YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Türkiye'de Fiz. Plan. Pol. ve Plan. Sürec. Çöz. bir Yak. Mek. Sonuç,

Doktora Tezi

Z. Arzu Kahraman

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE FİZİKİ PLANLAMA POLİTİKALARI ve PLANLAMA SÜRECİNE ÇÖZÜMLEMELİ BİR YAKLAŞIM – MEKANSAL SONUÇLAR

ÖRNEK OLAY:TEKİRDAĞ, TRABZON, MALATYA

Mimar Y.Şehir Plancı Z. Arzu KAHRAMAN

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında hazırlanan
DOKTORA TEZİ

Tez Danışmanı : Prof.Hüseyin KAPTAN

İSTANBUL, Nisan 1995

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE FİZİKİ PLANLAMA POLİTİKALARI ve PLANLAMA SÜRECİNE ÇÖZÜMLEMELİ BİR YAKLAŞIM – MEKANSAL SONUÇLAR

ÖRNEK OLAY:TEKİRDAĞ, TRABZON, MALATYA

Mimar Y.Şehir Plancı Z. Arzu KAHRAMAN

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında hazırlanan
DOKTORA TEZİ

Tez Danışmanı : Prof.Hüseyin KAPTAN

İSTANBUL, Nisan 1995

İÇİNDEKİLER
ÖZET
ABSTRACT

TABLOLAR
GRAFİKLER
HARİTALAR

ÖZET

TÜRKİYE'DE FİZİKİ PLANLAMA POLİTİKALARI ve PLANLAMA SÜRECİNE ÇÖZÜMLEMELİ BİR YAKLAŞIM - MEKANSAL SONUÇLAR ÖRNEK OLAY : Tekirdağ, Trabzon, Malatya

Türkiye'de kentleşmeye yönelik problemler Türkiye'nin dünyadaki rolüne, iletişim olanakalarına, sosyo-ekonomik dönüşüm ve değişimin hızına bağlı olarak büyümekte, çeşitlenmektedir. Ülkemizde imar planı uygulama sürecinde farklı dönemlerde karşılaşılan sorunlara çözüm aramak amacı ile farklı planlama yaklaşımları kabul edilmiştir. Ancak kabul edilen farklı planlama yaklaşımları sosyo-ekonomik, fiziksel gelişim ve değişimleri kapsayacak bütüncüllükten uzak kalmaktadır.

Bu bağlamda, yerleşmeler plan önerilerinin ötesinde farklı faktörlerin oluşturduğu koşullar doğrultusunda plan beklentilerinin ötesinde biçimlenmekte, planlar yönlendirici değil yönlendirilen olmaktadır.

Bu bağlamda çalışmanın kapsamında;

Ülkedeki planlama kavram ve kurumunun gelişme süreci:

* 1956 Öncesi
* 1956 - 1980 Dönemi
* 1980 Sonrası

olarak belirlenen üç dönemde incelenmiştir. Bu üç dönemde

imar planı uygulama sürecinde ortaya çıkan sorunlar irdelenmiş ve bu irdelemeler sonucunda hipotezler ortaya konmuştur.

Türkiye'de kentleşme, kent planlama politika ve uygulama süreci ilişkisi ülke genelinde yapılan belediye anketleri ile irdelenmiştir. Anket çalışması sonucunda belediyelerin plan yapım ve uygulama süreci içinde ortaya çıkan sorunlar, hedeflere varmada karşılaştıkları güçlükler ortaya konmuştur.

Seçilen üç örnek olay ile ülkemizde günümüze kadar yapılan plan çalışmaları ve yapıldıkları dönemlerin kabul gören kent planlama yaklaşımları irdelenmiştir. Örnek olay incelemeleri ile planların yapım dönemlerinde planlama pratiğinde hedefleri belirlemede öncelikli olan faktörler ortaya konmuştur. Plan hedefleri ve uygulama dönemi sonucunda kentin aldığı makroform karşılaştırılarak uygulamayı güçleştirici nedenler belirlenmiştir.

Anket verileri ve örnek olay çalışmalarından elde edilen veriler yardımı ile hipotezler test edilmiştir.

ABSTRACT

AN ANALYTICAL APPROACH TO PHYSICAL PLANNIN POLICIES AND THE PLANNING PROCESS IN TURKEY - SPATIAL RESULTS.
CASE STUDIES : Tekirdağ, Trabzon, Malatya

The problems of urbanization in Turkey are proliferated and diversified in parallel to the role the country has within global system, improvements in communication tecnology end the incresing pace of socio-economic tranformations. Different planning approocles were adopted in order to respond to the problems end needs faced at different time periods. However, none of these planning approacles were comprehensive enough to fully encompass and control the dynamics of socio-economic end spetial developments in Turkish cities. Accordingly, settlements are shaped by forcer that are not sufficiently responded to by plans and the results are often beyond the provisions made by these plans.

In this sense, the plans loose their effectivess as instruments to direct urban development, instead they have to be revised end redirected by those developments that occr inspite of the plans.

In this context, this study examines the development of urban planning in Turkey in 3 time periods:

* pre-1956

* 1956 - 1980

* post-1980

Hypothesis are developed depending upon the analysıs of these periods and identification of implementation problems corresponding to each period.

A questionnairre, wich included all municipalites in Turkey, was conducted to analyze the relationship between urbanization, planning policy development and the implementation processes. Based on this survey, the problems encountered by municipalites during the planning and implementation processes and the major obstacles for reaching the planning goals and objectives are identified.

Planning studies in 3 cities selected as case studies are examined, and the planning approackes prevalent during the periods in which these plans were produced are analyzed.

Through these case studies, the factors which were given priority in determining the plan objectives during the 3 periods under study were identified. The plan objectives and the actual urban macroform these cities acquired at the edn of their planning periods are compared and the factors that prevented successful implementation are examined.

The data obtained through the municipal questionnairres and case studies are used to test the hypothesis put forth in this study.

TABLOLAR

GRAFİKLER

HARİTALAR

BÖLÜM 1

1.1. GİRİŞ

Türkiye'de planlama pratiği farklı dönemlerde belirli aşamalar geçirerek günümüzdeki karmaşık ve pek çok çelişkiyi içeren yapısına ulaşmıştır. Bu süreç içinde karşılaşılan sorunlara çözüm üretmek amacı ile gösterilen çabalar sonucunda farklı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Ülkedeki sosyo ekonomik yapıda, demokrasi anlayışında, kurumlarda ve planlama eğitim sistemindeki değişimler bu farklı yaklaşımları etkilemiştir. Planlama pratiğinde yaşanan farklı aşamaların oluşturduğu dönemler kesin çizgilerle birbirinden ayrılmadan birlikte şu şekilde özetlenebilir.

Cumhuriyetin ilk yıllarından başlayarak 1950'li yılların sonuna kadar uzanan, ağırlıklı olarak yabancı plancıların görev aldığı ilk dönemde yerleşmelerin geleceği, dönemin kabul gören klasik planlama yaklaşımları doğrultusunda biçimlendirilmiştir. Sosyo ekonomik aktivitenin baz alınmadığı plan çalışmalarında güzel şehir yaklaşımı ağırlık kazanmıştır.

1956 yılında çıkartılan 6785 sayılı İmar Kanunu ve 1961 Anayasası'nda planlı kalkınma yaklaşımının kabul görmesi, ülkede planlama kavramının kurumsallaşmasını hızlandırmış ve farklı yaklaşımların kabul edildiği ikinci dönemi oluşturmuştur. Çok partili döneme geçilmesi beraberinde sosyal hareketliliğide getirmiştir. Devlet Planlama Teşkilatı'nın kurulması ile bölge planlama kavramı önem kazanmıştır. Planlama pratiğinde batı metodolojisi uygulanmakla bir-

likte onay aşamasında merkezi yönetimin hakimiyeti sürmektedir. Bu dönemdeki temel kabuller;

* Plan hiyerarşisinin sağlanması,
* Bölge planlama çalışmalarının önem kazanması,
* Sosyo ekonomik verilerin değerlendirilmesi,
* Sosyal ve fiziksel dengenin sağlanması,
* İmar planı çalışmalarının analitik etüdlere temellendirilmesi,
* Nüfus ve işgücü projeksiyonlarına dayalı olarak plan sınırlarının belirlenmesi,

olarak özetlenebilir.

Yine aynı dönemde karşılaşılan problemler ise;

* Merkezi yönetim-yerel yönetim arasında organizasyonun sağlanamaması,
* Planlama sürecinin uzaması,
* Plan hedeflerinin, plan dönemi içinde gerçekleşmemesi,
* Toplumsal değişimin yönlendirilememesi,
* Sosyal ve fiziksel gelişmelerin gerisinde kalması,
* Sorunlara geçici çözümler üretmesi,
* Halkın katılımının sağlanamaması,

olarak özetlenebilir.

Bir önceki dönemde ortaya çıkan sorunlara çözüm arayışları bağlamında metodolojinin yanısıra yasal süreçde de gelişmeler devam etmiştir. 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu belirli köktenci değişimleri beraberinde getirmiştir. Planlama sürecinde uygulanan klasik metodoloji

terk edilmiş, plan onay aşamasında ise bu yetki belediyelere verilerek demokratikleşme bir ölçüde sağlanmış ve belediyelerin yetkileri arttırılmıştır.

Süreç içinde yaklaşımların değişmesi bağlamında nüfus ve işgücü projeksiyonlarına bağlı plan yapımı, yerini eşiklere kadar kapasite doygunluğu hedefleyen plan anlayışına devretmiştir. Kapasite doygynluğu hedef alan planlama yaklaşımı, merkezi yönetim ve belediyelerin yatırım kararlarındaki uyumsuzluk ile birleşince; kentler plan beklentilerinin ötesinde bir fizik mekana sahip olmaktadır.

Bu dönemde Türkiye'deki kent planlama pratiğinde yaşanan problemler;

* Planlamada temel çerçeve olan plan hiyerarşisinin işlemiyor olması, ülke, bölge ve kent ölçeğindeki planlama kararlarının birbirinden kopması,
* Büyüyen kentleşme problemleri karşısında kent planlama eyleminin tek başına kalması,
* Kentin coğrafyası ile sosyal ve ekonomik yapısının öznelliğinin gözardı edilmesi,
* Varolan planlama kurumunun tektip bir kent modeline yönelik olarak kurgulanmış olması,
* Ülkedeki ekonomik politikaların kentsel toprak rantını yükseltmiş olmasının getirdiği kentsel toprak ve yapılaşma baskısının etkileri,
* Planlama kültürünün topluma mal edilmemiş olması ve planlamaya salt yapı imar düzeni çerçevesinde bakılır hale gelmesi,

olarak özetlenebilir.

Yerleşmeler günümüzde kapasite doygunluğu hedefleyen planlama yaklaşımı ile hazırlanan planların ürettiği kararlara rağmen, plan beklentilerinden farklı olarak gelişmektedir. Planların hedeflerine ulaşamama nedenleri;

* Belirli bir arsa politikasının olmaması,
* Plan yapım sürecinde plan kararları ile altyapı yatırımları arasında ilişkinin kurulmaması,
* Altyapı gelişmesine bağlı plan uygulama etapları ile bunlara bağlı politikaların geliştirilmemesi,
* Merkezi yönetimin aldığı makro ölçekteki yatırım kararlarının, yerleşmelerin planlarından bağımsız üretilmesi,

olarak özetlenebilir.

Yukarıda belirtilen nedenlerin yanısıra, belirli bir amaca dayandırılmayan tadilat ve revizyonlar da ana planın hedeflerinden sapmasına neden olmakta ve uygulamada çıkan sorunlara günlük çözümler üreterek fizik mekandaki uzun dönemli etkiler gözardı edilmektedir.

Sonuç olarak her dönemde farklı yaklaşımlar doğrultusunda hazırlanan plan çalışmaları dönemleri içinde özellikle fizik mekan ölçeğinde belirlenen hedeflere ulaşamamaktadır. Bu bağlamda kentler günlük beklentilere yönelik olarak biçimlenir hale gelmektedir. Plan uygulamada kaldığı süre içinde oluşan gelişmeler nedeni ile süreç içinde yapılan revizyonlar yerleşmenin gelişme yönlerini ve etaplarını belirleyici olmaktan çıkarak mevcut oluşumlara uymakta, he-

def yıllar ve sayısal projeksiyonlar önemini yitirmektedir.

1.2. ÇALIŞMANIN KAPSAMI VE SINIRLAMALAR

Çalışmanın kapsamı;

Tezin kapsamı doğrultusunda ülkedeki kent planlama pratiğinin geçirdiği süreci irdelemek amacı ile öncelikle kent planlama kuramları ve içerikleri incelenmiştir. Türkiye'de kentleşme sürecinin gelişim-değişimi değerlendirilmiş, Türkiye kentleşme ve kent planlama pratiğinin politika ve uygulama boyutu içinde planlama kuramlarının uygulanabilirliği irdelenmiştir. Kentleşmenin geçirdiği değişim ile planlama kurum ve kavramının dönüşüm-değişimi irdelenmiş, bu değişim ve dönüşüm sürecinde ortaya çıkan sorunlar ortaya konmuştur. Türkiye'de planlama Ülke genelinde yapılan anket verilerinin ve örnek olay olarak seçilen Trabzon, Tekirdağ ve Malatya kentlerinde yapılan alan çalışmalarının değerlendirilmesi ile varsayımlar test edilmiştir.

Çalışmanın geniş kapsamlı olması konuya belirli sınırlamalar getirmeyi gerektirmişdir. Bu sınırlamalar;

1) Örnek olayların belirlenmesi amacı ile çalışmaya altlık oluşturmak üzere 1991 yılına kadar kurulmuş olan tüm belediyelerin niceliksel gelişimleri incelenmiş ve kabul edilen altı faktör ile (nüfus büyüklüğü, nüfus payı değişimi, sektörel dağılım, merkezler kademelenmesindeki yeri, ekonomik mekan oluşumundaki farklılaşma eğilimleri, plan adetleri) değerlendirilerek belirli bağlantılar ortaya konmuştur.

Sorunların daha yoğun yaşandığı 50.000-300.000 nufuslu yerleşmelerin içinden;

* Türkiye toplam nüfusundan aldığı pay ve kentleşme oranı sürekli artma eğiliminde olan,

* Türkiye'de farklı planlama yaklaşımlarının oluşturduğu üç dönemdeki tıkanıklıkları test edebilmek için bugüne kadar yapılmış kent planı adedi üç ve üçün üzerinde olan yerleşmeler örnek olay seçiminde baz alınmıştır.

Örnek olaylar üzerinde varsayımları test etmek amacı ile fizik mekan ve nüfusun fizik mekan üzerindeki dağılım sürecine yönelik analizler yapılmıştır. Örnek olaylar üzerinde yapılan çalışmalarda belirleyici olan veriler seçilen üç belediyenin arşivlerinin sağlayabildiği olanaklar çerçevesinde elde edilebilmiştir.

2) Tüm belediyelere (Toplam 2039 adet) anket formu gönderilmiş ve 580 cevap alınabilmiştir. Değerlendirme özel statüye sahip olan Metropol belediyeler ile 20.000'in altında nüfusa sahip belediyeler ayrılarak 135 anket üzerinden yapılmıştır.

3) 1990 nüfus sayımındaki bölüntüler çalışmada kabul edilmiştir.

1.3. ÇALIŞMANIN BÖLÜMLERİ

Çalışmanın birinci bölümünde; plan yapım sürecinde belirlenen hedeflere ulaşmakta karşılaşılan darboğazları ortaya koymak ve çözüm önerileri üretebilmek amacı ile normatif planlama kuramları incelenmiştir. Gelişmiş ülkelerde

geliştirilmiş olan bu kuramların ve ülkemizdeki uygulanabilirlikleri irdelenmiştir. Türkiye'de planlama kurumu ve yasal süreçdeki gelişmeler ile kuramlar arasındaki paralellikler ve uyumsuzluklar ortaya konmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde; Türkiye'deki planlama kavram ve kurumunun gelişmesi, planlama yaklaşımları ve plan uygulama sürecini etkileyen politikaların gelişimi ortaya konmuştur. Bu amaçla kentleşme ve imar planı ilişkileri incelenmiş; süreç içinde ortaya çıkan sorunlara getirilen çözümler 1956 öncesi, 1956-1980 dönemi ve 1980 sonrası olarak üç dönemde irdelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde; çalışmanın amacı, sınırlar ve kısıtlar ile sonuç bölümünde test edilecek olan hipotezler ortaya konmuştur.

Çalışmanın dördüncü bölümünde; Belediyelere gönderilen anket föyleri değerlendirilmiştir. Değerlendirmeye alınan anket cevapları plan yapım süreci, uygulama süreci ve plan nitelikleri başlıkları altında toplanarak değerlendirilmiştir.

Çalışmanın beşinci bölümünde;

* Ülkedeki planlama kültürü ve yaklaşımındaki değişmeler,
* Ulaşılmak istenen hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için izlenmesi tercih edilen yollar,
* Değişme ve gelişme sürecinde karşılaşılan sorunların somut sonuçlarını irdelemek amacı ile örnek olaylar

değerlendirilmiştir. İkinci bölümde ortaya konan farklı plan

yaklaşımlarının kabul edildiği değişen dönemler ile planların süreç içi gelişmeleri örnek olaylar üzerinde irdelenmiştir. Örnek olay olarak seçilen Trabzon, Tekirdağ ve Malatya kentleri ilk imar planlarından itibaren tüm aşamaları kapsayacak şekilde karşılaştırmalı olarak ve plan yapım dönemlerinde Türkiye'de kabul gören planlama yaklaşımları doğrultusunda irdelenmiştir.

Çalışmanın altıncı bölümünde; üçüncü bölümde ortaya konan hipotezler, dördüncü ve beşinci bölümlerde elde edilen veriler doğrultusunda irdelenmiştir.

1.4.NORMATİF KENT PLANLAMA KURAMLARI

Literatürdeki yerleşmelerle ilgili kuramlar incelendiğinde, açıklayıcı ve normatif olmak üzere temelde iki grup kuram ile karşılaşılmaktadır. Bu iki grup arasındaki en önemli fark açıklayıcı kuramların[1] kentlerin nasıl oluştuğu ve geliştiği, normatif kuramların ise hedefler saptandıktan sonra verilen hedefler topluğunun belirlediği yapı ve biçim seçeneklerine ulaşmaya yönelik yöntemler üzerinde yoğunlaşmasıdır (GÜREL,1988,s:16).

Süreç içinde Türkiye'de farklı planlama yaklaşımları kabul görmüş, hazırlanan planlar bu kuramlara temellendirilmeye çalışılmıştır. Gelişmiş ülke koşullarında oluşturulan planlama kuramları ülkemiz koşullarına uygun olmadığı için ya uygulama sürecinde problemler ile karşılaşılmış ya da hiç uygulanmamıştır. Tez kapsamında çalışmanın amacına yönelik

(1) Daha geniş bilgi için KELEŞ,1972,s:5-28, KELEŞ,1990, s:66-79, GÜREL,1988, s:20-33

olarak saptanan hedeflere ulaşma olasılık ve alternetifle-rini belirlemeye yönelik olan normatif kuramlar incelenerek uygulama olanakları irdelenmektedir.

Tarihsel gelişim süreci içinde, toplumsal değişim ve dönüşümlere bağlı olarak hedefler ve hedeflere ulaşmayı gerçekleştirecek kaynaklar arasındaki ilişkiyi kurmak planlama pratiğinde öncelikli amaçlardan biri durumuna gelmiştir. Bu nedenle şehirciliği kuramsal temellere oturtmaya çalışan görüşlerden bir kısmı da, şehirciliği literatürde çeşitli tanımları ile karşılaştığımız planlama[2] kavramına dayandırılmıştır[3].

Bu kuramlar;

1.4.1. Klasik Kent Planlama kuramı

1.4.2. Geniş Kapsamlı Kent Planlama Kuramı

1.4.3. Programlamaya Dönük Ussal Eylemler

1.4.4. Bir süreç Olarak Planlama Yaklaşımı

1.4.5. Kent Planlamasına Sistem Yaklaşımı

1.4.1. KLASİK KENT PLANLAMA KURAMI

İçinde bulunduğumuz yüzyılın ilk dörtte birini kapsayan[4] temel amacı güzellik, sağlık ve rahatlık olan (KELEŞ,

---

(2) Planlama gelecekte yeralacak faliyetlerle ilgili bulunan ve hedeflere optimal araçlarla varmaya yönelmiş olan bir kararlar dizisinin hazırlanması sürecidir. Keleş, 1972, s:30 Thomas Adams kent planlamasını "Toplumsal ve iktisadi gereksinmelerin biçimlenmesine bir yön vermekle ilgili sorunlarla uğraşan bir bilim, bir sanat ve bir uğraş alanı" olarak tanımlar. J.T. Hovard kent planlamasını, kentsel alanların değişmesine bir yön vermesi biçiminde göemektedir. Keleş, 1976, s:4-6

(3) Bu görüşün şehirciliği, tarihsel gelişim süreci içinde toplumsal reformlara bağlayan görüşlerle yakın ilgisi vardır. Şehir yönetiminin her dalında, ihtiyaçlar ve ulaşılmak istenen hedeflerle, bu hedeflere varmayı sağlayacak kaynaklar arasındaki ilgi, şehirciliği planlamaya çok yaklaştırmış, hatta zaman zaman planlamaya indirgenmiştir KELEŞ,1972,s:29.

(4) Klasik kent planlama yaklaşımı; mimarların, peyzaj mimarlarının ve mühendislerin şehirciliğe kaymaları sonucunu doğurmuştur KELEŞ,1990,s:81

1972,s:66) klasik kent planlaması yaklaşımı, kentlerin gelecekte almaları istenen fiziksel biçimi tasarlamak ve bu ereğe ulaşmak için gerekli denetim önlemlerini alma süreci olarak ortaya konmaktadır (KELEŞ,1990,s:81).

Klasik kent planlama kuramını benimseyen plancıların[5] yaklaşımları kentler için alternatif planlar hazırlamaya elverişli değildir. 20-25 yıl gibi uzun dönemli projeksiyonlara dayalı olarak planların hazırlanması uygulamadan daha önemli kabul edilirken, plancının, politikacının ve yöneticinin rollerinin birbirinden kesin çizgilerle ayrılmaktadır[6].

Yaklaşımın temelini birbirini izleyen karar dizileri ile[7] hedefe varmak oluşturmaktadır. Temel amaç gelecekteki arazi kullanımı gösteren bir plan belgesinin elde edilmesidir[8].

Klasik kent planlama kuramının aldığı temel eleştiriler ise; Fiziksel sorunları sadece fiziksel tedbirlerin ortadan kaldırabileceğini varsaymak, sosyal ve ekonomik maliyet ögelerini ihmal etmesi ve kent plancıların, siyasi tercihleri yapma durumunda olanlara nazım plan yolu ile

---

(5) E.BAsset, A. Bettan, J.H. Howart, C.R. Mocine, T.J. Kent klasik kent planlama yaklaşımını kabul eden kent plancılarıdır KELEŞ,1990,s:82.

(6) Bunun nedeni ise geleneksel karar modelinde, planlama, karara varma ve uygulama tek bir süreç içinde bulunan, fakat birbirinden farklı olan karar aşamaları olmasıdır. KELEŞ,1972,s:32.

(7) Bu modelde birbirini izleyen karar dizileri; a)Durumun incelenmesi ve araştırılması, b)Hedeflerin seçilmesi, c)Hedeflere götürecek yolların, kaynakların, araçların saptanması, d)İzlenecek yolların doğuracağı sonuçların karşılaştırılmalı olarak değerlendirilmesidir. KELEŞ,1972,s:31-32

(8) Bunun enönemli nedeni, amacın kentlerin fiziksel gelişmesini bir düzene sokmak ve hangi uğraşların kentin neresinde yer seçeceğini göstermekten ibaret olmasıdır. Ve bu işlevler belli ölçeklerdeki paftalar, haritalar üzerinde gösterilmektedir. Bu nedenle klasik planlama yaklaşımında, kent planlaması büyük çaptaki bir mimarlık ve mühendislik projesi gibi görülmektedir. KELEŞ,1990,s:81.

anlamlı seçenekler sunmamış olmalarıdır (KELEŞ,1972,s:69).

1.4.2. GENİŞ KAPSAMLI PLANLAMA YAKLAŞIMI

1903'lerden başlayarak klasik planlama yaklaşımının yanısıra geniş kapsamlı kent planlama kuramı da gelişmeye başlamıştır. Geniş kapsamlı kent planlama anlayışının başlıca ereği, planlamaya kamu kuruluşlarınca izlenen politikalara olanaklı olan en yüksek ussallık derecesinin kazandırılmasıdır (KELEŞ,1990,s:83). Bu da alternetif plan fikrini beraberinde oluşturmaktadır[9].

Geniş kapsamlı planlama anlayışına göre; planlama organı arazi kullanışı yani fiziksel gelişmeyi önemli derecede etkileyen belli başlı girdileri dikkate almalı, yerleşmenin ulaşmak istediği hedefleri açıklığa kavuşturmalı ve onları görsel önceliklere göre sıraya koymalıdır (KELEŞ, 1972,s:72).

Geniş kapsamlı planlama anlayışını kabul eden plancılar planlamayı ve planları, sırf fiziksel anlamda bir plan hazırlamak biçiminde, kendi içinde kapalı bir sistem olarak kabul etmemektedirler (KELEŞ,1990,s:84). Yerleşmeyi hinterlandı ile bir bütün olarak düşünmekte ve planlamayı yerleşmenin gelişmesi için bir araç olarak görmektedirler. Bu yaklaşım sadece fiziksel kararları değil, sosyal, ekonomik, siyasal ve yönetimsel yönleride içermektedir (KELEŞ, 1972, s:70). Geniş kapsamlı planlama yaklaşımının aldığı eleşti-

---

(9) Bunun en önemli nedeni klasik kent planlama kuramından farklı olarak, tercihlerin geniş ve çok sayıdaki etkilerini de hesaba katarak, politikaları saptayan organlara, seçenekler içinden akıllıca seçim yapma olanağı tanımayı hedeflemesidir. KELEŞ,1972,s:72.

riler ise; Piyasa ekonomilerinde ölçülmesi güç olan tek ve değişmez bir kamu yararının tanımlanabileceğini kabul etmesi[10], kestirim süresi ise 20, 30 ve 50 yıl gibi olan ve klasik planlama anlayışından daha uzun dilimleri içermesidir. Kestirimlerin yapılacağı süre uzadıkca, önceden belirlenemeyen girdilerin kestirimlerin geçerliliğini bozması olasılığı da artmaktadır (KELEŞ,1990,s:86).

1.4.3. PROGRAMLAMA YÖNÜ AĞIR BASAN PLANLAMA YAKLAŞIMI

Programlama Yönü Ağır basan planlama yaklaşımını kabul eden kuramcılar plan kavramını tamamen bir yana bırakarak, programlamaya önem vermektedirler. İmar programlaması ya da şehirsel yenileme programlaması adı verilen bu eylemler, gelecekteki şehrin statik bir resmini çizmenin yeterli olmadığına dikkati çekmekte ve şehrin büyümesini dinamik bir süreç olarak görmeyi tercih etmektedir[11].

Kapsam yönünden, geniş kapsamlı planlamaya benzemesine karşın, planlamayı programlamaya indirgemek ve kapsamını daraltmak yoluyla bu yaklaşımdan farklılaşmaktadır (KELEŞ,1972,s:95).

Yerleşmenin sorunlarını ve bunların çözümlerine yönelik programların hazırlanıp açıklanmasını, sürekli yenilenen verileri değerlendirip yaymayı, izlenen politikaların sürekli gözden geçirilmesini, hedeflerin her yıl yeniden

---

(10) Geniş kapsamlı planlama yaklaşımının bu kabulü herzaman olanaklı değildir ve piyasa ekonomilerinde bunun ölçülmesi de güçtür KELEŞ,1990,s:84.

(11) Bu teknikte en ince ayrıntıya inerek simulasyon tekniklerinin kullanılmasına önem verilmekte, şehir çapında bir programlama mekanizması kurmayı hedeflemektedir. KELEŞ,1972,s:94.

saptanmasını programlama kurumunun işlevi olarak kabul eder (KELEŞ,1972,s:95).

A.Orta Dönemli Planlama

Orta Dönemli Planlama, uzun vadeli, geniş kapsamlı planlama ile, proje düzeyindeki zonning ve parselciliğin denetlenmesi gibi araçlarla gerçekleştirilen planlama arasında süresi 1 - 25 yıl arasında değişen (KELEŞ,1990, s:87) bir geçiş oluşturmak amacındadır (KELEŞ,1972,s:92).

Bu yaklaşıma göre planlamanın görevi, karar organlarına kentin gelişmesine yönelik konularda destek vermektir. Orta Dönemli Planlama Yaklaşımının en önemli özellikleri; Haber alma sistemine olan gereksinimi, nabız yoklama ve izlenecek politikaları açıklaması işlevi ile hedef dönem süresinin kısalığıdır (KELEŞ,1990,s:87).

B.Politikalar Planı

Arazi kullanım kararlarını, fiziksel, toplumsal ve ekonomik etmenleri aynı odak çevresinde toplamayı hedefleyen planlama yaklaşımıdır[12]. Fagin'in (KELEŞ,1972,s:76) ortaya koyduğu politikalar planı kavramı; zaman, alan ve kaynak yönünden fiziksel, sosyal ve ekonomik etkenlerin ortak bir amaca yöneldiği bir nevi geniş kapsamlı planlamadır .

Bu planlama sürecinde, gelecekteki gelişmenin yönünü, niteliğini belirten ve bu gelişmeyi sağlamak için gerekli eylemleri gösteren bir takım genel açıklamaları yeralmaktadır. Bir eşgüdüm aracı olan politikalar planı belediyelerin yetki alanı sınırları içinde yerleşimin gelişmesine reh-

(12) Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. KELEŞ,1972,s:73, KELEŞ,1990,s:87

berlik edecek toplumsal ve fiziksel planları birbiriyle bütünleştirirken, seçilmiş organların ve bürokratların da planlama sürecine katılmasına fırsat vermektedir (KELEŞ, 1972,s:74).

Devingenliğin yüksek hızda olması bir yandan planlamayı sosyal bakımdan bir zorunluluk haline getirirken, aynı zamanda uzun vade için plan hazırlamayı güçleştirmektedir (KELEŞ,1972,s:88). Fazla ayrıntıya sahip olmayan politikalar planı sahip olduğu esneklik sayesinde değişim hızı yüksek olan yerleşmelere geleneksel nazım planların sağlayamadığı uyumu göstermektedir (KELEŞ,1990,s:88). Plan hedefleri ve yerleşme devingenliğinin uyumu ise oluşacak plan dışı gelişmeleri ya da yerleşmedeki devingenliğin kısıtlanmasını engellemektedir.

C. Çoğulcu Savunucu Planlar

Çoğulcu Savunucu Planlama yaklaşımı bir yerleşmede yaşayan bütün grupların, yerleşme ile ilgili ortak hedefler üzerinde birleşmelerinin olanaksız varsayılmasından ve her grubun ya da sosyal sınıfın, kendine özgü hedefleri olduğu gerçeğinden kaynak almaktadır.

Bu yaklaşıma göre, belli bir tekçi planı benimseyemeyenlerin ona karşı kendi hedef ve beklentileri doğrultusunda ayrı planlar hazırlamalarına da olanak vermektedir, bu da birden çok plan ve planlama örgütü olgusunu ortaya çıkartır (KELEŞ,1990,s:89). Birden çok plancının planlama sürecinde yer alması sonuçu oluşacak tartışma ortamı plan hazırlama sürecinin daha ussal olmasını sağlıyabilir. Çoğul-

cu Savunucu Planlama yaklaşımının değerlendirme anlayışına göre, nekadar değer sistemi varsa o kadar da değerlendirme sistemi vardır (KELEŞ,1972,s:98), bu da beraberinde yaklaşımların farklılığı doğrultusunda plan alternatiflerinin çeşitlenmesine neden olmaktadır.

1.4.4. BİR SÜREÇ OLARAK PLANLAMA

J. Friedman tarafından "Planlama yerine toplum düzenlemesine yönelik eylemler" diye adlandırılan (KELEŞ, 1990,s:91) yaklaşım planlamayı fiziksel plan değil birbirini izleyen kararlardan oluşan bir süreç olarak kabul eder.

Bu planlama yaklaşımı geleceğe ait statik bir durumun resmini çizen kesin bir planla sonuçlanan bir eylem olmanın ötesinde, sürekliliği olan değişmeleri yararlı duruma getirmeyi ve onları etkilemeyi amaç edinmiştir[13].

Planlamayı bir süreç olarak kabul eden yaklaşım, kısmen de girişilecek kısa ve uzun vadeli eylemlerde ve kullanılacak kaynaklarla ilgili programlarda anlatımını bulur.

1.4.5. SİSTEM KURAMI VE ŞEHİRLER

Bu yaklaşım, şehrin bir sosyal sistem gözü ile ele alınıp incelenmesine dayanmaktadır. Bir sosyal sistem olarak şehir, bir fonksiyonlar bütünüdür ve birtakım ögelerden oluşur. Şehir sisteminin birbirleriyle karşılıklı ve sürekli etkileşim içinde olan siyasal, sosyal, ekonomik ve mekanla ilgili alt sistemleri vardır (KELEŞ,1972,s:104).

---

(13) Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. KELEŞ,1972,s:101, KELEŞ,1990,s:91.

Kentler önceleri statik nitelik taşıyan sistemler olarak ele alınarak planlanırken daha sonra, değişme süreci içindeki bir sistem olarak kabul edilmeye başlanmış (KELEŞ, 1976,s:28), bu da beraberinde soyut kent modellerinin kurulmasını gerektirmiştir.

Programlama yönü ağır basan yaklaşım tek çözümleme yerine almaşık çözüm önerilerinin ortaya konmasını da olanaklı kılmaktadır (KELEŞ,1976,s:29).

1.5. KENT PLANLAMA KURAMLARI VE TÜRKİYE PLANLAMA PRATİĞİ İLİŞKİSİ

Türkiye'de planlı gelişme anlayışının kabul edildiği 1950'li yılların sonuna kadar klasik kent planlama yaklaşımı benimsenmiştir. Ağırlıkla yabancı plancıların plan yaptıkları bu dönemde plan çalışmaları yerleşme bazındaki verilere dayandırılmış, çevre verileri bir ölçüde gözardı edilmiştir. Merkezi yönetimin yönlendirdiği makro yatırım kararları ağırlıklı plan girdisi olarak alınmamış, Bu yatırımların yerleşmeye olası etkileri yeterince belirlenememiştir. Planlardaki öneri nüfuslar yerleşmenin kendi iç dinamikleri doğrultusunda belirlenmiştir. 2290 sayılı yasada yerleşmeler arası coğrafik ve sosyo-ekonomik farklılıklar göz ardı edilerek klasik kent planlama yaklaşımında da olduğu gibi tek tip kentler hedeflenmiştir. Yerleşmelerin geleceği fizik plan bazında belirlenmiş, uygulama aşamasında karşılaşılabilecek sorunlara girilmemiştir. Bu yaklaşım doğrultusunda plancı-uygulayıcı ilişkisi ise sağlanamamıştır. Ülkemizde

sosyal ve ekonomik faktörlerin planlamaya yeterince yansıtılamaması nedeni ile Türkiye gibi hızlı bir sosyo-ekonomik devingenliğe sahip bir ülkede klasik kent planlama yaklaşımı sorunların çözümü için yeterli olamamaktadır.

1960'lı yıllardan itibaren planlı gelişme yaklaşımının benimsenmesi ile çevre, hinterland ilişkilerinin ve araştırmanın önem kazandığı geniş kapsamlı planlama yaklaşımı doğrultusunda plan çalışmaları yapılmıştır. İmar mevzuatının da geniş kapsamlı planlama yaklaşımına uygun olarak hazırlandığı ülkemizde, geniş kapsamlı planlama yaklaşımının temelini oluşturan merkezi yönetim tarafından alınan makro kararların nüfus ve işgücü gibi sayısal etkilerinin kestirimleri yapıldığı halde, bu verilerin planlaması yapılan yerleşmelerin fizik mekanlarında oluşturacağı olası etkilerini belirlemek mümkün olmamaktadır. Bu belirsizlikler nedeni ile yapılan araştırmalar hedefleri saptanmadan planlama yöresinde yapılan ve kent monografisi ile karıştırılan analitik çalışmalardan elde edilen verilerin değerlendirilmesinin ötesine geçememektedir. Elde edilen veriler ise fizik planla ilgili kararların üretiminde fonksiyon alanları yerseçiminde, politikaların oluşumunda da ülkedeki hızlı gelişmeler ve değişmeler nedeni ile sonuca yeterince aktarılamamaktadır.

Programlama yönü ağır basan planlama yaklaşımı fizik mekan yerleşim kararlarından çok kentsel gelişmeyi yönlendirici program dizileri ile toplumsal devingenliğe uyum sağlamayı hedefleyen planlama yaklaşımlarının uygulanabilmesi

için gerekli olan veri sürekliliği, merkezi yönetim birimleri arasında koordinasyon, merkezi yönetimin aldığı makro yatırım kararlarının yerleşme ölçeğine aktarılması ve planı hazırlayan grubun sürekliliğinin olmasını gerektirmektedir. Ülkemizde ise sürekli değişen veri nitelikleri ve periyotları, plancının plan uygulama sürecinde aktivitesini yitirmesi, kurumlar arası bilgi ve veri aktarımının yetersizliği bu planlama yaklaşımının kullanılmasını güçleştirmektedir. Yine de 1970-1973 arasında yapılan Zonguldak ve Gaziantep planları ile sistem yaklaşımlı planlama anlayışını gündeme getirmiş fakat sürdürülememiştir.

BÖLÜM 2

TÜRKİYE'DE PLANLAMA KURUM VE KAVRAMININ GELİŞME SÜRECİ, İMAR PLANI UYGULAMA SORUNLARI

Birinci bölümde incelenen normatik planlama kuramlarının Türkiye planlama pratiğindeki yerini irdelemek amacı ile ülkedeki planlama kurum ve kavramının gelişme süreci incelenmektedir.

2.1. KENTLEŞME - KENT PLANLAMA İLİŞKİLERİ

Literatürde değişik dönemlerde ve farklı disiplinlerle uğraşan kişiler tarafından yapılan çeşitli kent ve kentleşme tanımları yer almaktadır[1].

Farklı bakış açıları ile yapılan kent tanımları incelendiğinde karşılaşılan ortak özellikler;

* Yerleşmede; hizmet üretiminin ağırlıklı olması,
* Tarım ve tarım dışı üretimin değerlendirilmesi,
* Hetorojen yapı,
* Uzmanlaşmanın artması,
* Entegrasyon düzeyinin yükselmesi,
* Nüfus yoğunluğunun artmasıdır.

Kentleşme tanımları incelendiğinde, bu tanımlamalar kentleşme nedenlerine bakış açılarına göre değişmekte, değer yargıları-yaşam tarzı, üretim biçimi değişikliği ve nüfus yığılması gibi farklı konuları daha ağırlıkla ele almaktadırlar. Buna rağmen tanımların ortak özellikleri;

---

(1) Daha geniş bilgi için : İmar ve İskan Bakanlığı,1983,s:29, ÇEZİK,1982,s:4, KELEŞ,1983,s:6, ARSLAN,1978,s:27, İŞBİR,1986,s:4-11, KELEŞ,1990,s:5

* Kentlerdeki nüfus yığılmaları,
* Kentleşmenin üretim biçiminin değişimi sonucu olduğu,
* Yerleşmedeki sosyal yapı değişimi,
* Yerleşmede işbölümü ve uzmanlaşmanın artması,
* Kentleşmenin yerleşmedeki ekonomik değişmelere olan paralelliği,
* Mevcut kentlerin büyümesinin yanısıra yeni kentlerin oluşması biçiminde özetlenebilir.

2.1.1. KENTLEŞME NEDENLERİ

Kentleşme tanımlarında karşılaşılan farklı yaklaşımların kökeninde, kentleşmenin nedenlerine yaklaşımlardaki farklılıklar yatmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde kentleşme, ekonomik yapının tarım sektörüne dayalı olmaktan kurtularak sanayi ve hizmetler sektörüne yönelmesi biçiminde gerçekleşirken, Az Gelişmiş Ülkelerde ki kentleşme ise nüfusun kırdan kente yönelik göçüne bağlı olarak, ağırlıkla demografik bir anlam taşımaktadır. Az Gelişmiş Ülkeledeki kentleşme ekonomik gelişmeleri "sanayi ekonomisi" aşamasına girmeden veya gerçek anlamda sanayi sektöründen hizmetler sektörü aşamasına geçmeden[2] oluşmaktadır. Bu bağlamda sanayileşmeden bağımsız, demografik anlamda hızlanan kentleşme sonucunda oluşan kentler nüfusa gerekli istihdam olanaklarını sağlayamamaktadır.

---

(2) Sanayi ekonomisinin atlanmasının en önemli sonucu, tarım işgücünün şehirlerdeki hizmet alanlarına akın etmelerindendir. Bunun sonucu olarak, şehirlerdeki hizmet alanlarında çalışanların, hizmet arzının fazlalığı dolayısıyla asıl emeğinin karşılığını alamama durumu ile karşılaşmalarıdır İSBİR,1986,s:18.

Topraktan kopma sonucu meydana gelen kentleşme gereksiz ve şişirilmiş bir hizmetler toplumu yaratmaktadır. Bu nedenle Az Gelişmiş Ülkelerde, istihdamın türü, istihdam edilecek iş gücünün miktarından çok daha büyük önem taşımaktadır (ÇAPAR,1972,s:10).

Kentleşme nedenleri belirli başlıklar altında incelendiğinde:[3]

A. Ekonomik Nedenler

Tarımda modernleşme, kendi kendine yeterli ve sosyal-ekonomik açıdan kapalı bir yapıdan, dış pazara açılışı beraberinde getirmektedir (TOLAN,1977,s:13). Üretim ilişkilerinde özellikle artı ürünün paylaşılmasında doğan farklılıklar ve bu artı ürünün denetimi de, büyük ölçüde kentlerde yoğunlaşmaktadır.

Eugen R. Black'e göre Az Gelişmiş Ülkeler'de; tarımsal arazinin geleneksel miras anlayışı yüzünden bölünmesi ve küçük tarım topraklarında oluşan verim düşüklüğü nedeni ile tarım verimliliği ve geliri, kişileri kırsal alanda tutmaya yetmemekte (ÇAPAR,1972,s:9), makinalaşma açık işsizliğe yol açmakta ve bu işgücü, küçük üretici olmaktan da çıkarak kademeli olarak topraktan kopmaktadır.

Kırın itiminde bir başka temel sorun; kaynaklar ve kaynakları işlemek için kullanılacak araçların mülkiyetlerinin nüfus arasında dengesiz bir şekilde dağılmış olmasıdır. Kentsel yapının kırdan kopan nüfusu çekmesinde ki ana etken, ise kentin sınırlı sanayileşmesinin yanında özellikle

---

(3) Daha geniş bilgi için bkz: İSBİR,1986,s:20-24, KELEŞ,1990,s:8-12, ÇİZİK,1982,s:10-11.

sermaye ile tüketim ve hizmet fonksiyonlarının burada yoğunlaşmasıdır.

B. Teknolojik Nedenler

Teknolojik gelişmeler, iletişim olanaklarının artması kişilerin hareketliliklerini kolaylaştırarak kenteşmeyi hızlandırmıştır. Kişisel tercihlerin yanısıra hizmet olanakları nedeniyle kent ve kent yakın çevresinde konumlanan sanayi tesislerinin hammaddeye yakınlık düşüncesi de iletişim olanaklarının artması bağlamında eski önemini yitirmiştir. Bu da sanayi tesislerinin kent ve çevrelerinde yoğunlaşmalarına neden olarak kentlerin çekiciliğini arttırmaktadır.

C. Sosyo-Psikolojik Nedenler

Kır ve kent yaşamı arasındaki farklılıkların sonucunda kentdeki sosyal yaşam daha çekici hale gelmektedir. Kentin sağlayacağı sosyal hizmetler kenti daha çekici hale getirerek kentleşmeyi hızlandırmaktadır.

2.1.2. TÜRKİYE'DE KENTLEŞME

Daha önceki bölümlerde genel anlamda incelenen kentleşme olgusunun ülke genelindeki nedenleri ve gelişimi planlama kavram ve kurumunun değişiminde etkili olmaktadır. Türkiye'deki kentsel nüfus artışı daima ülke genel nüfus artışının üzerinde bir değere sahip olmuştur. 1985-1990 döneminde ülke ortalama nüfus artış hızı 12.45 iken kentsel nüfus artış hızı 22.85'e ulaşmıştır (TABLO 2.1-GRAFİK 2.1). Kentleşmeye paralel olarak ülke genelinde çalışanların sek-

törel dağılımında da tarım sektörünün payı düşüş gösterirken hizmetler sektörünün payı artmaktadır (TABLO 2.2 -GRAFİK 2.2). Tablo 2.1'de 1950'den günümüze kadar olan kentleşme olgusunun değişimi izlenmektedir. Bu dönemde sadece kentlerde yaşayan nüfus artmamış, kent sayılan yerleşmelerin sayısında da artış olmuştur. Günümüzde kent kriteri olarak kabul edilen 20.000+ nüfus grubuna giren yerleşme sayısı 1955'de 54'den, 1965'de 99'a, 1980'de 161'e 1990'da ise 241'e çıkmıştır (TABLO 2.3).

1950'den bu yana nüfus kriterine göre[4] kent kabul edilen yerleşmelerin nüfus büyüklüklerine göre dağılımı incelendiğinde (TABLO 2.4), nüfus yığılmasının 500.000+ ve 100.000-500.000 nüfus grubunda yer alan kentlerde etkili olduğu da izlenmektedir.

Gelişmiş ülkelerde, geniş etki alanına sahip orta büyüklükte yerleşme merkezleri oluşmakta ve nüfus, planlama önlemleriyle de desteklenerek metropoller dışına kaçmaktadır. Az gelişmiş ülkelerde ise metropollerin çevresindeki kırsal yerleşmelerdeki nüfus artmakta, bu artış zaman içinde kırsal yerleşmelerin metropolle birleşerek boyutlarının büyümesine neden olmaktadır. Metropollerde izlenen bu yayılma sonucunda, toprağın verimsiz kullanımı ve kentsel hizmetlerin yeterli düzeyde götürülememesi gibi kentsel yaşam

---

(4) DPT içinde gerçekleştirildiği "Kent Eşiği" araştırması sonuçlarına göre, çeşitli sosyo-ekonomik göstergeler itibariyle Türkiye'de kentsel bir yaşama biçimi için gerekli asgari standartları aşabilen ve aşamayan yerleşmeler ayrı ayrı gruplanmıştır. Buna göre 10.000 nüfusun kent olarak kabul edilmemesi ve bundan böyle alt sınırın 10.000+ dan 20.000+ya çıkartılması gereği ortaya çıkmıştır. DPT'ce onaylanarak bundan sonraki kentsel nüfus hesaplarının 20.000+ nüfus üzerinden yapılması kararlaştırılmıştır (ÇEZİK,1982,s:41).

kalitesini de düşüren sorunlar ortaya çıkmaktadır (ÖKTEN, 1986,s:36). Türkiye'de 1955-1990 dönemindeki kent sayıları ve kentsel nüfus büyüklükleri endeks değerleri 1955 yılı 100 kabul edilerek incelendiğinde; kentsel nüfus 666, kent adetleri ise 466'ya ulaşmaktadır (TABLO 2.5-TABLO2.6-GRAFİK 2.3-GRAFİK 2.4). Üçüncü dünya ülkeleri genelinde olduğu gibi Türkiye'de de bütün metropoller ve büyük kentler diğer yerleşmelere göre nüfus olarak daha hızlı büyümektedir. 1955-1990 yılları arasında ketsel nüfusun gelişimi izlendiğinde yığılmaların 500.000+ nüfus grubunda olduğu gözlenmektedir (TABLO 5.4 - TABLO 5.6).

Ülkemizdeki mevcut kentleşme sürecinin yanısıra nedenleri de incelendiğinde ağırlıkla;

* 1950'lerde tarım sektöründe artan makinalaşma,
* Kırsal alanlardaki toprak sahipliğindeki dengesizlik,
* Hızlı nüfus artışı,
* Ülke düzeyinde kırı kente bağlayan ulaşım olanaklarının gelişmesi,
* Kentte göreli olarak gelişen iş olanakları ve sosyal hizmetler olarak sıralanabilir.

Türkiye'de hızlı kentleşmenin beraberinde getirdiği sorunlara hazırlıksız yakalanılmış, sonuçları fizik mekan ve ekonomide ortaya çıkmaya başladıktan sonra önemi anlaşılmıştır. Ülke ve bölge ölçeğinde planlama kararlarının yönlendiremediği, hızına yetişemediği ve dolayısıyla denetimsiz gelişen kentleşme sonucunda plan yapım ve uygulama sürecini de olumsuz yönde etkileyen çeşitli sorunlar ortaya

çıkmaktadır.

Ülkemizde plansız, çarpık kentleşme, özellikle tarımsal ve kentsel toprak yönünden 1950'lerden sonra sorunlar yaratmaya başlamıştır. Kent çevrelerindeki tarım toprakları hızlı ve yönlendirilemeyen kentleşme nedeni ile hızla kentsel topraklara katılmaktadır. Tarım topraklarını koruma kararlarına karşın bu dönüşümü engellemek kolay olmamaktadır. Bu alanlar düzensiz kentleşmenin yanısıra merkezi yönetim tarafından alınan yatırım kararları ile de OSB, havaalanı ve termik santral gibi tarım dışı faaliyetlere ayrılmaktadır. Bu bağlamda değerli tarım topraklarının yitirilmesi ve beraberinde kentsel alanlarda da spekülasyonun hiç bir sınırlama söz konusu olmadan yapılabilmesi olağan sayılmıştır.

1950-1960 döneminde kentleşme sürecinin başlaması ve kısa sürede hız kazanması sosyo - ekonomik yapıda ortaya çıkan hızlı değişim ile yakından ilgilidir. Tarımdaki düşük verimlilik, topraksızlaşma ve makinalaşmanın yol açtığı işsizlik nedeni ile hızlanmış (ÖZOĞUZ,1986,s:201) buna bağlı olarak da kentlere yönelik nüfus hareketi artmıştır.

Az gelişmiş ülkelerdeki kentleşmenin temel özelliği ikili yapıların varlığıdır. Hem ekonomik, hem de toplumsal ve kültürel alanda çağdaş ve geleneksel yapılar içiçedir[5]. Ülkemizdeki kentleşmenin en önemli özelliklerinden biri de; hızlı ve büyük kentlere yönelik olmasından dolayı kentlerde istihdam olanaklarının kısıtlılığına bağlı olarak marjinal

---

(5) Daha geniş bilgi için bkz. ÖKTEN,1986,s:45-48

sektörün ağırlık kazanmasıdır. Toplumun ekonomik büyüme hızı, kentlerde yeter sayıda örgütlü iş alanı oluşturulmasına olanak tanımaması kente gelen kitlelerin yaşamlarını örgütsüz iş alanlarında sürdürmesini zorunlu kılmaktadır. Kentsel alanlardaki yığılmalar sonucunda, işgücü marjinal sektöre kayarak verimsizleşmekte, kamu hizmetleri yetersiz kalmakta, konut alanında darboğazlar doğmaktadır (ÖZOĞUZ, 1986,s:206). Örgütsüz bir niteliğe sahip olan marjinal sektör de ikili yapıyı beraberinde getirmektedir. Böyle bir iş yaşamı kent içinde gelir eşitsizliklerine, birbirinden kopuk toplumsal grupların oluşmasına neden olmaktadır. İstihdam ve toplumsal yapıda var olan bu ikilem aynı zamanda başta konut alanları olmak üzere fiziki mekanın biçimlenmesinde de kendini göstermektedir.

Kentlerde yaşamaya olan talep artışı; beraberinde kentlerden beklenen hizmetleri de arttırmaktadır. Mekan, konut, istihdam, altyapı, sosyal-kültürel talepler peşpeşe gelmektedir.

Ülkemizdeki plansız ve buna bağlı olarak da kontrolsüz kentleşmenin doğurduğu olumsuz sonuçların engellenebilmesi için planlı dönem ile birlikte yapılmaya başlanan kalkınma planları bağlamında ilk olarak kentsel gelişmenin yönlendirilmesi hedeflenmiştir. Kentsel gelişmenin yönlendirilmesi bir fiziki planlama sorununun ötesinde ekonomik ve politik kararlara da bağlı olması nedeni ile hazırlanan tüm kalkınma planlarında kentleşme önemli bir yer almıştır.

1960'lardan başlayarak Birinci Beş Yıllık Kalkınma

planından itibaren kentleşme, kalkınmanın bir göstergesi sayılmakta ve büyük kentlerin büyümesinin, sundukları iş olanakları ile orantılı olması önerilmektedir. İkinci Beş Yıllık Kalkınma planında sanayileşmenin kalkınma için ana faaliyet olarak belirlenmesi nedeni ile kentleşme bu gelişmeyi destekleyici bir alet olarak tanımlanmış ve ekonomiyi iten bir güç olarak yararlanılması öngörülmüştür. 1973'de Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planından itibaren kentleşmenin yarattığı sorunlar ve dengesizliği üzerinde durulmaya başlanmıştır. Büyük şehir merkezlerine yönelen nüfus yığılmaları ve bölgeler arası dengesizlikleri önlemek amacı ile, sosyal-ekonomik ve kültürel organizasyon bütünleşmesini sağlayacak bir kentleşme olgusu ve kademeli kentleşme hedeflenmiştir. Büyük kentlerin ve metropollerin ülke genelindeki etkilerinin ve bunlara bağlı çıkan sorunların artarak devam edeceği kabul edilerek dengeli kentleşme önerilmiştir. Yine bu dönemden itibaren büyük kentlerin daha çok büyümeleri yerine orta büyüklükteki kentlerin gelişmeleri ve ihtisaslaşarak bölgesel kalkınma merkezlerini oluşturmaları öngörülmüştür. Büyük şehirlerde alınacak caydırıcı tedbirler yolu ile bölgesel dengesizliklerin önlenmesine yönelik olarak yatırımların ülke geneline yaygınlaşması hedeflenmiştir. Dengeli ve kademeli bir yerleşim düzenini sağlamak için merkez köy ve köy-kent projeleri gündeme getirilmiştir. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde büyük kentlerin ve metropollerin ülkenin dengeli kalkınmasında ekonomik ve sosyal etkilerini arttırarak sürdürecekleri kabul edilmiş-

tir. Büyük kentlerin bu etkileri ile çevrelerinin ekonomik ve toplumsal gelişmesini yönlendirmesi beklenmektedir. Merkezi yönetimin alacağı yatırım kararları yer seçimlerinde yerleşmeler için yapılan plan kararlarına özen göstermesi hedeflenmiştir. Bunların yanısıra kentleşmenin yarattığı yoğun problemlerin yaşandığı metropoliten alanlarda yerleşmenin kendine özgü yerel yönetim birimlerini kurması önerilmiştir. Bu plan döneminde 10.000-50.000 nüfus grubunda yer alan kentlerin önemini yitireceği, bunun yanısıra 500.000 nufusun üzerindeki yerleşmelerde ise nüfus birikiminin artacağı kabul edilmiştir. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planında şehirleşmenin ülke genelinde dengeli dağılımını sağlamak amacıyla ekonomik potansiyele sahip 50.000-500.000 nüfus büyüklüğünde, orta büyüklükte şehirlerdeki ekonomik faliyetlerin güçlenmesi ve şehirler arasında bir ihtisaslaşma hedeflenmiştir. 1990-1994 dönemindeki son kalkınma planında ise ülkedeki kentleşmenin yarattığı sorunlar üzerinde durulmuş, yerleşme kademelenmesinin ülke çapında dengeli dağılımını sağlamak için orta büyüklükte kabul edilen 50.000 - 500.000 nüfuslu kentlerin gelişiminin desteklenmesi hedeflenmiştir. Öncelikli geliştirilecek kentlerin belirlenebilmesi ve kentler arasındaki ihtisaslaşmanın sağlanabilmesi için potansiyellerin belirlenmesi ve kentlerin belirlenen potansiyelleri doğrultusunda geliştirilmesi önerilmiştir.

2.1.3. PLANLAMA GELİŞME SÜRECİ

Bir önceki bölümde incelenen kentleşme süreci ve bu bağlamda yerleşmeler bazında karşılaşılan sorunlara belirli dönemlerde çözüm arayışlarına gidilmiştir. Bu nedenle yerleşmelerin gelişmelerini kontrol altına almak amacı ile süreç içinde hazırlanan planlardaki yaklaşımlar, planlama kurumu ve yasalarda belirgin gelişmeler ve değişiklikler gözlenmektedir.

2.1.3.1. 1956 Öncesi

1956 öncesi yasal ve kurumsal değişiklikler incelendiğinde; 1913-1928 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan Ebniye Kanunu[6] uygulanmaktaydı (ÜNAL, 1987, s:13). Bunun yanı sıra 1848 yılında çıkartılan Ebniye Nizamnamesi'de[7] 1863 yılında Yollar ve Yapılar Tüzüğü çıkartılıncaya kadar uygulamada kalmıştır.

İmar planı yapımları ile ilgili düzenlemeleri içeren ilk yasa ise 1928 yılında çıkartılan "Ankara İmar Müdürlüğü' kuruluş ve görevlerini tayin eden 1351 sayılı kanunundur (ÜNAL,1987,s:13).

İmar planı yaptırma zorunluluğu çeşitli dönemlerde

---

(6) 1882 yılında çıkartılan **Ebniye Kanunu** ile, yol genişlikleri belirlenmekte, yol genişlikleri ve bina yükseklikleri arasında belirli oran getirmekte, arsa biçimleri ve yapılara ilişkin ayrıntılı hükümler getirmektedir. Çıkmaz sokak yapımı yasaklanmakta, yanan yerler için plan yapma zorunluluğu getirmekte, kullanıcıya plana itiraz hakkı tanımaktadır. Arsasını konuta açan kişi sosyal altyapı yerlerini bedelsiz terk etmek zorundadır, ayrıca buraların fiziki altyapısını yapmakla yükümlüdür (ERSOY,1991,s:56).

(7) **Ebniye Nizamnamesi** hükümlerine göre, sokakların genişletilme amacı ile kamulaştırılıp yıkılması, evlerin belirli bölümlerinin kagir yapılması, cadde, sokak ve yapılara ilişkin ölçütlere uyulması ve yapılar için ruhsat alınması zorunluluğu getirilmiştir (ERSOY,1991,s:55).

çıkan yasa ve yönetmeliklerle sürekli değişikliğe uğramış, 1930 yılında uygulamaya giren 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanunu[8] ile nüfusu 20.000'in üzerindeki tüm belediyelere imar planı yapma zorunluluğu getirilmiştir (Madde 262). 1580 sayılı Belediyeler Kanunu ile ise nüfus büyüklüğü gözetilmeksizin bütün belediyelere harap olan şehir ve kasabalar ile mahalle haline getirilecek bölgelerin planlarının yapılması mecburiyeti getirmiştir (Madde 15).

1933 yılında da 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu ile her belediyenin halihazır harita ve beş yıl içinde 50 yıllık projeksiyon dönemini kapsayacak bir plan hazırlama zorunluluğu getirmiştir[9]. 2290 sayılı yasada yerleşmeler arası coğrafik, sosyal ve ekonomik farklılıklar gözardı edilerek tek tip ideal kent hedeflenmiştir.

1936 yılında yürürlüğe giren "Şehirlerin İmar Planlarının Tanzim İşlerine Ait Umumi Talimatname"de[10] de yerleşmeler tek tip olarak algılanmış, kat adetleri yerleşmenin topografik ve sosyo ekonomik yapı farklılıkları gözetilmeden nüfus büyüklüklerine göre belirlenmiştir. Yerleşmelerin diğer özellikleri gözardı edilerek sadece nüfus büyüklüklerine göre gruplanması, planlamada tek tip yaklaşımları

---

(8) 1593 sayılı Umumi Hıfzısıhha Kanununa göre, nüfusu 20.000 ve daha fazla olan şehir ve kasabaların belediyeleri "şehir ve kasabaların tevsii ve ıslahı için geleceğe dönük proje düzenleme, bu projenin de, yeniden yapılacak ve ıslah edilecek sokakları gösterir bir haritayı ve programı içermesi zorunlu kılınmıştır. Nüfusu 15.000-20.000 arasındaki şehir ve kasaba belediyelerinin de her iki nüfus sayımı arasında % 15 miktarında bir çoğalma görmeleri halinde böyle bir proje düzenlemeleri öngörülmüştür (Madde 262, 263).

(9) Belediye Yapı ve Yollar Kanunu bütün belediyelerden aynı standartlarda "ideal bir kent" modeline uygun imar planı yapıp uygulamalarını istiyordu. Kanunun yürürlükte kaldığı 25 yıl içinde, yerleşmelerin büyüklükleri, nitelikleri gözönüne alınmadan tümünde toplam 65m2/kişi tutarında donatı alanı arıyordu (Bahçe, yol, meydan, sanayi, çarşı, oyunyeri, okul, mezarlık, kütüphane v.s.)(KİPER, YENEN,1981,s:82).

da beraberinde getirmektedir.

13.6.1945 tarih 4759 sayılı yasa ile "Belediyeler Bankası"ndan "İller Bankası"na dönüştürülen ve "Belediyeler İmar Heyeti"nin işlevlerini de üstlenen İller Bankası sadece bir finans kuruluşu olmaktan çıkarak, aynı zamanda da teknik işlevler de kazanmıştır. Bankanın temel amacı, 18.6.1947 tarih 5116 sayılı kanunla oluşturulan bir fondan[11] yararlanarak, yerel yönetimlerin ve bunların kuracakları birliklerle finansman sorunlarına yardımcı olmak ve yerel yönetimlerin harita, imar planı, içme suyu, kanalizasyon gibi teknik ve sosyal donatıların yapım işleri ile uğraşmaktır. Bu dönemde İller Bankası bünyesinde kurulan Belediyeler Planlama Müdürlüğü kapsamında (YAVAŞ,1981,s:16) yoğun olarak plan yapım ve yaptırımı başlamıştır (KİPER,YENEN,1981, s:85).

22 Haziran 1948 tarihinde çıkan 5218 sayılı kanun ile Ankara gecekonduları bir yıllık süre için yasallaştırılmış, 5431 sayılı kanunla bu yasallaşma tüm ülkeye yaygınlaştırılmıştır. 29 Temmuz 1953 tarihinde çıkan 6188 sayılı "Bina Yapımını Teşvik ve İzinsiz Binalar Hakkındaki Yasa" ile bu işlemin kapsamı daha da yaygınlaştırılmıştır.

Bu dönemde plan yapım ve uygulaması ile belediyeler yükümlü kılınırken onama yetkisini İmar ve İskan Bakanlığı'nın Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü'ne vermiştir. Plan

---

(10) Bu yönetmeliğe göre nüfusu 8.000'e kadar olan yerleşmelerde max. 2 kat, Nüfusu 50.000'e kadar olan yerleşmelerde max. 3 kat, daha büyük olan yerleşmelerde ise 5 kattan fazla yükseklik verilmemesi öngörülmüştür. KİPER,YENEN,1981,s:84.

(11) İlk kez yapılan imar planlarının bu fondan hibe şeklinde karşılanması, özellikle küçük belediyelerin imar planı yaptırma eğilimini hızlandırmıştır TEKELİ,1981,s:6.

yapma sorumluluğu belediyelere verilirken teknik ve mali güçlükler sonucu oluşan problemlere çözüm üretmek amacı ile imar işleri İller Bankası'nca üstlenilmiştir. Bu dönemde kent planlaması çalışmaları; Yabancı plancıların da Bayındırlık Bakanlığı'ndaki Yapı ve İmar Reğisliği'ne bağlı Şehircilik Fen Heyeti, İller Bankası'ndaki Yapı ve Şehircilik İşleri Müdürlüğü ile serbest mimar ve plancılar olmak üzere üç grup tarafından yürütülmektedir (TEKELİ, 1981,s:7).

Türkiye'de 1930'lu yıllarda kurulan imar planlama pratiği plancı sayısının yetersizliği ve dünyada kent planlaması pratiğinin yeterince gelişememiş olması yüzünden elitist, merkezden yürütülen, statik, denetleyici ve yerel uygulama pratiğine oldukça yabancılaşmış bir yaklaşıma sahiptir. Gelişmiş ülkelerde sanayi devrimi sonucunda ortaya çıkan sorunların çözümüne yönelik olarak gelişmeye başlayan planlama pratiğinde, İkinci Dünya Savaşı sonrası savaşa katılan tüm gelişmiş ülkelerin konut açığının giderilmesi ve kentlerin yenilenmesine yönelik bir çaba içine girmesine bağlı olarak yeni gelişmeler olmuştur. Türkiye'de tek partili rejimin bırakılarak çok partili rejime geçilmesi sonucunda siyasal süreç genel oya dayanan çoğulcu bir demokrasi haline gelmiştir. Bu bağlamda yerel yönetimlerin karar verme biçiminde, toplumun özellikle daha önceki dönemlerde etkisini hissettirememiş güçsüz kesimlerinin isteklerinden etkilenme derecesinde önemli değişiklikler meydana getirmiştir .

Türkiye'nin ekonomik gelişme programındaki tarımda makinalaşma ve karayoluna dayalı ulaşım ağının gelişti-

rilmesi, hızlı nüfus artışı ile birlikte hızlı kentleşmeyi de beraberinde getirmiştir. Ortaya çıkan sorunlara var olan kurumsal yapıda önemli değişiklikler yapılmadan mevcut planlama alışkanlıklarıyla çözüm arayışlarına gidilmiş, kentleşme olgusu tam olarak kavranamamış çözüm arayışları daha çok fiziksel planlama düzeyinde kalmıştır.

1956 yılına kadar 343 adet plan yapılmıştır (İller Bankası Arşiv Dökümleri). Bu dönemde doğal yapı ve sosyo-ekonomik farklılıklar göz ardı edilerek tüm yerleşmeler ada, parsel ve yapı düzeni detayına kadar klasik kent planlama kuramı doğrultusunda planlanmıştır.

Program ve organizasyon anlayışının olmaması yerel ihtiyaç ve problemlerin tam olarak ortaya konulmamasına sebep olmuş, yapılan planlama çalışmaları sosyal ve ekonomik ihtiyaçlara cevap verememiştir. Plan çalışması yapılan yerleşmenin ülke-bölge-altbölge ilişkilerinin belirli ölçülerde göz ardı edilmesi plan uygulama sürecinde hedeflerden sapmasına neden olmuştur. Yerleşmelerin doğal eğilimleri plan kararlarına yeterince yansıtılamamış, buna bağlı olarak da gelişme yönünün belirlenememiş olması, zaman içinde mevcut yerleşme dokularının bozulmasına sebep olmuştur.

2.1.3.2. 1956-1980 Dönemi

Ebniye Kanunu 56 yıl, Belediye Yapı ve Yollar kanunu 22 yıl boyunca yürürlükte kaldıktan sonra, 1956 yılında 6785 sayılı İmar Kanunu çıkarılmıştır. Plan kavramından çok yapılar ile ilgili esasları düzenleyen kanunlardan

sonra ilk olarak 6785 sayılı kanunun 26. maddesi[12] ile planlamaya yer verilmiş ve yerleşmelere nüfus büyüklüğüne göre imar planı yaptırma zorunluluğu getirilmiştir. Aynı kanunun 29. Maddesi ile belediye meclislerinde kabul edilen imar ve yol istikamet planlarının İmar ve İskan Bakanlığı tarafından aynen veya değiştirilerek onaylanacağı hükmü getirilmiştir. Yani plan yapma veya yaptırma yetkisi belediyelere aitken onama yetkisi merkezi yönetimdedir. Bu ikilem plan yapım-onay aşamasının uzamasına neden olmaktadır. Kanunun 30. Maddesine göre ise Belediyelerin planlar onaylandıktan sonra 4 yıllık imar proğramlarını hazırlama zorunluluğu vardır.

1956 yılında Bayındırlık Bakanlığının Şehircilik ve Fen Heyeti içinde Bölge Planlama Birimi oluşturulmuştur. 1958'de 7116 sayılı yasa ile kurulan İmar ve İskan Bakanlığının yatırımcı olmayan ancak kentleşme ve imar konularında uzmanlaşacak bir bakanlık olması hedeflenmiştir[13].

Bu dönemde kent planlamanın kurumsallaşması açısından atılan en önemli adım da 1961 Anayasasının 41. maddesi ile planlı ekonomi yaklaşımı kabul edilmiş olmasıdır. Bu dönemde planlama çalışmalarında yalnız fiziksel çevreyi orga-

---

(12) 6785 sayılı kanunun 26. maddesine göre;
. Nüfusu 5000 ve daha fazla olan belediyeler, imar ve kanalizasyon planını yaptırmak zorundadır.
. Nüfusu 2000-5000 arasında olan belediyelerden durumu özellik gösteren ve gelişme olanaklarına sahip belediyeler de imar planı yaptırmak zorundadır.
. Nüfusu 5000'den az olan belediyeler belediye meclisi tarafından belirlenecek "yol istikamet" planlarını yaptırmak zorundadır.

(13) Bu Bakanlığa "Yurdun bölge, şehir, kasaba ve köylerinin, imar planlarını hazırlamak, imar için her türlü tedbiri almak ve bunların tatbikini temin etmek", "Memleketin bünyesine uygun mesken politikası esaslarını tespit etmek ve tatbikini sağlamak", "Memleket şart ve imkanlarına göre en lüzumlu ve faydalı yapı malzemesinin temin ve tedarikini sağlayacak bilcümle tedbirleri almak", "...yurdumuza gelen göçmenlerin iskanına sağlamak" görevleri verildi (TEKELİ,1981,s:11).

nize etmenin hatalı sonuçlar doğurduğu anlaşılmış (ÇETİNER, 1965,s:13) ve gelişme stratejilerini belirleyici, ülke bölge ölçeğinden başlayarak kademeli olarak yerleşme düzeyine inen politikalar üretecek kurumlar kurulmuştur. Bu dönemdeki önemli hedeflerden biri de planlama kademelenmesindeki hiyerarşik düzeni oluşturmaktadır. 1961 Anayasanın 129. maddesi ile Devlet Planlama Teşkilatının kurulması bu dönemde bölge planlama çalışmalarına önem kazandırmıştır. Bu kapsamda birçok bölge için raporlar hazırlanmış, Doğu Marmara, Zonguldak, Çukurova ve Antalya, Keban ve Güney Doğu Anadolu projeleri ele alınmıştır.

Bu dönemde Türkiye'de planlama çalışmalarında gözlenen genel durum ise;

* Hedeflere programlanıldığı gibi varılamaması,
* Kısa dönemli çalışmaların uygulamaya sokulması,
* Toplumsal değişimi yönlendirmek yerine değişimin kentlerde ortaya çıkardığı sorunlara palyatif çözümler üretmek çabaları içinde olunmasıdır (DUYGULUER, 1981, s:48).

6785 sayılı kanunda belirtilmediği halde, bu devrede yapılan planlarda projeksiyon süresi genelde 20 yıl olarak kabul edilmiştir (İller Bankası Dökümleri).

1960'lı yılların sonundan itibaren ağırlıkla önceki dönemlerden gelen planlama yaklaşımlarının yansımaları ve çıkan sorunlara çözüm arayışları dönemi olmuştur. Ülke ve bölge boyutları içindeki gelişmelerin kente yansıma biçimi, kentin merkezler hiyerarşisi içindeki yeri, kentin gelecekte

kazanacağı işlevler ve nüfus büyüklükleri konusunda önemli yanılgılar sözkonusu olmuştur (KAPTAN,1980,s:2). Bu dönemde imar planı yapım ve onay aşamasında merkezi yönetim ile belediyeler arasındaki eşgüdümün olmaması uygulama sürecindeki aksaklıklarıda beraberinde getirmiştir. Belediyelerin talepleri ile merkezi yönetimin önceliklerinin bağdaştırılamaması da uygulama sürecinde güçlüklerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Dönemin başlarından itibaren altyapı paralelinde kentin kademeli gelişmemesi ve bu bağlamda kontrol altına alınamayan arsa piyasası koşulları plan çalışmalarını uygulanmasını güçleştiren faktörlerin başında yer almıştır. Merkezi yönetimce alınan yatırım kararlarının mekan boyutunun kestirilememesi, plan ile bütünlüğünün sağlanamaması uygulama sürecinde problemlerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Kentin geleceği için karar üreten ve kente hizmet götürecek olan kamu kuruluşları arasındaki eşgüdüm sağlanma çabalarına[14] rağmen uygulamada olumlu sonuçlar alınacak seviyeye ulaşılamamış, kent planları ile yatırımların yer seçimleri arasındaki ilişki ve tutarlılık sağlanamamıştır. Bu dönemde yapılan plan çalışmaları gelişmeyi yönlendirici olmaktan çok, oluşmuş düzensiz gelişmeyi yasallaştırmaktan öteye gidememiştir.

1969 yılında kurulan Ankara Nazım Plan Bürosu kentin yeni makroformunu oluşturmada plan-uygulama bütünlüğünü sağ-

---

(14) Eşgüdümü sağlamak amacı ile: 1972'de bakanlıklar arası İmar komisyonu, 1973'de Turizm ve Tanıtma Bakanlığı ile protokol, 1974'de Toprak ve Tarım Müsteşarlığı ile eşgüdüm Komisyonu, 1976'da Sanayi bakanlığı ile Sanayi Arsaları Tetkik Komisyonu, Sağlık Bakanlığı ve DSİ ile anlaşma, 1977'de TEK ile anlaşma, 1979'da Yerleşim Düzeni Yüksek Kurulu, Planlama ve Uygulama Eşgüdüm Kurulu, Belediyeler Birliği kurulmuştur.

layıcı yatırımları başlatmıştır (GÜNAY,1991,s:142).

1970-1973 yılları arasında İller Bankasınca yarışma yolu ile elde edilen Zonguldak ve Gaziantep planları, en temel özelliği planlamanın konusunu insan eylemlerini sistem ve alt-sistemler olarak gören ve bunların fiziksel sonuçları ile karşılıklı ilişkilerini gözeten "Sistem Yaklaşımlı Planlama" anlayışını gündeme getirmiştir (GÜNAY,1991,s:142).

1972 yılında çıkartılan 1605 sayılı yasa ile 6785 sayılı imar kanununda değişiklikler yapılmış, planlamada bu tarihe kadar gözetilmeyen kent-kır ayrımı benimsenmiştir[15]. Kıyıların kamu yararına kullanımını sağlamak amacı ile minimum 10m'de özel kullanım yasaklanmıştır (ek madde 7). Belediye sınırları ve mücavir alanlar dahilinde plan yapım ve uygulama yetkisi belediyelere verilirken, bu alanların dışında valilikler yetkili kılınmıştır (Ek madde 8).

1979 yılı sonuna kadar toplam 2347 adet planın 2150'si İller Bankası, 200'ü ise belediyesince yapılmıştır (YAVAŞ,1981,s:51). Bu da mevcut belediye teknik yapısının plan çalışmalarını gerçekleştirmek için yeterli olanaklara sahip olmadığını ve merkezi yönetimin etkinliğinin devam ettiğini ortaya koymaktadır.

2.1.3.3. 1980 Sonrası

1980 sonrası Türkiye'de ekonomik politikaların değişim gösterdiği bir dönemdir. Serbest ekonomi yaklaşımının

---

(15) 1605 sayılı yasa ise; 5000'den az nüfuslu belediyelerin plan yapma zorunluluğunu kaldırıyor. Nüfusu 5000-10.000 arası olan belediyelere yol istikamet planı, nüfusu 10.000 üzerinde olan belediyelere ise imar planı yapma zorunluluğu getiriliyor.

yaygınlaşarak kabul edilmesi, batı ülkeleri ile kurulan bağlantıların güçlenmesi her sektörde olduğu gibi planlamada da yeni arayışları beraberinde getirmiştir.

Bu dönemde planlama kurumunda gözlenen en yoğun değişim yasal düzenlemelerde olmuştur. 1980 sonrası çıkartılan yasaların getirdiği en önemli değişiklik plan yapım ve onay yetkilerinde yapılan düzenlemelerdir.

1985 yılında kabul edilen 3194 sayılı imar kanunu planlama kurumunda önemli değişikliklere neden olmuştur. 3194 sayılı yasanın genelde getirdiği yenilikler;

* Planlı ve plansız alanları bir bütün içinde ele alması (Madde 3),
* Plan onay yetkisini merkezi yönetimden belediyelere devredilmesi (Madde 8),
* Belediyelerin plan üretim ve uygulama sürecinde etkinliğini arttırması (Madde 8),
* Planlama kademelerini belirtirken uygulama imar planlarının etaplar halinde yapılmasına da olanak tanımasıdır (Madde 6).

3194 sayılı kanun plan yapma zorunluluğu ise nüfus bazında 10.000'e yükseltilmiş[16], diğer belediyelerde ise yerleşmedeki mevcut gelişme eğilimlerinin bu kararı yönlendirmesi hedeflenmiştir. Özel parselasyon-hisse karşılığı arsa edinme sonucunda fizik mekanda oluşan olumsuzlukları engellemek amacı ile bu tür alım satıma cezai koşullar getirilmiştir.

---

(16) 3194 sayılı Kanunun 7. maddesine göre;

3194 sayılı kanunun 8. maddesi ile planlama yetkileri belediyelere verilmesinin yanısıra; gerekli görülen durumlarda bölge planlarını yapmak veya yaptırmak, resmi kurumlara gerekli yer ayrılması gerektiğinde valilik kanalı ile yerel yönetimlere talimat vermek, birden fazla yerel yönetimi ilgilendiren imar planlarının hazırlanmasında ortaya çıkabilecek ihtilaflarda yardım sağlamak, önerilen belediye mücavir alan sınırlarını incelemek, aynen veya değiştirerek onaylamak, İstanbul Boğaziçi alanı ile ilgili plan ve plan değişikliklerini onaylayarak yürürlüğe koymakla Bayındırlık Bakanlığı görevli kılınmıştır (9. Madde). 6785 sayılı kanuna göre 4 yıllık etaplar halinde hazırlanması gereken imar programlarının süresi 5 yıla çıkartılmış ve yatırımcı kamu kuruluşlarının da hazırlık aşamasındaki toplantılara katılmaları öngörülmüştür (Madde 10).

Bu dönemdeki yaklaşımlar doğrultusunda planlanacak alanın sahip olduğu özelliklere göre farklı kurumlara plan yapma ve onama yetkisi verilmiştir. 1983 yılında çıkartılan Milli Parklar Kanunu ile, milli park olarak belirlenen yerlerin özellikleri göz önünde tutularak gelişme planlarının hazırlanması ve onay yetkisi Tarım ve Orman Bakanlığına verilmiştir.

1983 yılında çıkartılan Boğaziçi Kanunu ile ön görünüm bölgesinde yapılaşma yasağı getirilirken (Madde 3) geri

---

. Son nüfus sayımında, nüfusu 10.000i aşan yerleşmelerin imar planlarının yaptırılmaları mecburidir.

. Son nüfus sayımında, nüfusu 10.000i aşmayan yerleşmelerde imar planının yapılmasının gerekli olup olmadığına belediye meclisi karar verir.

görünüm ve etkilenme bölgesindeki TAKS ve Max. H değerlerine kadar (madde 10) yapılaşma kararları yasa ile belirlenmiştir.

1984 yılında çıkartılan 2981 sayılı İmar Affı Kanunu ile "İmar Islah Planları" gündeme gelmiştir. Bu yasa ile İstanbul ve Çanakkale Boğazları, Askeri bölgeler, Koruma alanları ve içme kullanma suyu havzaları dışındaki bölgeler imar affı kapsamı içine alınmıştır. Yine aynı yılda çıkartılan 3030 sayılı yasa ile Büyükşehir tanımı getirilmiştir. Metropollerin 1/5000 planlarını yapmak ve ilçe belediyelerinin hazırladığı 1/1000 imar planlarının aynen veya değiştirerek onama yetkisi Büyükşehir Belediyesine verilmiştir (Madde 8).

Yasal ve kurumsal değişmelerin yanısıra bir önceki dönemde uygulana geniş kapsamlı planlama yaklaşımı yerini kapasite doygunluğu hedefleyen plan yaklaşımına bırakmıştır. Bu bağlamda; plan hiyerarşisi, bölge planı kavramı, nüfus ve işgücü projeksiyonları bir ölçüde önemini yitirmiştir. Yerleşmelerin plan sınırlarının belirlenmesinde yukarıda sözü edilen faktörlerin ötesinde kapasite doygunluk hedef alınmaktadır.

2.2. İMAR PLANI UYGULAMA SORUNLARI

İmar planı uygulama sürecinde makro düzeyde ülkenin planlama ile ilgili kurumsal yapısından, mikro düzeyde belediyelerin ekonomik yapısına kadar bir dizi etmen rol oynamaktadır. Ekonomik yapı yatırımların gerçekleşme sürecini

belirlerken, yerleşmede yaşıyanların yerseçimi eğilimleri de planın gerçekleşme sürecini ve kentin makroformunu etkilemektedir. Bu kapsamda karşılaşılan sorunlardan ağırlıkla, kentsel arsa politikası, kurumsal yapı ve yetki dağılımı ile belediyelerin uygulama aşamasında karşılaştıkları sorunlara değinilmiştir. Ülkemizde yerleşmiş ve kabul görmüş bir kentsel arsa politikasının olmaması, belediyelerin yerleşmenin gelişimini yönlendirmesini ve plan kararlarını hedeflenen dönemlerde uygulamaya koymasını engellemektedir. Planlama ile ilgili kurumların sayıca artması, yetki sınırlarına giren konuların çatışmasına da neden olmaktadır. Yetkili kurumlar konusunda ortaya çıkan asıl olumsuz sonuç aynı konuda verilen kararların birbiri ile uyum göstermemesidir.

2.2.1. KENTSEL ARSA POLİTİKALARINDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR

2.2.1.1. Kentsel Toprak

Toprak üretim amacına göre tarımsal üretimin yer aldığı topraklar ve ketleşme olgusunun biçimlendiği ve yapılandığı topraklar[17] olarak ikiye ayrılabilir. İnsanların yaşamlarını sürdürmek için gereksinim duyduğu mekanlar için gereken kentsel toprak üretilememesi sorunun önemli bir boyutunu oluşturmaktadır.

Bu ikili ayrım bağlamında toprak arttırılamaz, ancak bir dizi uygulama sonucunda niteliği değiştirilerek kentin

---

(17) Kentleşme olgusunun biçimlendiği ve yapılandığı topraklar genelde imar hudutları içinde kalan, imar hukukunun mülkiyeti düzenleyici koşullarına bağlı veya imar planının getirdiği koşulların yerine getirilmesi gerekli topraklardır. Bu statüye giren topraklar arsa niteliği kazanmıştır. Arslan,1978,s:29

üzerinde geliştiği "kentsel arsa"ya dönüşür. Hızlı nüfus artışı, hem tarım topraklarının hem de kentsel toprağın önemini arttırmakta ve hızlı dönüşümü beraberinde getirmektedir. Bu dönüşüm çoğunlukla mera ve ormandan tarım alanlarına, tarım alanlarından da kentsel alana dönüş (Yavuz,1971, s:28) biçiminde gerçekleşmektedir.

Literatürdeki tanımlamalar incelendiğinde[18] tarımsal toprağın kentsel arsa niteliğine kavuşabilmesi için gerekli olan özellikler;

* Kent içinde konumlanmış olması,
* Kent için geliştirilmiş bir altyapı sistemi ile ilişkili bir donanım içermesi,
* İmar planı ile belirli imar haklarına kavuşmuş olması,
* Üç boyutlu özelliğe sahip olması,
* İmar hukukunun mülkiyeti düzenleyici koşullarına bağlı olması,
* İmar planının getirdiği koşulların yerine getirilmesi gereken topraklar olarak gözlenmektedir.

Ekonomik bir değer olan kentsel toprak aynı zamanda doğal bir kaynaktır, sınırlı bir kaynak olduğu için de değeri pazar sistemi içinde oluşur. Toprakla birlikte üzerinde oluşan tüm hak[19] ve yükümlülüklerde alınır satılır.

Kentsel toprağın tanımı ve ülkedeki kentleşme sürecinde toprağın dönüşüm süreci bağlamda Türkiyede'ki kentsel toprağın genel özellikleri incelendiğinde;

---

(18) Daha geniş bilgi için bkz. TEKELİ,1988,s:39, TÜRKOĞLU,1988,s:64,s:29, ALTABAN,1980,s:138-139.
(19) Bu haklar gelecekteki gelirler ile içiçe bir kavramdır, bu da toprağın fiyatını belirler. (TÜRKOĞLU,1988,s:75)

A. Miras yolu ile toprağın bölünmesi; Toprağın hangi amaç için kullanılıyor olursa olsun miras yolu ile bölünerek dağılması, küçülmesi birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Kentsel toprakta bu olgu, çok sahipliliğin getirdiği uygulama güçlükleri ile zaman zaman plan kararlarının gerçekleşmesini önlemekte ya da geciktirmektedir.

B. Parsel boyutu; İmar yönetmeliği, plan notlarında aksine kararlar olmadığı durumlarda geçerlidir. Bu olanağın yeterince kullanılmaması nedeniyle genellikle parsel büyüklükleri ile ilgili plan kararlarının yetersizliği nedeni ile uygulama sürecinde yönetmelik kararlarına uyulmaktadır. Bunun sonucunda ağırlıklı olarak imar yönetmeliğinin belirttiği minimum boyutlar uygulanmakta ve yerleşmelerin sosyo-ekonomik yapılarına uygun olmayan parseller ortaya çıkmaktadır. Oluşan parsel boyutları kullanıcı açısından sorun yaratırken, plan kararlarının uygulamaya geçme aşamasında da zorlayıcı olmakta ve beraberinde tek tip yerleşik alan dokusunu oluşturmaktadır.

C. Yapılaşma süreci; Kentsel arsa, serbest piyasa ekonomisi içinde kullanıma açılmaktadır. Plan uygulamada kaldığı dönem boyunca farklı tarihlerde imar uygulamasına giren arsalarda yapılaşma da farklı dönemlerde gerçeklemektedir. Altyapı oluşumuna bağlı, etaplı gelişmenin sağlanamaması sonucunda kentin düzenli gelişimi güçleşmekte, önerilen donatı alanlarının hedeflenen dönemde gerçekleşmesi engellenmekte, alt bölgelerin oluşumu gecikmektedir. Bu da planın fizik mekanda önerdiği hedeflere ulaşma sürecini

uzatmaktadır.

2.2.1.2. Kentsel Rant

Kentsel ve kırsal toprağın da içinde yer aldığı, İnsan emeği gerekmeden ortaya çıkan, insan emeği ile üretilemeyen, çoğaltılamayan maddeler için inceleme konusu "Rant"[20]dır. Arazi ile ilgili teoriler kent arazisini tarımsal araziden ayrı tutmazlar ve arazinin değeri üzerinde durmazlar.

Ricardo ise rantı, çeşitli toprakların ayrı ayrı özelliklere sahip olmalarından kaynaklanan bir üstünlük saymış (KELEŞ,1983,s:66) ve belli bir toprakta üretilen malların piyasada sağladığı artık değeri, rantın kaynağı olarak görmüştür.

Kentsel arsanın üretilmesi, daha önceki bölümlerde de değinildiği gibi bir dönüşüm sürecinde gerçekleştiği için rant da bu süreçte büyük değişmeler göstermektedir. Bu nedenle her aşamada arsa değeri tekrar artmaktadır. Toprağın çoğaltılamaz olma özelliği, toprağın kullanma hakkını elinde tutanlara dolaşım sürecinde üstünlük ve ayrıcalık sağlamaktadır. İnsan emeği ile yaratılmayan ve kıt kaynak olan topraktaki mülkiyet bir tekel özelliği taşır (ALTABAN,1980, s:137-138). Kentsel arsa üzerinde yapılan spekülasyon ise tekelci kar (mutlak rant) oluşturduğu için yaygındır

---

(20) Marx üç şekilde rant'ı tanımlamıştır: 1) Farklılık rantı-Diferansiyel rant 2) Diferansiyel rant II-Arazinin fiziki özelliklerinden değil, arazi üzerinde insan emeği ile yapılan ıslah ve yatırımlardan doğan farklılaşma sonucu oluşur. 3) Mutlak rant. Topraktaki özel mülkiyetten kaynaklanır (ALTABAN,1980,s:137-138). Mutlak rant geleceğe bağlı, plan kararları ile, sahibinin katkısı olmadan ve konumunda çoğaltılamaz bir mal üzerinde oluşan değerdir (TÜRKOĞLU,1988,s:76)).

(TÜRKOĞLU,1988,s:26).

Bu nedenle kentsel arsanın değeri coğrafi koşullarının dışında, kent içi konumu, altyapı niteliği ve imar hakları gibi faktörlerin etkisi altında oluşur. Kentsel arsanın nitelikleri ve bu faktörler, arsaya olan talebi de beraberinde getirir. İmar planları da piyasa mekanizması içinde "Rant" üretiminde önemli bir araç olmaktadır.

Ülkemizdeki kentsel rantın belirleyicisi; planlar yolu ile elde edilen yapılaşma hakkı, kamu eli ile oluşturulan altyapı yatırımları ve çevre ögeleri gibi arsa sahibinin dışında ve arsa sahibinin ekonomik katkısı olmadan gerçekleşen ögelerdir.

2.2.1.3. Kentsel Arsa Piyasasının ve Spekülasyonun Doğurduğu Sonuçlar

Sunumu sabit dahi olsa, nitelik ve faktörlerdeki değişime göre oluşacak bir talep bulundukça arsa piyasasından söz etmek mümkündür (ARSLAN,1978,s:33). Arsa pazarı spekülatif değerin ortaya çıktığı yerde ve "toprağı elde bulundurma olanağının eldeğiştirmesi" çerçevesinde oluşur. Spekülasyonun kaynağı da, ekonomi bilimindeki ranttır. Bu değer var olduğu ve arttığı sürece de arsa pazarı varlığını korur. Arsa piyasasında rol alanlar ise arsa sahipleri, kullanıcılar ve kamu kuruluşlarıdır (ALTABAN, 1980,s:140).

Kentleşmenin hızına bağlı olarak büyük kentlerin çeperlerindeki arazi ve arsalar gün geçtikçe daha değerlenmekte ve belirli bir planlamaya bağlı olmaksızın pazar

koşullarında yapılaşmaya açılmaktadır. Yapılaşmaya açılan bu alanların belediye mücavir alan sınırları içinde yer aldıklarında gelişimin yönlendirilmesi ve baskıların hafifletilmesi için imar planı sınırları içine alınması zorunlu olmaktadır (ÜNAL,1974,s:9). Bu gelişmeler beraberinde projeksiyonlara dayalı plan yapımının yerine, planlanan alanın kapasitesine bağlı nüfus belirleme yaklaşımını getirmektedir.

Tarım toprağından kentsel arsaya dönüşüm sürecinde altyapı için yapılan harcamalar toplumun bütçesinden çıktığı halde doğrudan ve dolaylı olarak pazar mekanizması içinde bu yatırımlardan yararlananlar hiç bir katılım payı ödememektedir (ARSLAN,1978,s:33). Kentsel arsaya dönüşen parselin birden fazla yararlanma olanağı ve bunlar için yarışabilir maliyetler söz konusu ise, fonksiyonlar arası rekabet ortaya çıkmakta ve maliyet- yarar prensibi tercih veya talep edilecek fonksionu belirlemektedir (ARSLAN,1978,s:32). Bu da kentsel arsanın piyasa değerini etkilemektedir.

İmar planı sınırı içinde konumlanarak kentsel arsaya dönüşmüş olan parsellerle, imar planı dışında kalan arsa değerleri arasında bu farklılıkdan dolayı dengesizlikler ortaya çıkmaktadır. Oluşan dengesizlikleri ortadan kaldırmak amacı ile gelişmiş ülkelerde plan sınırları içinde yer alan parsel sahipleri kamuya şerefiye öderken, plan sınırı dışında kalan parsellere kamu tarafından bir tazminat ödenmekte (ALTABAN,1980, s:142) ya da elde edilen değer artışı çeşitli biçimlerde peşin olarak kamuya ödenmektedir (KELEŞ,1983,

s:71).

Enflasyon nedeni ile az gelişmiş ülkelerde, kişiler kaynaklarını, beraberinde rekabeti ve "fırsat maliyetini" oluşturan maksimum yarar sağlıyacakları mallara yöneltmektedirler (ARSLAN,1978,s:30). Arsa bu amaçla hem verimli hem de güvenilir bir yatırım aracı olmakta bu da arsa spekülasyonunu körüklemektedir. Arsa spekülasyonu aşırı fiyat hareketlerine dönüşünce de toplum ve kamu yararı adına önlem alınması gerekmektedir (TÜRKOĞLU,1988,s:26).

Özel girişimci toprak değerindeki artıştan kendisine en yüksek payı çıkarmaya çalışmakta, imar planlarını, kalkınma planlarını özel karlarını maksimize edebilecek şekilde değiştirme veya yönlendirme çabasına girmektedir (YAVUZ, 1971,s:36). Arsa spekülasyonlarının sonucunda kentin gelişme yönlerini plan hedeflerinden çok kontrol edilemeyen arsa piyasası belirlemektedir.

Kentsel çekim alanı içinde bulunan toprakların, kişilerin güdümünde alınıp satılması, hisselendirilmesi, spekülatif nedenlerle uzun süreler bekletilmesi, kentin plan kararları ile amaçlanan formu kazanmasında önemli bir engeldir. Bunun yanısıra plan önerisi doygunlukların oluşumu, kentsel işlevler arasında uyumlu ilişkiler kurulması ve sosyal alt bölgelerin oluşumu için önemli bir engeldir. Kentsel arsa rantını artırıcı olan; İmar planı içine alınması, altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi, yoğunluk artışları gibi niteliklerden yaralanamayan parsel sahipleri plan değişiklik isteklerinde bulunarak parsel bazında da olsa plan

çatkısının bozulmasına neden olmaktadır.

Vergilendirme yolu ile, spekülasyonun bir ölçüde önlenmesi olanaklıdır. Boş bekletilen arsaların vergilendirilerek, üzerinde yapı yapılmaya zorlanmaları, kentlerin gelişimini kontrol altına alınması için kullanılacak araçlardan biridir (KELEŞ,1981,s:72). 6785 sayılı imar yasasının 48. Maddesi Altyapı götürülmüş alanlarda bağımsız yapı yapılması mümkün olduğu halde arsa boş tutuluyorsa belediye tarafından imar planlarında ve talimatnamelerde belirtilmiş esaslara uygun inşaat yapılmasını tebliğ edebilir. Bu uyarıdan sonra beş yıl içinde arsa sahibi plan kararlarına uygun inşaat yapmadığı taktirde arsa belediye tarafından kamulaştırılabirir. Bu zorlayıcı madde belediyeler tarafından uygulanabildiği ölçüde yerleşik alan sınırları içinde arsa spekülasyonu yapılmasında caydırıcı bir araçdır. Günümüzde uygulamada olan 3194 sayılı yasada ise böyle bir caydırıcı hüküm yer almamaktadır.

2.2.1.4. Kentsel Arsa Politikasının Amacı

Kentleşme kentsel arsanın önemini arttırmakta, bu da diğer sorunların çözümünü güçleştirmektedir. Kentleşme, ülkemizde kırsal ve kentsel toprak konusunu ve arsa spekülasyonunu bir numaralı toplumsal ve ekonomik sorunlar arasına sokmuştur.

Bu sorunları çözmeyi hedefleyen kentsel arsa politikasının amaçları genel olarak sağlıklı ve dengeli bir kentleşmeyi gerçekleştirmek, konut ve altyapı gereksinmelerini

karşılamak, gecekondu ve arsa sorununu çözmek, kentsel gelişmeyi yönlendirmek -denetlemek, taşınmaz maldan elde edilen kazancı kamuya mal etmek, toplum yararını geçerli kılmaktır.

Kent çeperlerindeki tarım alanlarından elde edilen gelirin, toprağın piyasa fiyatının altında kalması nedeniyle tarım topraklarının kentsel toprağa dönüşme eğilimi artmaktadır.

Belediyenin elinde yeterli toprak stoğunun olmaması, ya da mevcut stoğun amacına uygun olarak kullanılmaması donatı alanlarının oluşumunda mevcut modellerin kullanımını olanak dışı bırakmaktadır.

Mülkiyet kavramının geçirdiği evrim özel mülkiyet hakkına müdahale etmeyi zorunlu kılmış, bu nedenle de ortaya "Kamu Yararı" ve "Toplum Yararı" kavramları çıkmıştır (ARSLAN,1978,s:29). 1961 ve 1982 Anayasalarında, mülkiyet hakkının "toplum yararına aykırı olarak kullanılamayacağı" belirtilmiştir (KELEŞ,1984,s:21) Buna bağlı olarak da toprak politikaları, toprak üzerinde bireylerin ve toplumun yararını bağdaştırmayı, bireylerin sahip oldukları toprakları toplum yararına aykırı olarak kullanmalarını önlemeyi amaçlamaktadır[21].

Kentsel arsa mülkiyetine sınırlama getirilerek; Kentsel arsanın özelliklerinden doğan rantın dengeli dağılımının sağlanması, spekülasyonun önlenerek, kent arsasının sağlıklı yaşama olanak vermesi hedeflenmektedir.

---

(21) Daha geniş bilgi için bkz. KELEŞ,1984,s:19, TÜRKOĞLU,1988,s:57

Kentsel arsa politikalarındaki hedefler; İstem-sunu dengesinin kurulmasında yeterlilik, çıkar dengelerinin oluşmasında eşitlik, kamuya alansal ve parasal kaynağı yeniden sağlamada tutarlılık (TÜRKOĞLU,1988,s:58) olmalıdır. Bunun yanısıra hem arazi kullanım üzerinde kamu kontrolü[22] sağlanırken hem de gereksinim duyulan zamanlarda her tür fonksiyon için arsa sunumunu oluşturmak, hedeflere ulaşmayı kolaylaştıracaktır. Toprak spekülasyonu ve mutlak rant kamuya yük olmaması[23] bu çabaların sonucunda sağlanabilir. Bu bağlamda rasyonel ve çağdaş bir toprak politikası, sağlıksız kentleşme görünümlerini ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır.

Türkiye'deki kentsel arsa ve konut sorununa çözüm bulmak amacı ile 1926'da "Emlak ve Eytam Bankası", 1928'de ise 1351 sayılı yasa ile "Ankara Şehsari İmar Müdürlüğü" kurulmuştur. Bu kurum Hazine, Vakıf, ve Şehremaneti'ne ait toprakları devralıp kamulaştırma yapma hakkına sahipti (KELEŞ,1984,s:35). 1580 sayılı Belediyeler Kanunu'nda "belediyeler toprak piyasasını düzenlemek amacı ile arsa tanzim satışı yapar" denmesine rağmen, tanımlanan işi yapabilmek için gerekli parasal kaynak bulunmasına yönelik hükümlere sahip değildir.

Ülkemizde ana konusu arsa politikalarını oluşturmak ve toprak stoğu yapmak olan Arsa Ofisi 1969 yılında 1164

---

(22) Söz konusu kontrollar dört biçimde yapılabilmektedir; 1)Normatif kontrol (Bölgeleme vb), 2)Geliştirme için yol gösterici (altyapı oluşturulması vb.), 3)Doğrudan doğruya işe girmek (Kamusal)

(23) Toprak spekülasyonu ve mutlak rantın kamuya yük olmaması planlı gelişmeyi hedef alan kentsel toprak politikalarının en temel ilkelerinden biri olarak kabul edilmektedir (TÜRKOĞLU,1988,s:57)

sayılı yasayla kurulmuştur[24].

1973 yılından başlayaran üçüncü beş yıllık kalkınma planından buyana kentsel arsa spekülasyonu planlamanın enbüyük sorunlarından biri olarak kabul edilmiştir. Bu sorunun çözümü için getirilen önerilerin başında da kamunun, özellikle belediyelerin yerleşmelerin gelişme alanlarında toprak stoğu yapmaları gelmektedir.

Kent arsalarından kamunun yararlanmasının bir yolu da toprağın değil, toprağı imar etme geliştirme hakkının yani toprağın artık değerinin geri vergi yolu ile geri alınmasıdır[25]. Böylece kentsel arsanın üçüncü boyutuna bağlı olarak artan değeri belirli oranlarda kamuya mal edilmiş olur.

Kentleşme hızına ve kentlileşen kitlelerin ödeme güçlerine uygun nitelikte arsa üretimi sağlanması yolu ile arsa üzerindeki spekülasyonun önlenmesi ve kentin gelişme yönünün plan kararları doğrultusunda belirlenmesi mümkündür.

2.2.2. KURUMSAL YAPI VE YETKİ DAĞILIMINDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR

2.2.2.1. Yetki Dağılımı

Ülkemizde çeşitli dönemlerde çıkartılan yasalar bağlamında özel konumlarının varlığına dayandırılarak, bu alanların plan yapım ve onama yetkileri merkezi yönetimin çeşitli birimleri ile yerel yönetimler arasında dağıtılmıştır.

---

(24) Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı olan Arsa Ofisi Genel Md'nün kuruluş amacı, düzenli kentleşmenin sağlanması, ucuz konut üretimi için gereksinme duyulan kent topraklarının bulunması, turistik kuruluşlar ve sanayi bölgeleri için arsa sağlanmasıdır. 1971-83 yılları arasında ancak 12 bin hektarlık arsa kamulaştırılmıştır, fakat arsa piyasasında rekabet düzeyine ulaşamamıştır. (KELEŞ,1984,s:25))

(25) Daha geniş bilgi için bkz. ARSLAN,1978,s:37, KELEŞ,1983,s:71.

Planlama sınırı ve yetkiler açısından konuya bakıldığında, yerleşim birimlerinde demokratik birimler olarak sadece belediyelerin varlığından söz edilmektedir.

Planlama çalışmasının beklenen hedeflere ulaşabilmesi olaya sadece fiziki plan olarak bakmanın ötesine geçilebildiğinde daha kolay olacaktır. Planlama çalışmasında merkezi yönetim, yerel yönetim ikilemini yaratmadan birbirini destekleyecek şekilde sürece katmak gerekmektedir.

Türkiye'de belediyeler konusundaki ilk adım 1854 yılında İstanbul'da Şehremanetinin kurulması ile başlamıştır.

1867'de "Dairei Belediye Meclislerinin Vezaif Umumiyesi Hakkında Talimatname" ile "Vilayet Dahilindeki Şehir ve Kasabalarda Teşkil Olunacak Devairi Belediye Meclislerinin Sureti Terkibi ve Vezaifi Hakkındaki Talimatname" ile yerel yönetim teşkilatının kurulması süratlendirilmiş (MERİÇ,1988, s:24), batılı anlamda ilk yerel yönetim kuruluşu 1930 yılnda 1580 sayılı Belediye Kanunu ile olmuştur. 1580 sayılı yasada belediyeler "Beldenin ve belde sakinlerinin mahalli maliyette, müşterek ve medeni ihtiyaçlarını tanzim ve tasviye ile hükümlü bir şahsiyettir." diye tanımlanmaktadır (Madde 1). 1965 yılında ise 6/4970 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile Metropoliten Planlama Çalışmaları'na ilişkin Ankara, İstanbul ve İzmir'de bürolar kurulmuştur.

1982 Anayasasının 127. maddesi ile büyük yerleşim yerleri için "özel yönetim biçimleri getirilebilir" denerek büyükşehir yönetimine bir ayrıcalık getirilmesini olanaklı

kılmıştır. Büyük şehir uygulamasında 3030 sayılı yasa büyük şehre ilişkin Altyapı ve Ulaştırma Koordinasyon Merkezleri adı altında iki önemli örgüt oluşturmuş ve bunlarda yatırımcı Bakanlıklar ve kamu kuruluşları ile yerel yönetimin birlikte çalışmasını öngörmüştür (Madde 7).

2.2.2.2. Merkezi Yönetim - Belediye İlişkileri

Sıkı, ve sert bir merkezi idarenin ve Devletçiliğin geliştiği (YAVUZ,1969,s:133) Osmanlı toplumunda kentsel gelişmeyi yönlendiren örgüt olan "Hassa Mimarlar Örgütü" (ALKAN,1983,s:78) merkeziyetçi bir yaklaşımla, ülkenin çeşili şehirlerinde yapılacak önemli yapıların, planlamasını- ve uygulamasını gerçekleştirmiştir.

Süreç içinde merkezi yönetimlerin belediyeler üzerinde çeşitli şekillerde vesayet yetkisini kullanması[26] farklı nedenlere dayandırılmıştır. Bunlar siyasal nedenler, yerel yönetimlerin teknik nitelikleri, yerel yönetim örgütünde yer alan kişilerin nitelikleridir. Merkezi yönetimin kontrolu ise, değişik işlerde onaylama, onaylamama ya da değiştirerek onaylama biçiminde ortaya çıkmaktadır (TEKELİ, 1992B,s:35). Oluşturulan yasalarla belediyelere kendi görevlerini seçmekte oldukça sınırlı bir esneklik tanınmış ve süreç içinde belediyelere ait görevlerin bir bölümü merkezi yönetime veya özel sektöre devredilmiştir[27].

1913 yılında belediyelere ilişkin örgütlenme yasası

---

(26) Daha geniş bilgi için bkz. TEKELİ,1992B,s:22.
(27) Daha geniş bilgi için bkz. TEKELİ,1992B,s:36-39.

(ERSOY,1991,s:50), yerel yönetimlerin merkezi yönetimle birlikte ülkenin yönetim yapısını oluşturmasının başlangıcıdır.

1960-73 döneminde merkezi yönetimin vergi gelirlerinden yerel yönetimlere aktarması gereken yasal hisselerin her yıl bütçe kanunu ile enflasyonla mücadele, tasarruf vb. gerekçelerle engellenmesi ancak bu paylara karşılık düşen miktardaki ödemelerin "bağış ve yardım" adı altında merkezi yönetimin tercihleri doğrultusunda dağıtılması (ERSOY,1991, s:51) belediye gelirlerinde oluşan dengesizlikleri arttırmıştır.

1972 yılında yürürlüğe giren 1605 sayılı yasaya göre belediye meclislerince hazırlanıp onanan imar programlarının İmar İskan Bakanlığı'nca onanması hükme bağlanmıştır. Yine bu yasa ile İmar ve İskan Bakanlığı gerek gördüğü hallerde ilgili yerel yönetimlere danışmadan imar planlarının tamamını veya bir kısmını yapmaya yetkili kılınmıştır.

1987 tarih ve 3394 sayılı yasa ile 3194 sayılı yasanın 9. maddesine eklenen karara göre karara göre Bakanlığın yetkileri genişletilmiş, bütün yerel yönetimlerin her ölçekteki planlarını değiştirmeye, ada ve parsel bazına kadar inerek imarla ilgili kararlar almaya Başbakan'ın onayı ile, geçici olarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yetkili kılınmıştır. 1991 yılında Anayasa mahkemesince bu yetki sınırları daraltılmıştır (RG 28.11.1991-s:21065).

Toplu konut, Organize Sanayi Bölgeleri, Turizm Bölgesi, alanı ve merkezleri, karayolu, demiryolu, havaalanı, liman gibi çeşitli yasalarla öncelik ve ayrıcalık tanına üst

düzey yatırım kararlarında da belediyeler ile koordinasyon sağlanmadan ve sektörel yaklaşımın fiziksel boyutu gözardı edilmesi bütüncül plan yaklaşımı açısından sorunlar yaratmaktadır.

2.2.2.3. Belediyelerin Örgütlenmesi

1930 yılında 1580 sayılı belediye yasası çıkartıldığında 492 olan belediye sayısı, 1945'de 538'e (YAVAŞ,1981, s:49), çok partinin katıldığı ilk seçim tarihi olan 1950'de 628'e, 1985'te ise 1700'e yükselmiştir (KELEŞ,1969, s:137). 1990 nüfus sayımına göre 549-1.328.276 kişi arasında farklı nüfus büyüklüğünde, idari statü ve sosyo-ekonomik özelliklere sahip 2039 belediye mevcuttur (DİE,1990,Nüfus sayımları). Doğal olarak bunların sorunları, ekonomik olanakları ve istihdam ettikleri teknik eleman sayıs ve niteliği birbirinden çok farklı olmaktadır.

Belediyelerin yatırımlarını gerçekleştirebilmesi ve görevlerini yerine getirebilmesi için en önemli faktörlerden biri olan kaynak sağlanmasına yönelik ilk yasal düzenleme 1858 yılında İstanbul için hazırlanmıştır (ERSOY,1991,s:49). Tüm belediyeleri kapsayan ilk yasal düzenleme ise 1876 tarihinde yapılmış ve buna göre yerel yönetimlerin gelirleri merkezi yönetimce belirlenmiştir. Türkiye'de ilk bağımsız Belediye Gelirleri Yasası ise 1914 tarihinde hazırlanmıştır (ERSOY,1991,s:49).

1930 tarih ve 1580 sayılı Belediye Kanunu, belediyeleri ve vermeleri gereken hizmetleri belediye bütçelerinin

büyüklüklerine göre sınıflandırmıştır (Madde 16). Zaman içinde tüm belediyeler tek dilimde toplanmış ve yasanın çıktığı tarihte en çok gelire sahip kentler için tasarlanmış hizmetler, tüm belediyeler için zorunlu hale gelmiştir (ERSOY,1991,s:50).

1981 yılında uygulamaya giren 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu üç yılda bir yenilenmek koşulu ile belediyeleri nüfus, sosyo-ekonomik gelişme durumlarına göre beş gruba ayırmaktadır (Madde 95).

Çıkartılan yasalardan belediyelerin beklentileri, yasal olarak yapmakla yükümlü oldukları hizmetlerle orantılı akçal teknik ve yönetsel destek görmektir.

Demokratik bir örgüt olan belediyelerin hedeflerine ulaşmasında ekonomik koşullarının yanısıra, sahip oldukları insan gücünün niteliği ve niceliği de önem taşınmaktadır. Buna rağmen belediyeler geniş görev alanları üzerinde sınırlı ekonomik ve teknik kaynaklarını kullanarak yatırım ve uygulama yapmak zorundadırlar.

Yetki ve sorumlulukları aynı, nitelikleri birbirinden çok farklı olan belediyelerin teknik eksikliklerinin belirli örgütler tarafından tamamlanması, nüfus büyüklüklerine ve yerleşmenin özelliklerine göre planlama birimleri oluşturulması yaşanan sorunların belirli ölçülerde çözümlenmesine yardımcı olabilecektir.

2.2.3. UYGULAMA AŞAMASI SORUNLARI

2.2.3.1. İmar Planı

İmar planı, gelecekle ilgili bir faaliyet ve çeşitli alternatifler arasından seçim yapmamızı gerektiren bir kararlar sistemi olan (İSBİR,1977,s:31) planlama kavramının bir alt açınımıdır. İmar planlarının, hazırlık aşamasından uygulama aşamasına kadar geçen süre içinde başarıya ulaşabilmesi için belirli niteliklere ve şartlara sahip olması gereklidir. Güncel sorunların çözülmesi için dar kapsamlı, bütüncüllükten uzak önlemler alınması mevcut plan çatkısını zedeleyici olacaktır. İmar planlarının sahip olması gereken özellikleri ortaya koyabilmek için öncelikle planlama literatüründe var olan[28] "imar planı" tanımlarının belirlediği hedefleri ortaya koymak gereklidir. Bu hedefler;

* "İnsan"ın yaşaması için elverişli olan koşulları yaratarak üretime doğrudan katkıda bulunmak,
* Toplumsal değişmenin yansıması olan mekansal değişmeye yön vermek,
* "Kamu Yararı" adı altında kentsel toprak üzerinde düzenlemeler, sınırlamalar getirmek,
* Yönetmeliklerde bulunmayan mekan boyutuna sahip olması,
* Fonksiyon alanları ve kanal mekanlar için var olan ve sağlanabilecek olanaklar ölçüsünde en iyi çözüm yollarını bulmak,
* Uygulanması ve uyulması zorunlu bir hukuk kuralı

---

(28) Farklı imar planı tanımları için bkz. AKTÜRE,1980,s:218-219, GÜREL,1988,S:2, KÜNTAY,1981,S:144, ALTABAN,1980,S:136, VİDİNLİOĞLU,1988,S:89, DOĞANAY,1974,S:6

olması,

* Sürekli devinim halindeki toplumsal yaşantının, altyapı yatırımlarının taleplerini karşılamak,
* İnsanların sağlıklı yaşayabileceği, estetik değerlere sahip çevreler oluşturmak,
* Eğilimleri önceden saptayıp yönlendirmektir.

Literatürde var olan tanımlardan, hazırlanan imar planlarının uygulanabilirliğini arttırmak ve hedeflerine ulaşmasını sağlamak için planların sahip olması gereken nitelikleri ise;

* Planlama son bir plan ile biten bir eylem olmaması,
* Araştırma ile bütünlüğü sağlanmış olması,
* Kentin özelliğini içeren ve etaplı gelişmeye olanak tanıması,
* Teknik ve sosyal altyapı ile bütünleşen etaplamaya olanak tanıması,
* Eylem ile bütünleşmiş olması,
* Etken ve uygulanabilir mülkiyeti içerici olması,
* Esnek, dinamik, geniş kapsamlı, sürekli olması,
* Değişik içerik ağırlıklı planlama yaklaşımlarını değişik boyut ve ölçeklerde, tek süreç içerisinde birleştirebilmesi,
* Fiziksel olduğu kadar, sosyo-ekonomik içerikli olması; fiziksel, sosyal, ekonomik, örgütsel ve teknik ögeleri eşgüdüm içinde kapsaması,
* Çözümcü, benimsenibilir, demokratik olması,
* Uygulama ile bütünlüğü sağlanmış olmasıdır.[29]

2.2.3.2. İmar Planı Yapım Süreci

İmar planı yapım süreci sonunda bir dizi kritere[30] göre değerlendirilmesine rağmen bu kriterler genelde yerel düzeyde kalmaktadır. Planlama yaklaşımları toplumsal değişim ve gelişimlere bağlı olarak değişmekte, fiziki plan yapımından önce, plana temel olacak bir programın hazırlanması gerekmektedir. Makro ya da mikro ölçekte üretilen politikaların etkisi sonuçta mekanda izlenmektedir. İstenmeyen gelişmeleri önlemek için İmar planları ile merkezi yönetimin mekansal yatırım programlarının, makro kararların ve sektörel planların ilişkisi kurulmalı, bütünlük göstermeleri sağlanmalıdır.

Ülkemizde yasal açıdan belediye örgütüne sahip yerleşmelerin birbirinden çok farklı özellikler göstermesi nedeni ile, farklılaşan yerleşme yapısı içinde imar planının işlevi de farklılaşmaktadır. Bu yerleşmeler için uygulanacak araştırmalar, planlama standartları, değerlendirme ölçütleri ve planlama yöntem ve teknikleri de birbirinden farklı olmalıdır.

İmar planlarının, tek tip, seçeneksiz ve esneklikten uzak bir yapıda üretilmesi, ekonomik ve toplumsal koşulların hızla değişmesine karşın durağan bir yapı göstermeleri kısa sürede geçerliliklerini yitirmelerine neden olmaktadır.

İmar planlarına ilave edilen plan notları imar

---

(29) Daha geniş bilgi için bkz. İMAR VE İSKAN BAKANLIĞI,1983,S:17-18, YAVAŞ,1981,S:56, BADEMLİ,1980b,S:252, TÜRKOĞLU,1988,S:58, TEKELİ,1986,S:6

(30) Kriterler için bkz. İmar ve İskan BAkanlığı,1983,s:146-149)

yönetmeliklerinin tek düzeliğinden kurtulup yerleşmenin sosyo-ekonomik özelliklerine uygun mekan kurgusunu belirlemek için en önemli araçtır. Plan notlarının bu amaç ile yaygın olarak kullanılmaması, ülkemizde planlama pratiğinin gelişme sürecine de bağlıdır. İmar ve iskan bakanlığının plan onama yetkisini taşıdığı dönemde plan notlarını "yönetmelikleri değiştirmek" olarak algılaması, bu alışkanlığın yerleşmesini güçleştirmiştir. Planlama eğitiminin verildiği kurumlarda; kuramsal bilgilerin, proje uygulamalarının yanısıra plan notu olgusunun bir detay olarak algılanması verilen önemi etkilemektedir.

Plan yapım sürecinde katılımı sağlanamayan kullanıcı itiraz aşamasında ya da plan onaylandıktan sonra tadilat talepleri ile plan sürecine katılma istemlerini ortaya koyma durumundadır. Bunu minimuma indirgemek, katılımı daha güçlü hale getirebilmek için kullanıcı-belediye ilişkilerini güçlendirici bir örgütlenme modeli oluşturulmalıdır.

2.2.3.3. Uygulama Sürecindeki Egemen Eğilimler

Belediyelerin uygulama aşamasındaki genel eğilimleri baskılar doğrultusunda; Mevcut yerleşik alanda devamlı kat artımına gitmek, plan sınırlarının nüfus gelişiminin ihtiyacı üstünde genişletilmesi biçiminde olmaktadır. Buna rağmen plana aykırı yapılaşmanın önüne geçilememekte ve bunlar süreç içinde plan tadilatları ile yasallaştırılmaktadır. Yasallaştırma olgusu tek parsel ölçeğinden imar ıslah planı ölçeğine kadar değişmektedir. Yasallaştırma ve tadilat

uygulamalarının sonucunda yürürlükde olan imar planının hedeflerine ulaşmakta büyük güçlükler ortaya çıkmaktadır. Bunların beraberinde yapılan imar planları ile; eğilimler ve yerleşmenin gelişimi doğrultusunda yerleşik alandaki yoğunluklar arttırılırken plan sınırı dışındaki gelişmeleri önlemek amacı ile ulaşılabilen ve talep alan her yönde gelişme sınırları genişletimektedir. Planlamanın kontrolü ve toprak politikası bakımından temelden yanlış olan ve uzun dönemler için oluşturulan imar planlarının tümü onaylandığında yerel yönetimler uygulamaya açılan gelişme alanlarının her yerine birden toplumsal hizmetleri götürme güçlüğü ile karşılaşmaktadır (BAYHAN,1981,s:24).

2.2.3.4. İmar Programları

İmar planının ayrılmaz ögelerinden biri olan imar programlarının hazırlanmasının temel amacı, yerleşmenin gelişimini biçimlendiren imar planına göre belediyelerini yapacağı yatırımların etaplanması ve gelişimin kontrol altına alınmasıdır. Bu nedenle imar programları hazırlanırken yatırımların kent içi dağılımına dikkat edilmeli ve etaplı gelişmeyi sağlayıcı olmasına özen göstermelidir. İmar programları belediyelerin imar planlarını uygulamayı düşündükleri bölümünün maliyetini de belirten bir belge olması nedeniyle planların uygulanması için gereken karşılığın belediye bütçesine konması gerekmektedir. Bu bağlamda imar programları belediyelerin ekonomik olanaklarına göre düzenlenmeli ve bütçe ile bağlantısı kurulmalı, kesinlik taşı-

malı, sürekli olmalıdır.

İmar programlarının uygulanma sürecini güçleştiren etmenler ise; belediyelerin akçal olanaklarının yapılması gereken hizmetlerin büyüklüğü karşısındaki yetersizliği, örgütlenme düzeyinin bu hizmetlerle eş düzeyde olmaması, yeterli nitelik ve nicelikte teknik, yönetim ve yardımcı eleman bulunmamasıdır.

TABLOLAR

TABLO 2.1
TURKİYE NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	8859731	10805817	13691101	16869068	22743639	26865757	33326351
	KIR	18895089	20585604	21914075	23478651	21993318	23798701	23146684
	TOPLAM	27754820	31391421	35605176	40347719	44736957	50664458	56473035
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	–	21.97	26.70	23.21	34.82	18.12	24.05
	KIR	–	8.95	6.45	7.14	-6.33	8.21	-2.74
	TOPLAM	–	13.10	13.42	13.32	10.88	13.25	11.46
KENTLESME ORANI		31.92	34.42	38.45	41.81	50.84	53.03	59.01

KAYNAK : DIE, GENEL NUFUS SAYIMI, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 2.2
TURKIYE'DE CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI

SEKTOR	1970	1975	1980	1985	1990
TARIM	69.83	66.50	61.25	58.90	54.55
SANAYI	11.70	11.90	15.12	15.10	17.41
HIZMETLER	18.47	20.30	23.63	25.60	28.04

KAYNAK : DIE ISTATISTIK YILLIGI, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 2.3
TURKIYE'DE NUFUS GRUPLARININ SAYISAL GELISIMI (20.000+)

NUFUS GRUPLARI	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
20.000-25.000	11	23	27	15	27	34	32	47
25.001-50.000	26	28	42	57	64	67	57	92
50.001-100.000	11	18	16	20	24	32	44	59
100.001-500.000	5	7	12	17	22	24	30	36
500.000+	1	2	2	3	3	4	5	7
TOPLAM	54	78	99	112	140	161	168	241

KAYNAK : DIE GENEL NUFUS SAYIMI, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 2.4
TURKIYE'DE NUFUS GRUPLARININ GELISIMI (20.000+)

NUFUS GRUPLARI	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
20.000-25.000	252266	495833	586870	326842	590689	757519	569056	1032512
25.001-50.000	902216	972427	1415776	1883660	2189969	2404151	2708821	3113337
50.001-100.000	763138	1222719	1116529	1358627	1540882	1758466	2907349	3839755
100.001-500.000	1165395	1893092	2060038	2762510	234889	4797245	6393470	7212999
500.000+	1268771	2116602	2648638	3888391	4885202	5982832	10590853	13804632
TOPLAM	4351786	6700673	7827851	10220030	9441631	15700213	23169549	29003235

KAYNAK : DIE GENEL NUFUS SAYIMI, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 2.5
TURKIYE'DE NUFUS GRUPLARININ SAYISAL GELISIMI (20.000+)
(ENDEKS)

NUFUS GRUBU	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
20.000-25.000	100.00	209.09	245.45	136.36	245.45	309.09	290.91	427.27
25.001-50.000	100.00	107.69	161.54	219.23	246.15	257.69	219.23	353.85
50.001-100.000	100.00	163.64	145.45	181.82	218.18	290.91	400.00	536.36
100.001-500.000	100.00	140.00	240.00	340.00	440.00	480.00	600.00	720.00
500.000+	100.00	200.00	200.00	300.00	300.00	400.00	500.00	700.00
TOPLAM	100.00	144.44	183.33	207.41	259.26	298.15	311.11	446.30

KAYNAK : DIE GENEL NUFUS SAYIMI, 1955,1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 2.6
TURKIYE'DE NUFUS GRUPLARININ GELISIMI (20.000+)
(ENDEKS)

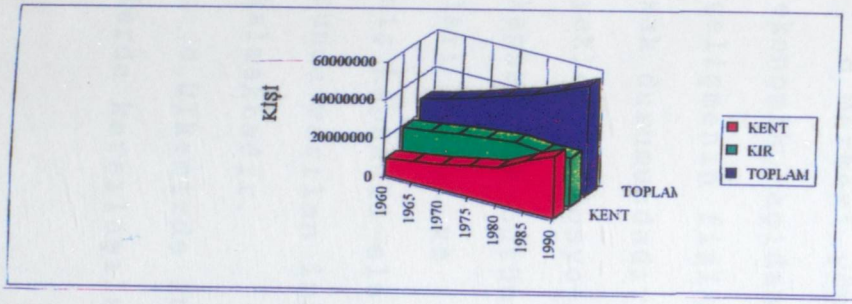
NUFUS GRUBU	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
20.000-25.000	100.00	196.55	232.64	129.56	234.15	300.29	225.58	409.29
25.001-50.000	100.00	107.78	156.92	208.78	242.73	266.47	300.24	345.08
50.001-100.000	100.00	160.22	146.31	178.03	201.91	230.43	380.97	503.15
100.001-500.000	100.00	162.44	176.77	237.04	20.16	411.64	548.61	618.93
500.000+	100.00	166.82	208.76	306.47	385.03	471.55	834.73	1088.03
TOPLAM	100.00	153.98	179.88	234.85	216.96	360.78	532.41	666.47

KAYNAK : DIE GENEL NUFUS SAYIMI, 1955,1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

GRAFİKLER

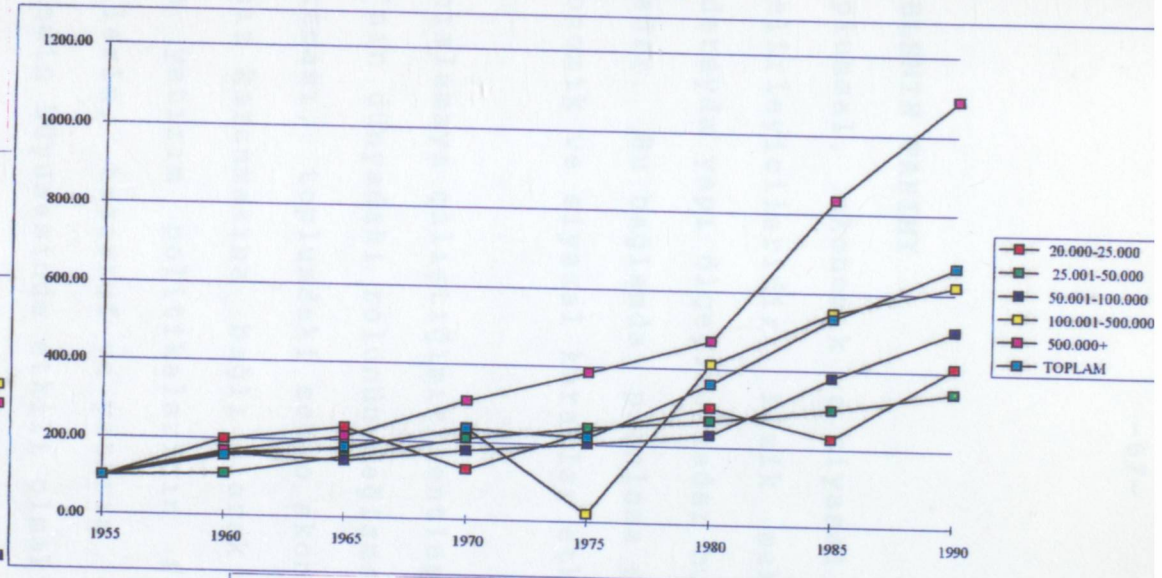
GRAFIK 2.1

TURKIYE NUFUS GELISIMI



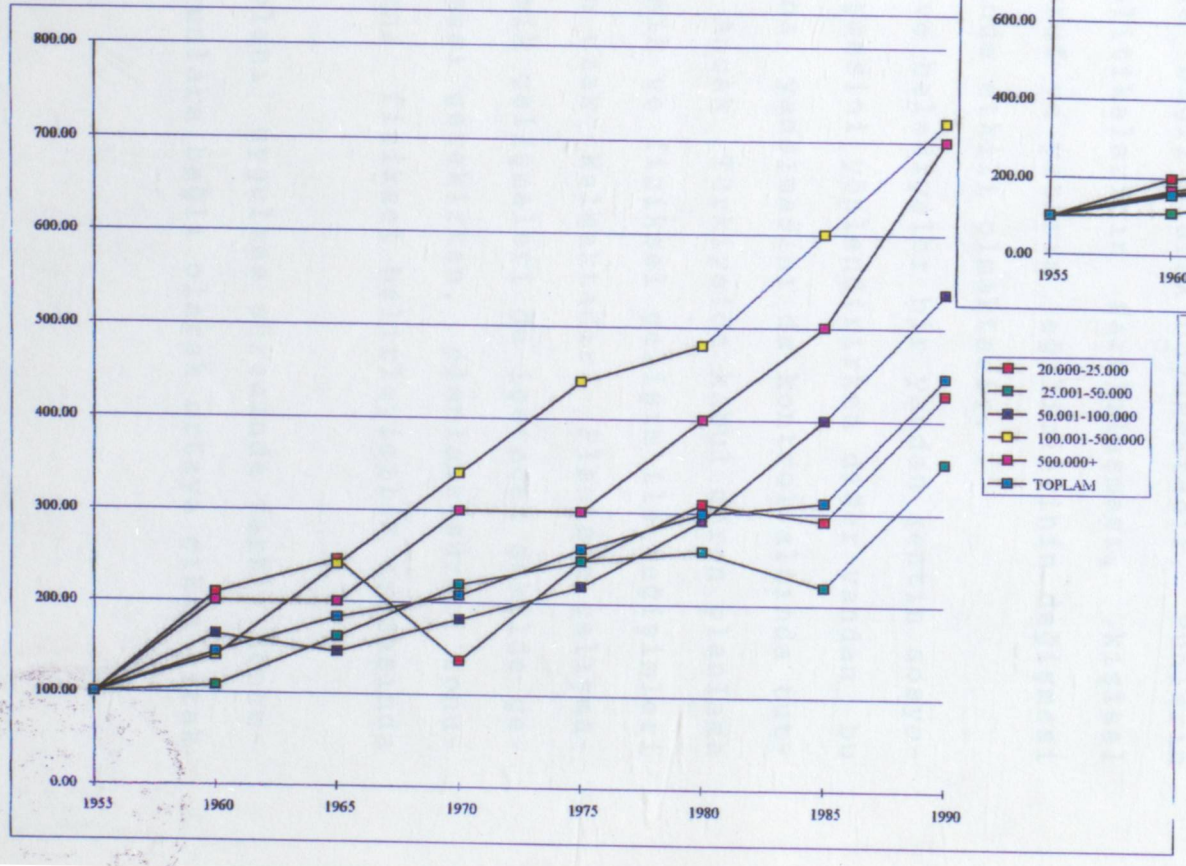
GRAFIK 2.4

TURKIYE'DE NUFUS GRUPLARININ GELISIMI (20.000+) (ENDEKS)



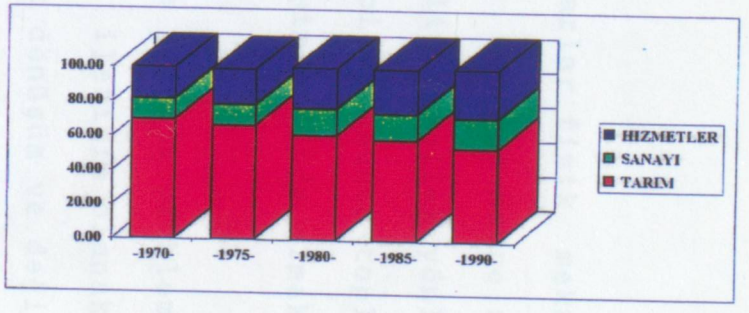
GRAFIK 2.3

TURKIYE'DE NUFUS GRUPLARININ SAYISAL GELISIMI (20.000+) (ENDEKS)



GRAFIK 2.2

TURKIYE'DE CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI



BÖLÜM 3

3.1.PROBLEMİN TANIMI

o Toplumsal, ekonomik ve siyasal kararlar fizik mekanın temel belirleyicileridir. Fizik mekanı genelde makro formundan detayda yapı ölçeğine kadar bu belirleyiciler yönlendirmektedir. Bu bağlamda planlama süreci bütününde toplumsal, ekonomik ve siyasal kararlar etkileşim halinde olmaktadır.

o Tanımlamaya çalıştığımız kentleşmeye yönelik problemler Türkiye'nin dünyadaki rolünün değişmesi, iletişim olanaklarının artması, toplumdaki sosyo ekonomik dönüşüm ve değişiminin hız kazanmasına bağlı olarak büyümektedir. Bunların yanısıra yatırım politikalarının farklılaşması, kişisel beklentilerin, tasarruf ve yatırım eğilimlerinin değişmesi de problemin büyümesinde etkili olmaktadır.

o Merkezi yönetim ve belediyeler bir yandan kentin sosyo-ekonomik açıdan gelişmesini yönlendirirken diğer yandan bu gelişmenin fizik mekana yansımasını da kontrol altında tutmak durumundadırlar. Ancak Türkiye'de kabul gören planlama yaklaşımı sosyo-ekonomik ve fiziksel gelişim ile değişimleri kapsayacak bütünlükten uzak kalmaktadır. Planlama çalışmaları sosyal ve ekonomik gelişmeleri de içerecek şekilde geniş kapsamlı ele alınması gerekirken, planlama süreci sonucunda varılan imar planı fiziksel belirleyicilik aşamasında kalmaktadır.

o Ülkemizde imar planı uygulama sürecinde farklı dönemlerde karşılaşılan sorunlara bağlı olarak ortaya çıkan ortak

sonuç, yerleşmelerin planlama süreci sonucunda imar planı önerilerinden farklı gelişmesidir. Birçok belirleyici olmakla birlikte aktif bir arsa politikasının gelişmediği ve altyapı gelişimi ile imar planının entegrasyonunun kurulamaması özellikle konut alalarının plan önerilerinde farklı yerseçmelerine ve fiziki bir bütünlük oluşturamamalarına neden olmaktadır.

o Fonksiyon alanlarının farklı yer seçmeleri sonucunda, kent arsa piyasasının koşullarına göre sıçramalı gelişmekte ve plan sınırları içinde, plan kararlarına uymayan boşluklar oluşmaktadır. Plan sınırları içinde oluşan boşlukların yanısıra, gelişme alanlarında da doygunluğa erişme ve kent ile bütünleşme süreci uzamakta, konut alt bölgeleri oluşamamakta, kentlerin gelişme alanları plan dönemi içinde sosyal ve teknik altyapı bütünleşmesi sağlanamamaktadır. Bu oluşumların sonucunda kent gelişme süreci "Şantiye şehir" olarak adlandırılabilir. Bunun yanısıra ekonomik nedenlerle plan sınırları dışında yerseçimleri yapılmakta, belediyeler ise bu plan dışı gelişmelerin önüne geçmekte zorlanmaktadır. Bu soruna çözüm olarak üretilen yaklaşım ise tüm mücavir alanların nüfus projeksiyonu temel alınmaksızın doğal kapasitelerinin olanak tanıdığı boyutta plan sınırları içine alınmasıdır. Sonuç olarak belediyeler yetki sınırları içinde plansız alan bırakmama eğilimindedirler. Plan sınırı içinde oluşan "plana aykırı" gelişmelerin çaresi ise revizyon imar planlarında ve plan tadilatlarında aranmaktadır.

o Tadilat, revizyon, ilave ve mevzi imar planları 3194

sayılı İmar Kanununda, yasanın meclis onayı dışında herhangi bir denetim yetkisinin olmaması uygulamada "onaylı üst ölçekli planlara uyulacaktır ve mevcut plan gözönüne alınarak yapılacaktır." denmesine karşın uygulamada bunun gerçekleştirilmesini sağlayamamaktadır. Sürekli yapılan ilave planlar ve revizyonlar mevcut planın hedeflerinin bozulmasına neden olmakta, geçici hedefler oluşturulmakta, veya kapsamlı bir ele alış ile gerçekleştirilmemektedir.

o Plan yürürlükte kaldığı dönemde gerçekleşen yoğunlukların planda önerilenin altında ya da üstünde olması nedeni ile sosyal ve fiziki bir alt bölge olan mahalleler gerçekleşememektedir. Bunun sonucunda planın önerdiği donatı alanlarından da optimum fayda sağlanamamaktadır. Arada kalan boşluklar ile gelişen yerleşmede imar planı sınırları içinde ya altyapı yatırımları gerçekleşememekte ya da maliyet çok yükselmektedir. Bunun yanısıra yoğunluğun imar planı önerisinin üstünde gerçekleşen bölgelerde ise altyapı yetersiz kalmakta ve ek maliyetler gerektirmektedir.

o Revizyon imar planları ile gerçekleştirilen yoğunluk artışları sonucunda yerleşik alanda yaşaması öngörülen nüfusun gereksinimini karşılayacak yeşil alan, eğitim alanı gibi donatı alanlarının da beraberinde arttırılamaması nedeni ile mevcut plandaki nüfus-donatı alanı ilişkisi standart değerler açısından bozulmaktadır. Revizyon imar planları aracılığı ile yapılan fonksiyon dönüşümleri donatı alanı-kullanıcı arasındaki erişilebilirlik ilişkisini olumsuz yönde etkilemektedir. Bunun ana nedeni ise revizyonlarda gerekli stan-

dart ve koşulların dikkate alınmamasıdır.

o Parsel bazındaki tadilat talepleri ağırlıkla yerleşik alan dokusu içinde yer alan parsel sahiplerinden gelmekte ve yapılaşma koşullarının arttırımına yönelik tekliflerden ya da donatı alanına ayrılan parsele yapılaşma hakkı verilmesi beklentilerinden kaynaklanmaktadır. Parsel bazında gerçekleştirilen tadilatlarda da imar mevzuatında da belirtilen mevcut plan ilkelerine uygunluk koşulu gözardı edilmektedir.

o Parsel bazındaki tadilat, imar planı revizyonları yoluyla yerleşik alanda gerçekleştirdikleri yoğunluk artışları ile yeterli donatısı olmayan dokuya artı nüfus emdirilmekte, bu nedenle İlave imar planları ile açılan gelişme alanlarının gerçekleşmesi daha da güçleşmektedir.

o 3030 sayılı yasa ile Büyükşehir Belediyelerine yönetim konusunda ayrıcalıklar getirilmesine rağmen 1580 sayılı yasa ile Büyükşehir belediyeleri dışındaki her büyüklükte ve nitelikte ki belediyelere aynı yetki ve sorumluluklar verilmektedir.

o Bütün belediyelerin yetki ve sorumlulukları aynı olmasına rağmen bir çok belediyede yaşanan teknik eleman sıkıntısı (nitelik ve nicelik olarak) nedeni ile bu yetki ve sorumluluklar gereğince yerine getirilememektedir. Özellikle küçük belediyelerin büyük çoğunluğunda şehir plancısının olmadığı, inşaat yada harita mühendisleri hatta teknik lise çıkışlı personel ile planlama işlevini sürdürmeye çalıştıkları gözlenmektedir.

o Uygulama araçlarının kullanım sürecinde planlama for-

masyonu almamış olan teknik elemanın hangi uygulama araçlarını kullanabileceğini bilmemesi ya da uygulama araçlarının mali problemler nedeni ile kullanılamaması imar planlarının uygulanabilirliğini güçleştirmektedir. Bunun yanısıra planlama pratiği içinde yer alması gereken meslekler arası birbirini tamamlayan ilişkilerin eksikliği plan çalışmalarının sonuca ulaşmasında güçlükler yaratmaktadır.

o Planlama yetkileri çıkartılan yasalar ile birçok kuruma dağılmıştır. Birden fazla kurumun plan sınırları içinde belirli statülere sahip alanlarda yetki sahibi olması koordinasyon güçlüğü, plan yapım ve onay süresinin uzamasının ötesinde plan bütünlüğünün parçalanmasına neden olmaktadır.

o İmar yönetmeliklerinin tek tip olması farklı sosyo-ekonomik yapı, doğal yapı, doku özellikleri ve tarihsel gelişime sahip olmaları nedeni ile nitelikleri farklı yerleşmeler, tip imar yönetmelikleri ve imar planı yaklaşımları ile kimliği olmayan, birbirine benzer gelişmelere zorlanmakta ve kentler tarihsel gelişim sürecinde elde ettikleri özellikleri kaybetmelerine neden olmaktadır.

3.2. ANKET ÇALIŞMASI VE ÖRNEK OLAYLARIN KAPSAM VE SINIRLAMALARI

3.2.1. ANKET ÇALIŞMASI KAPSAM VE SINIRLAMALARI

Doktora çalışması kapsamında hazırlanan anket çalışması 1993 kesitinde belediye planlama örgütünün ve uygulamalarının genel profilinin çıkartılması amacına yönelik olarak yapılmıştır.

Doktora tezi kapsamında nüfus büyüklüğü gözetilmek-

sizin 2039 belediyeye anket föyü gönderilmiştir. Daha sonra yapılan çalışmalar doğrultusunda geri dönen anketlerden nüfus kriterine göre kentsel yerleşme grubuna giren yerleşmelerin anket cevapları değerlendirmeye alınmıştır. 28 sorudan oluşan anketin 15 sorusu doktora tezi kapsamında değerlendirilmiştir. Anketlerin gönderim döneminde 273 tanesi 20.000+ nüfus grubunda yer alan belediyelerden 135'inin anket sonuçları değerlendirmeye alınmış, 14 anket iç tutarsızlıkları ve ağırlıklı yanıtların eksikliği nedeniyle değerlendirme dışı bırakılmıştır. Değerlendirmeye alınan anket cevapları plan yapım süreci, uygulama süreci ve plan nitelikleri başlıkları altında toplanarak değerlendirilmiştir.

3.2.2. ÖRNEK OLAYLARIN KAPSAM VE SINIRLAMALARI

Türkiye'deki planlama kurum ve kavramının gelişme süreci ve bu süreçde karşılaşılan sorunların somut sonuçları imar planları yolu ile yerleşmelerin fizik mekanına yansımaktadır. Bu bağlamda;

*Ülkedeki planlama kültürü ve yaklaşımındaki değişmeler,

*Ulaşılmak istenen hedefler ve bu hedeflere ulaşmak için izlenmesi tercih edilen yollar,

*Değişme ve gelişme sürecinde karşılaşılan sorunların somut sonuçlarını irdelemek amacı ile tez kapsamında değişen plan dönemleri ile planların süreç içi gelişmeleri örnek olaylar üzerinde irdelenmiştir.

Örnek olayların belirlenmesi sürecinde ise 1991

kesitindeki tüm belediyeler; Nüfus büyüklüğü, Nüfus gelişimleri, Sektörel dağılımları, İdari statüleri ve Plan adetleri verileri doğrultusunda incelenmiş, aralarındaki ilişkiler kikare testi ile ortaya konmuştur. Alan çalışması için örnek olay seçiminde kurulan ilişkiler;

*Nüfus büyüklüğü
*Nüfus payı gelişimi — İdari statü
*Sektörel dağılım

*Nüfus büyüklüğü
*Nüfus payı gelişimi — Plan adedi
*Sektörel dağılım

*Nüfus büyüklüğü
*Nüfus payı — Sektörel dağılım
*Plan adedi

*Nüfus payı — Nüfus büyüklüğü
*Nüfus grupları gelişimi

*Nüfus büyüklüğü — Nüfus payıdır.
*İdari statü

Kurulan ilişkiler sonucunda;

*Merkez ilçe statüsünde,

*Nüfus payı gelişimi artı yönde,

*Hizmetler sektörü ağırlıklı,

*50.000 - 300.000 nüfus grubunda,

*Plan adedi üçün üzerinde olması,

örnek olay çalışması yapılacak yerleşmelerin seçiminde kriter olarak belirlenmiştir. Örnek olayların mekanda dağılımının belirlenmesinde ayrıca farklı coğrafi ve sosyo-ekonomik

bölgelerde[1] yer almaları amaçlanmış, Trabzon, Tekirdağ ve Malatya merkez ilçeleri bu kriterler doğrultusunda seçilmiştir.

Örnek olay inceleme sürecinde;

1)Planın, ülke planlama pratiğindeki gelişmeler bağlamında hangi planlama yaklaşımı ile hazırlandığının ve planın hangi sorunlara çözüm aradığının irdelenmesi ve amacının belirlenmesi.

2)Planın onay tarihi ile ikinci plan arasında geçen sürede (Planın uygulamada kaldığı sürede);

* Merkezi yönetim yatırım kararları bağlamında plan kararları dışında gerçekleşen uygulamalar,
* Belediyenin plan kararları doğrultusunda gerçekleştirdiği uygulamalar,
* Plan ana kararlarını ve makroformu değiştirici nitelikteki tadilatlar ve meclis kararları,

bağlamında planların değerlendirilmesi. Planların koydukları hedefler, verileri ve uygulama sürecindeki sorunların incelenmesi.

3)Plan gelişme etaplarının dönemlendirilmesine yönelik olarak,

* Kadastral dönüşümün incelenmesi,
* Verilen yapı ruhsatlarının incelenmesi

4)Elde edilen tüm bilgiler bölüm içinde;

* Sayısal veriler,
* Grafik haritalar,

yardımı ile kentlerin ilk imar planlarından itibaren tüm

---

(1) Daha geniş bilgi için bkz. DİNÇER,1991.

aşamaları kapsayacak şekilde karşılaştırmalı olarak ve plan yapım dönemlerinde Türkiye'de kabul gören planlama yaklaşımları doğrultusunda irdelenmiştir.

Örnek olaylar üzerinde yapılan çalışmaların sonucunda kentllerin farklı özelliklere sahip olmalarına rağmen, plan uygulama sürecinde karşılaşılan sorun ve sonuçların benzer oldukları tespit edilmiştir.

3.3 HİPOTEZLER

HİPOTEZ 1. Planlı gelişme alanları ile plansız alanlardaki gelişme süreci arasında önemli paralellikler biri de "Saçaklanma"dır. Planlı gelişme alanlarında, gelişen altyapı paralelinde etaplama entegrasyonunun sağlanamaması ve kentin yaygın bir alanda uzun sürede doygunluğa ulaşması nedeni ile gözlenen gelişmeler saçaklanmalar biçiminde oluşmaktadır.

HİPOTEZ 2. İmar planlama çabalarında süreç içinde plan dışı gelişmeleri engellemeye yönelik ara çözüm olarak eşiklere kadar doyurma eğilimi doğrultusunda plan yapma yaklaşımı ağırlık kazanmıştır. Bu bağlamda ikinci, üçüncü ve diğer plan sınırlarının birinci derece belirleyicisi saçaklanma sınırları olmuştur.

HİPOTEZ 3. Saçaklanmaların mevcut yollar üzerinde gerçekleşmesinin belirleyicilerinden biri belediyelerin kentin gelişiminde politika üretememiş olması ve dolayısıyla planın önerdiği önemli altyapı unsurlarının özellikle diğer fonksiyonları doğuracak ve yönlendirecek olan ana

ulaşım sistemlerinin gerçekleşmemesidir. Bu da süreç içinde diğer donatı alanlarında olduğu gibi ulaşım sistemlerinin de imar uygulamaları ile oluşacak terkler sonucunda gerçekleşmesinin beklenmesinden kaynaklanmaktadır.

HİPOTEZ 4. Kent içi ana ulaşım aksının planın hedeflediği süre içinde gerçekleşmemesi nedeni ile kent içinden geçen karayolu, kent makroform gelişiminin temel belirleyicisi olmaktadır.

HİPOTEZ 5. Yerleşme nüfusu, imar planının önerdiği dağılımdan farklı bölgelerde yığılmaktadır. Plan projeksiyon yılından önce, projeksiyon nüfusuna ulaşıldığı halde plan gelişme alanları gerçekleşmemiş ise; yerleşik alan yoğunlaşmaktadır.

HİPOTEZ 6. Plan önerileri ile parsel sahiplerinin bireysel çıkarları çakışmadığı zaman tadilat talepleri oluşmaktadır. Parsel bazında tadilat talepleri ile elde edilen rantın yeterli düzeyde kamu ile paylaşılamaması sonucunda tadilat talepleri artmaktadır.

BÖLÜM 4

TÜRKİYE'DE KENTLEŞME SÜRECİ - KENT PLANLAMA POLİTİKA, UYGULAMA SÜRECİ İLİŞKİSİ:ANKET VERİLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Doktora çalışması kapsamında hazırlanan anket çalışması belediye planlama örgütünün ve uygulamalarının genel profilinin çıkartılması amacına yönelik olarak yapılmıştır.

Doktora tezi kapsamında nüfus büyüklüğü gözetilmeksizin 2039 belediyeye anket föyü gönderilmiştir. Daha sonra yapılan çalışmalar doğrultusunda geri dönen anketlerden nüfus kriterine göre kentsel yerleşme grubuna giren yerleşmelerin anket cevapları değerlendirmeye alınmıştır (TABLO 4.1). 28 sorudan oluşan anketin 15 sorusu doktora tezi kapsamında değerlendirilmiştir. Anketlerin gönderim döneminde 273 tanesi 20.000+ nüfus grubunda yer alan belediyelerden 135'inin anket sonuçları değerlendirmeye alınmış, 14 anket iç tutarsızlıkları ve ağırlıklı yanıtların eksikliği nedeniyle değerlendirme dışı bırakılmıştır. Değerlendirmeye alınan anket cevapları plan yapım süreci, uygulama süreci ve plan nitelikleri başlıkları altında toplanarak değerlendirilmiştir.

4.1. HALİHAZIR ve KADASTRAL HARİTA SAHİPLİLİĞİ

Plan yapım ve uygulama sürecinde plan çalışmasının altyapısını halihazır ve kadastral haritalar oluşturmaktadır. Bu haritaların mevcudiyetinin yanısıra güncelliği de uygulama aşamasında önem kazanmaktadır. Yerleşmedeki yapılaşmanın son durumunu göstermeyen halihazır haritalar ve süreç içinde yapılan ifraz ve tevhitlerin işlenmemesi nedeni

ile güncelliğini yitiren kadastral haritalar plan yapım sürecinde ve uygulama aşamasında güçlüklere neden olmaktadır. 1993 kesitinde tüm belediyeler yerleşmelerinin halihazır haritalarına sahipken bunların yaklaşık üçde biri 1980 öncesindeki durumu yansıtmakta yani yaklaşık 13 yıllık gelişmeyi içermemektedir. Belediyelerin yaklaşık %11.8'inde ise kadastral harita yokken, mevcut kadastral haritaların yaklaşık %50'si mülkiyetlerdeki güncel durumu yansıtmamaktadır (TABLO 4.2-GRAFİK 4-1). Haritalar konusunda belediyelerin karşılaştıkları bir diğer güçlük ise kadastral ve halihazır haritalar arasındaki uyumsuzluklardır. Ölçek uyumsuzlukları çakıştırma sırasında oluşacak kaymaları da beraberinde getirmektedir. Çakışma sırasında oluşan kaymalar ise uygulama aşamasında güçlüklere neden olmaktadır.

4.2. BELEDİYELERİN TEKNİK ELEMAN DURUMU

Ülkemizde yerleşmelerin planlanması, planlama faliyetinin başladığı dönemlerden itibaren değişik meslek grupları tarafından gerçeklerştirilmiştir. İlk planlar ağırlıkla yabancı uzmanlar eli ile gerçekleştirilirken süreç içinde Türk mimarları da planlama çalışmasına katılmıştır. Ülkemizde ilk ODTÜ'de açılan Şehir ve Bölge Planlama Bölümü ile başlayan meslek eğitimi bugün sekiz üniversitede sürdürülmektedir.

Belediyelerin planlama ile ilgili servislerinde (planlama müdürlüğü, planlama şefliği) çalışan elemenların nitelik ve nicelikleri incelendiğinde büyük bir çoğunluğunun

yetersiz kaldığı gözlenmektedir. Bugün değerlendirmeye katılan belediyelerin %70'inde şehir planlama formasyonu kazanmış eleman görev almamaktadır. Buna rağmen belediyelerin %78'inde ise plan uygulama faliyetleri harita teknikerleri eli ile sürdürülmektedir (TABLO 4.3-GRAFİK 4.2).

4.3. PLAN NOTU - TİP İMAR YÖNETMELİĞİ KULLANIMI

Yerleşmelerin gelişim sürecinde sosyo-ekonomik yapıları ve bu bağlamda sahip oldukları kimlikleri plan yapımından sonra, plan kararları ile yönlendirilmektedir. Plan çalışması paralelinde hazırlanan plan notları, farklı doğal yapı ve sosyo-ekonomik özelliklere sahip olan yerleşmeleri kendi özellikleri doğrultusunda yönlendirebilecek bir araçtır. Plan notları, yönetmelikler doğrultusunda fizik mekanda oluşan tek tip uygulamanın dezavantajını ortadan kaldırmaktadır. Plan notlarının planı yapılan yerleşme özelinde hazırlanmaması ise beraberinde yeni tip uygulamaları ve plan notu olmasına rağmen imar yönetmeliklerinin ağırlıkla kullanılmasını beraberinde getirmektedir. Oysa anket sonuçlarına göre 20.000+ nüfus grubundaki belediyelerden sadece %11.11'i plan notu ile uygulama yapabilmekte, %23.7'si ise plan notlarını uygulamada hiç kullanmamaktadır. %65.19'luk grup ise plan notlarındaki yetersizlikleri imar yönetmelikleri ile çözmektedir (TABLO 4.4-GRAFİK 4.3). Plan notu kavramının yaygınlık kazanmamasının nedenleri eğitim kurumlarının imar planı kavramına bakışlarından, belediyede uygulama aşamasında görevli olan teknik personelin niteliğine kadar uzanmak-

tadır.

4.4. DOYGUNLUK - PLAN DIŞI GELİŞME OLGUSU

Ülkemizde plan yapımı ve kararları rant arttırıcı faktörlerin başında gelmektedir. Bu bağlamda da plan sınırları içinde toprak fiyatları yükselmektedir. Bir yandan yerleşik alan ve yakın çevresindeki imar haklarının arttırılması, diğer yandan arsa pazarındaki değer artışları gelişme alanına olan talebi düşürmektedir. Bu nedenle plan sınırları içi gereken doygunluğa ulaşamadan kamu ve özel kişilerin fonksiyon alanı yerseçimi tercihleri plan sınırları dışına yönelmektedir. Yapılan anketler sonucunda yerleşmelerin %71.85'inde plan sınırları dışında fonksiyon alanları gelişmektedir (TABLO 4.5-GRAFİK 4.4). Belediyelerin plan dışı gelişmelere hizmet götürme eğilimi de bu olguyu desteklemekte, süreç içinde yaygınlaşmasına neden olmaktadır. (TABLO 4.7-GRAFİK 4.6). Yerleşmelerin %87.5'inde planlı alanda büyük boşluklar olmasına rağmen bu gelişim izlenmektedir. Plan sınırları dışındaki gelişmelerin %90.72'sinde konut fonksiyonu bulunmaktadır (TABLO 4.6-GRAFİK 4.5).

Plan sınırları dışında fonksiyon alanlarının gelişimi süreç içinde artarak, belediyelere hizmet alma ve yasallaşma yolunda baskılar yapan grupların oluşmasına neden olmaktadır.

Belediyelerin plan sınırı dışındaki fonksiyon alanlarına hizmet (elektrik, yol, su vs...) götürmesi bu gelişmeleri daha da hızlandırmakta, yerleşmelerin %71.85'inde

plan sınırı dışında çeşitli fonksiyonlar gelişme göstermektedir Plan sınırı dışında gelişen fonksiyonların başında %63.29 ile konut alanları gelmektedir. Konut alanlarının yanısıra sanayi ve kamu kurumlarıda plan sınırları dışında gelişme göstermektedir. (TABLO 4.6-GRAFİK 4.5). Belediyelerin %90'ı plan sınırları dışında gelişim gösteren fonksiyon alanlarına hizmet götürmektedir, götürülen hizmetler ağırlıkla elektrik (0.76), yol (0.72) ve sudur (0.70). Toplutaşın ve kanalizasyon ile ilgili hizmetler ise daha alt sıralarda yeralmaktadır (TABLO 4.7).

Baskı grupları belediyenin sunduğu hizmetlerden de destek alarak yasallaşmak için, yapılaşmanın gerçekleştiği alanların plan sınırları içine alınması yolunda baskı yapmaktadır. Bu baskılar doğrultusunda yapılan ilave plan çalışmaları plan doygunluğa ulaşmadan yeni gelişen konut alanlarını da beraberinde getirmektedir. Bunlara bağlı olarak kentin planlı alanı nüfus projeksiyonlarına dayandırılmadan, kentin gerçek ihtiyaçlarının üzerinde boyutlara ulaşmaktadır. Bu olgu sürekli bir tekrar biçiminde gerçekleşmektedir.

4.5. PLAN ÖNERİSİ VE GERÇEKLEŞEN KAT ADETLERİ İLİŞKİSİ - YERLEŞMELERDEKİ PLANA UYUMSUZ GELİŞME NEDENLERİ

20.000+ nüfus grubundaki yerleşmelere getirilen öneri kat adetleri ağırlıkla 5-6 katta yoğunlaşmaktadır (TABLO 4.8A). Genelde mevcut oluşumda bu yöndedir. Kat adetlerinde mevcut ve plan önerisi arasında %66'lık bir uyumsuzluk

izlenmekte, mevcut oluşum planda önerilenin üstüne çıkmaktadır (TABLO 4.8A-TABLO 4.8B-GRAFİK 4.7). Plana uyumsuz gelişmelerin %26.89'unda sadece kat adetlerinde uyumsuzluk gözlenmektedir (TABLO 4.9B). Her plan revizyonunda yerleşik alandaki artı yoğunlukların yasallaştırılması donatı alanlarının yetersizliğini daha da arttırmaktadır.

Ankete katılan belediyelerden %61.48'i yerleşmelerinin plana uygun gelişmediğini belirtmektedir (TABLO 4.9A-GRAFİK 4.8). Parsel bazındaki uyumsuzlukların -TAKS, KAKS, Kat adedi, İmar hattı uyumsuzluğu- dışında kentin makroformunda da uyumsuzluklar gözlenmektedir (TABLO 4.9B-GRAFİK 4.9). Bu uyumsuzluklar ağırlıkla plan içi arsa fiyatlarının yüksekliği ve ulaşım akslarının gerçekleşmemesinden kaynaklanmaktadır. Aşırı göç de plan hedeflerinden sapmaları beraberinde getirmektedir.

4.6. YERLEŞMELERDEKİ EKONOMİK YAPI - PLAN ADEDİ - PLAN SIKLIĞI İLİŞKİSİ

Yerleşmenin ekonomik yapısı tüm gelişimini olduğu gibi plan yapım ve uygulama sürecini de etkilemektedir. Tarım dışı sektörlerin ağırlıkta olduğu yerleşmeler nüfuslarının artış hızları, gelişimi, aldıkları göçün yoğunluğu bağlamında hızlı bir devingenliğe sahiptir. Bu yerleşmeler için hazırlanan planlar, alternatifler içermemesi ve gelişme etaplarının olmaması nedeni ile kentin gelişim ve değişiminin hızına uyum sağlayamamaktadır. 20.000+ nüfus grubundaki yerleşmelerin %66'sında tarım dışı sektörlerin ağırlıkta-

dır. Yerleşmelerde yapılan planların adetleri incelendiğinde, hizmetler ve sanayi sektörünün ağırlıkta olduğu kentlerde plan adedinin yükseldiği gözlenmektedir (TABLO 4.10-GRAFİK 4-10).

Anket sorularına cevap veren belediyelerde ise 473 plan yapılmıştır. Bu plan çalışmaların 227'si 1985 yılından sonra yapılmış ve toplamın %47.9'unu oluşturmaktadır (TABLO 4.11-GRAFİK 4.11). 3194 sayılı yasaya göre plan yapım-onay yetkilerinin belediyelere verilmesi bu oluşumu hızlandırmıştır. Plan yapım sıklıkları izlendiğinde plan sayıları arttıkça uygulamada kaldığı zaman dilimi kısalmaktadır. İlk plan %62 oranında 10 yılın üzerinde uygulamada kalırken, 2. planın %31, 3. plandan sonra ise %05'i maksimum 10 yıl uygulamada kalmaktadır. Üçüncü plandan sonra ise planların %78'i 1-5 yıl arasında uygulamada kalmaktadır (TABLO 4.12-GRAFİK 4.12).

4.7. PLAN YAPIM YILLARININ DAĞILIMI

Plan yapım tarihleri gözden geirildiğinde planların %37'sinin ise 1946-1980 yılları arasında, %63'ünün 1980 yılından sonra yapıldığı görülür (TABLO 4.11-GRAFİK 4-11). Plan yapımının yoğunlaştığı dönem belediye sayıları ile karşılaştırıldığında, ankete katılan belediyelerin sadece %13'ünün 1980 yılı sonrasında kurulduğu gözlenmektedir. Buna göre 1980 sonrası yapılan planların artışı belediye sayılarının artışından değil, önceki tarihlerde hazırlanan planların revizyonlarından ve ilave imar planlarından oluşmakta-

dır.

Plan yapım sıklığı ve plan adetleri incelendiğinde, plan sayısı arttıkça, plan aralığının daraldığı görülmektedir. İlk iki plan arasında 20-30 yıla ulaşırken, plan sayısı arttıkça iki plan arasındaki süre 1-3 yıla inmektedir (TABLO 4.12-GRAFİK 4.12).

Tekrar periyodunun daralması ise ağırlıkla;

*Planların esnek olmaması nedeni ile sosyo-ekonomik dönüşüme ayak uyduramaması,

*Rantı arttırmayı hedefleyen -kat artışı, fonksiyon değişikliği- plan tadilatlarının yoğunlaşması,

*Baskı gruplarının çeşitlenmesi, artması,

*Onay sürecinin kısalması

*Sorunların çözümüne yönelik çeşitli plan aletleri düşünülmeden ve üretilmeden çözümün revizyon veya ilave planlarda aranması, biçiminde gözlenmektedir.

4.8. PLAN YAPIM AMAÇLARI

Birden fazla planı olan belediyelerde farklı gereksinmeler doğrultusunda planlar yenilenmekte, yapılan plan çalışmaları ağırlıkla revizyon ve ilave imar planı niteliğinde olmaktadır. Anket genelinde elde edilen veriler değerlendirildiğinde planların %32.4'ının sadece revizyon amacıyla yapıldığı ortaya çıkmaktadır (TABLO 4.13-GRAFİK 4.13). Yapılan revizyon çalışmaları ise ağırlıkla mevcut eğilim ve baskıları karşılamaya yönelik olmaktadır. Parsel bazında tadilat taleplarinin artması ve kabul edilen değişikliklerin

plan bütünündeki ana kararlar üzerinde etkili hale gelmesi gözden geçirmeleri gerekli kılmaktadır. Plan uygulamada kaldığı süre içinde plana aykırı gelişmeler bu yolla yasallaştırılırken, getirilen kararlar plan bütününde etkili olmakta; kat adetleri, yapı yoğunlukları yükseltilmektedir. Revizyon talebinin bir diğer nedeni de; donatı alanlarının gerçekleşmemesi ve bu fonksiyonlar için ayrılan alanlarda plan kararlarına aykırı yapılaşmaların oluşmasıdır. İmar planı yapım-askı sürecinde plandan beklentisini belediyeye ve planlama grubuna aktaramayan yada kabul ettiremeyen baskı grupları plan uygulamaya girdikten sonra taleplerinde ısrar etmekte ve bu yönde yapılaşmalarını gerçekleştirmektedir. Belediyelerin yanıtlarında %25.7 oranında kat adedi talebinin olması plan revizyonu yapmak için yeterli olmaktadır. Yapılan revizyonların %10.8'inde ise fonksiyon alanlarındaki değişimler ağırlık kazanmakta. %15.8'inde ise kat adedi artışları ile fonksiyon değişikliği bir arada gerçekleşmektedir (TABLO 4.14-GRAFİK 4.14). Plan revizyonu sonucunda oluşan kat adedi artışları ya da donatı alanlarının konuta dönüştürülmesi nüfus projeksiyonlarının gerektirdiğinden fazla konut alanının açılmasına neden olmaktadır. Bu dönüşüm aynı zananda kişi başına donatı standartlarının düşmesine de neden olmaktadır.

Baskıların sonucunda plana aykırı uygulamalar revizyonlar yolu ile yasallaştırılmakta, yine projeksiyonlara dayanmayan ilave imar planları ile kent planlı alanı büyütülmektedir. Plan dışı gelişme talepleri, plan sınırları içinde

yerleşilebilecek alanlar olduğu halde devametmektedir. Planların %33.1'i sadece ilave imar alanları plan sınırlarının içine almak için yapılmıştır (TABLO 4.13-GRAFİK 4.13). İlave imar planlarına gösterilen gerekçelerde ilk sı- rayı %34.07 ile plan sınırı dışı gelişme talepleri almaktadır (TABLO 4.15-GRAFİK 4.15). Hızlı göç de plan sınırları dışındaki gelişmeyi arttırmaktadır. İlave imar planları bir yandan plan sınırları dışında oluşan yerleşmeleri yasallaştırken diğer yandan da kentin gelişme alanlarını büyütmektedir.

Planlar, projeksiyon hedeflerine ulaşmadan, kent plan sınırları içinde doygunluğa erişmeden yenilenmekte, değiştirilmekte veya sınırları büyütülmektedir. Plan uygulamada kaldığı süre içinde çeşitli baskıların hafifletilmesi, plan kararlarını uygulamada karşılaşılan güçlükleri ortadan kaldırmak amacına yönelik olarak parsel bazında tadilatlara uğramaktadır. Plan tadilatlarının yetersiz kaldığı durumlarda ise ya plan revizyonu kararı alınmakta ya da ilave imar planlarının yapımına karar verilmektedir.

Planların projeksiyon dönemleri dolmadan yenilenmeleri ağırlıkla kentdeki sosyo-ekonomik devingenliğin plan önerilerinden hızlı gelişmesi nedeni ile de olmaktadır. Plandan kaynaklanan olumsuzlukların ötesinde toprakdan beklenen rantın sürekli artması plandan, kentin sağlıklı yaşamı ve fizik mekanını oluşturmanın ötesinde ki beklentileri de beraberinde getirmektedir. Hisseli parselasyon yoluyla arsa edinme ve beraberinde yapılaşma ile gecekondu olgusu ise ıslah planlarının yapımına neden olmaktadır. Plan sınırları

içinde yapılan ıslah planları, mevcut oluşumu kabul ederek planın hedeflediği makroformdan uzaklaşılmasına neden olmaktadır. Çünkü, yapılan imar ıslah planlarının %36.6'sı plan sınırları dışındaki gelişmeler doğrultusunda hazırlanmaktadır (TABLO 4.16-GRAFİK 4.16).

4.9. PLAN UYGULAMA SÜRECİNDE GERÇEKLEŞMEYEN DONATI ALANLARI ve GERÇEKLEŞMEME NEDENLERİ

Kentlerde konut ve çalışma alanlarının dışında kentsel yaşam kalitesini arttırıcı, kentde yaşayanlara sosyal hizmet veren donatı alanları da yer almaktadır. İmar planları hazırlanırken planın kabul ettiği projeksiyon nüfusun ihtiyaçları doğrultusunda erişilebilirlik faktörüde göz önünde tutularak kentsel donatı alanlarına fizik mekanda yer ayrılmaktadır. Bu donatı alanlarınından yeşil alanlar ve ulaşım aksları belediyeler tarafından gerçekleştirilmesi gerekirken, eğitim, sağlık ve diğer kamu hizmet birimlerine ayrılan alanlar merkezi yönetimim ilgili birimleri tarafından gerçekleştirilmek zorundadır. Belediyeler kendi sorumluluklarında olan donatı alanlarını ağırlıkla ekonomik yetersizlikler nedeni ile gerçekleştirememektedir. Planların önerdiği park, çocuk bakçesi, spor alanı gibi belediyenin gerçekleştirmesi gereken ve kentin yeşil alan ihtiyacını sağlayacak donatıların %60'ı plan dönemi içinde gerçekleştirilememiştir. Belediyeler %80 oranında ekonomik yetersizlikler nedeni ile yeşil alanların gerçekleştirilemediğini belirtmektedir.

Plan yapım sürecinde merkezi yönetim ile koordinasyona gidilmemesi de, planın önerdiği kendi sorumluluğunda gerçekleştirilecek donatıları programına almamakta ya da planın önerdiği süreler içinde programında yer vermemektedir. Bu bağlamda ayrılan alanların gerçekleşmeme oranı eğitim kurumları için %62, sağlık kurumlarının %40, diğer kamu hizmet birimlerinde ise %47 olarak belirtilmektedir. Donatı alanlarının gerçekleşmemesindeki en büyük neden olarak merkezi idare ilgili birimlerinin öneri donatı alanlarını yatırım programlarına almamaları, koordinasyon kopukluğu olarak belirtilmektedir (TABLO 4.17-GRAFİK 4.17).

TABLO 4.1
GÖNDERİLEN - GERİ DÖNEN ANKETLER

NÜFUS GRUBU	GİDEN A.	GELEN A.	DEĞERL. A.
20.000 ALTI	1766	440	-
20.000 ÜSTÜ	237	140	135
TOPLAM	2039	580	135

TABLO 4.2
ANKET YAPILAN BELEDİYELERDE
KADASTRAL - HALİHAZIR HARİTA YAPIM YILLARI

	HALİHAZIR HAR.		KADASTRAL HAR.	
Yıl	f	%	f	%
1960 ÖNCESİ	3	2.22	9	6.67
1960-1970	12	8.89	26	19.26
1971-1980	30	22.22	23	17.04
1980 SONRASI	45	33.33	14	10.37
BİLİNMEYEN	45	33.33	47	34.81
YOK	-	-	16	11.85
TOPLAM *	135	100.00	135	100.00

* ANKET YAPILAN BELEDİYE SAYISI

KAYNAK : ANKETLERDE YAPILAN BİLİMSEL ARAŞTIRMALARDAN

TABLOLAR

TABLO 4.1
GONDERILEN - GERI DONEN ANKETLER

NUFUS GRUBU	GIDEN A.	GELEN A.	DEGERL. A.
20.000 ALTI	1766	440	-
20.000 USTU	237	140	135
TOPLAM	2039	580	135

TABLO 4.2
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
KADASTRAL - HALIHAZIR HARITA YAPIM YILLARI

	HALIHAZIR HAR.		KADASTRAL HAR.	
YIL	S	%	S	%
1960 ONCESI	3	2.22	9	6.67
1960-1970	12	8.89	26	19.26
1971-1980	30	22.22	23	17.04
1980 SONRASI	45	33.33	14	10.37
BILINMEYEN	45	33.33	47	34.81
YOK	-	-	16	11.85
TOPLAM *	135	100.00	135	100.00

* ANKET YAPILAN BELEDIYE SAYISI
KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.3
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
CALISAN TEKNIK ELEMANLARIN MESLEK GRUPLARINA DAGILIMI

	SEH.PL.		MIMAR		INS.MUH.		HAR.MUH.		HAR.TEK.		INS.TEK	
	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
0 KISI	59	70.24	31	36.90	24	28.57	38	45.24	36	42.86	19	22.62
1 KISI	16	19.05	34	40.48	24	28.57	30	35.71	28	33.33	25	29.76
2 KISI	6	7.14	7	8.33	17	20.24	8	9.52	11	13.10	18	21.43
3 KISI	3	3.57	6	7.14	10	11.90	3	3.57	5	5.95	9	10.71
4 KISI	-		3	3.57	5	5.95	2	2.38	1	1.19	4	4.76
5+ KISI	-		3	3.57	4	4.76	3	3.57	3	3.57	9	10.71
TOPLAM	84	100.00	84	100.00	84	100.00	84	100.00	84	100.00	84	100.00

TABLO 4.4
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN NOTU - TIP IMAR YONETMELIGI KULLANIMI

	S	%
OZEL YON.+PLAN NOTU KULLANAN	15	11.11
PL. NOTU+TIP IM. YON KULLANAN	88	65.19
SADECE TIP YON. KULLANAN	32	23.70
TOPLAM	135	100.00

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.5
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN ICI DOLULUK - PLAN DISI GELISME EGILIMLERI

PL. DISI GEL.	YERLESILMIS (A)		A/T	YERLESILMEMIS (B)		B/T	TOPLAM (T1)	
OLAN	34	53.97	25.19	63	87.50	46.67	97	71.85
OLMAYAN	29	46.03	21.48	7	9.72	5.19	38	28.15
TOPLAM	63	100.00	46.67	72	100.00	53.33	135	100.00

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.6
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN ICI DOLULUK - FONKSIYONLARIN PLAN DISI GELISME EGILIMLERI

PL. DISI GEL.	YERLESILMIS (A)		A/T	YERLESILMEMIS (B)		B/T	TOPLAM (T2)	
FONKSIYON	S	%	%	S	%	%	S	%
KONUT	22	64.71	22.68	41	65.08	42.27	63	64.95
KAMU K.	2	5.88	2.06	-	-	-	2	2.06
SANAYI	4	11.76	4.12	3	4.76	3.09	7	7.22
KON+KAMU	-	-	-	3	4.76	3.09	3	3.09
KON+SAN	5	14.71	5.15	15	23.81	15.46	20	20.62
K+K+S	1	2.94	1.03	1	1.59	1.03	2	2.06
TOPLAM	34	100.00	35.05	63	100.00	64.95	97	100.00

KON KONUT **SAN** SANAYI

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.7
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN DISI GELISME ALANLARINA GOTURULEN HIZMETLER

	KONUT		SANAYI		KAMU KUR.		KON+SAN		KON+KAM		HEPSI	
	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
HEPSI	6	9.52	-	-	-	-	2	10.00	-	-	1	50.00
ABCDE	1	1.59	-	-	-	-	1	5.00	-	-	-	-
ABCEF	6	9.52	-	-	-	-	1	5.00	-	-	1	50.00
ABDEF	4	6.35	-	-	-	-	1	5.00	-	-	-	-
ABDE	3	4.76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ABCE	-	-	-	-	-	-	2	10.00	-	-	-	-
ABEF	6	9.52	1	14.29	-	-	3	15.00	-	-	-	-
ABC	2	3.17	-	-	-	-	-	-	1	33.33	-	-
ABE	6	9.52	2	28.57	-	-	-	-	-	-	-	-
ABF	-	-	-	-	-	-	1	5.00	1	33.33	-	-
ACE	1	1.59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ADE	3	4.76	-	-	1	50.00	-	-	-	-	-	-
AB	-	-	-	-	-	-	1	5.00	-	-	-	-
AE	-	-	2	28.57	-	-	-	-	1	33.33	-	-
BDEF	2	3.17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BCD	-	-	-	-	-	-	1	5.00	-	-	-	-
BDE	1	1.59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
BE	-	-	-	-	-	-	1	5.00	-	-	-	-
B	1	1.59	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
CDE	-	-	1	14.29	-	-	-	-	-	-	-	-
DEF	2	3.17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
E	1	1.59	-	-	1	50.00	1	5.00	-	-	-	-
EF	1	1.59	-	-	-	-	1	5.00	-	-	-	-
F	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
HICBIRI	17	26.98	1	14.29	-	-	4	20.00	-	-	-	-
TOPLAM	63	100.00	7	100.00	2	100.00	20	100.00	3	100.00	2	100.00

A YOL
B SU
C KANALIZASYON
D ILKOKUL
E ELEKTRIK
F OTOBUS SERVISI

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.8A
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLAN ONERISI VE GERCEKLESEN KAT ADEDI DAGILIMI

ONERI	GERCEKLESEN KAT ADEDI - (SAYI)													
KAT ADEDI	2 K	3 K	4 K	5 K	6 K	7 K	8 K	9 K	10 K	11 K	12 K	13 K	14 K	15+ K
2 K	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3 K	-	2	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 K	-	1	7	3	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-
5 K	-	1		26	2	2	4	-	1	-	-	-	-	-
6 K	-	1	4	1	12	3	2	1	-	-	-	1	-	-
7 K	-	-	-	2	-	5	-	-	-	1	1	-	-	-
8 K	-	-	-	2	-	1	7	-	2	-	-	-	-	-
9 K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
10 K	-	-	-	-	1	-	-	-	4	-	-	-	-	-
11 K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 K	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-
13 K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 K	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
15+ K	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	2	6	13	36	17	11	15	2	9	2	2	1	1	3

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.8B
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLAN ONERISI VE GERCEKLESEN KAT ADEDI DAGILIMI

ONERI	GERCEKLESEN KAT ADEDI - (%)													
KAT ADEDI	2 K	3 K	4 K	5 K	6 K	7 K	8 K	9 K	10 K	11 K	12 K	13 K	14 K	15+ K
2 K	100.00	16.67	7.69	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3 K	-	33.33	7.69	5.56	5.88	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4 K	-	16.67	53.85	8.33	5.88	-	-	-	11.11	-	-	-	-	-
5 K	-	16.67	-	72.22	11.76	18.18	26.67	-	11.11	-	-	-	-	-
6 K	-	16.67	30.77	2.78	70.59	27.27	13.33	50.00	-	-	-	100.00	-	-
7 K	-	-	-	5.56	-	45.45	-	-	-	50.00	50.00	-	-	-
8 K	-	-	-	5.56	-	9.09	46.67	-	22.22	-	-	-	-	-
9 K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50.00	-	-	-
10 K	-	-	-	-	5.88	-	-	-	44.44	-	-	-	-	-
11 K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12 K	-	-	-	-	-	-	6.67	-	-	50.00	-	-	100.00	-
13 K	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14 K	-	-	-	-	-	-		-	11.11	-	-	-	-	33.34
15+ K	-	-	-	-	-	-	6.67	50.00		-	-	-	-	66.66
TOPLAM	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.9A
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
GELISMELERIN PLANLARA UYGUNLUK DURUMU

GELISMELER PLANA	S	%
UYGUN	36	26.67
UYGUN DEGIL	83	61.48
CEVAPSIZ	16	11.85
TOPLAM	135	100.00

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.9B
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLANA UYUMSUZ GELISME NEDENLERI

NEDEN	S	%
A	27	32.53
B	11	13.25
C	19	22.89
AB	9	10.84
AC	4	4.82
BC	7	8.43
ABC	6	7.23
TOPLAM	83	100.00

A PLAN SINIRLARI DISINDA HERYERDE GELISME VAR

B KADASTRAL YOLLAR CEVRESINDE GELISME VAR

C KAT ADEDI FAZLALIGI

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.10
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE YAPILAN PLAN ADEDI - CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIM ILISKISI

	1 KEZ PLANI YAPILAN		2 KEZ PLANI YAPILAN		3 KEZ PLANI YAPILAN		4 KEZ PLANI YAPILAN	
SEKTOR	S	%	S	%	S	%	S	%
TARIM	3	50.00	6	23.08	9	27.27	6	21.43
SANAYI	-	-	5	19.23	10	30.30	2	7.14
HIZMETLER	0	-	7	26.92	9	27.27	16	57.14
S-H	-	-	2	7.69	5	15.15	2	7.14
T-S	1	16.67	2	7.69	-	-	-	-
T-H	2	33.33	3	11.54	-	-	1	3.57
BILINMEYEN	-	-	1	3.85	-	-	1	3.57
TOPLAM	6	100.00	26	100.00	33	100.00	28	100.00

	5 KEZ PLANI YAPILAN		6 KEZ PLANI YAPILAN		7 KEZ PLANI YAPILAN		8+ KEZ PLANI YAPILAN		TOPLAM	
SEKTOR	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
TARIM	3	20.00	1	5.88	-	-	-	-	28	20.74
SANAYI	1	6.67	2	11.76	2	40.00	-	-	22	16.30
HIZMETLER	5	33.33	4	23.53	2	40.00	1	20.00	44	32.59
S-H	4	26.67	6	35.29	1	20.00	2	40.00	22	16.30
T-S	1	6.67	1	5.88	-	-	-	-	5	3.70
T-H	1	6.67	-	-	-	-	-	-	7	5.19
BILINMEYEN	-	-	3	17.65	-	-	2	40.00	7	5.19
TOPLAM	15	100.00	17	100.00	5	100.00	5	100.00	135	100.00

TABLO 4.11
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLANLARIN YAPIM YILLARI

PLAN	1. PLAN		2. PLAN		3. PLAN		4. PLAN		5. PLAN		6. PLAN		TOPLAM	
YILI	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
1950 ONCESI	16	12.40	1	0.81	-	-	-	-	-	-	-	-	17	3.59
1951-1955	9	6.98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	1.90
1956-1960	20	15.50	3	2.42	1	1.02	-	-	-	-	-	-	24	5.07
1961-1965	15	11.63	5	4.03	1	1.02	1	1.56	-	-	-	-	22	4.65
1966-1970	20	15.50	11	8.87	-	-	1	1.56	-	-	-	-	32	6.77
1971-1975	9	6.98	17	13.71	3	3.06	-	-	1	2.70	-	-	30	6.34
1976-1980	14	10.85	16	12.90	7	7.14	2	3.13	-	-	-	-	39	8.25
1981-1985	12	9.30	29	23.39	24	24.49	7	-	1	-	-	-	73	15.43
1986-1990	12	9.30	32	25.81	52	53.06	37	57.81	22	59.46	10	47.62	165	34.88
1990 SONRASI	2	1.55	10	8.06	10	10.20	16	25.00	13	35.14	11	52.38	62	13.11
TOPLAM	129	100.00	124	100.00	98	100.00	64	100.00	37	100.00	21	100.00	473	100.00

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.12
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLAN YAPIM SIKLIGI

	1-2 PLAN ARASI		2-3 PLAN ARASI		3-4 PLAN ARASI		4-5 PLAN ARASI		5-6 PLAN ARASI	
	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
1-5	19	15.97	42	45.16	39	70.91	23	88.46	15	83.33
6-10	26	21.85	22	23.66	13	23.64	1	3.85	2	11.11
11-15	19	15.97	14	15.05	3	5.45	2	7.69	1	5.56
16-20	23	19.33	12	12.90	-	-	-	-	-	-
20+	32	26.89	3	3.23	-	-	-	-	-	-
TOPLAM	119	100.00	93	100.00	55	100.00	26	100.00	18	100.00

KAYNAK : DOKTORA TEZI KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.13
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLAN YAPIM NEDENLERI

PLAN	2. PLAN		3. PLAN		4. PLAN		5. PLAN		6. PLAN		TOPLAM	
YAPIM NEDENI	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
REVIZYON	62	52.54	30	31.91	17	27.87	12	35.29	6	27.27	127	32.40
ILAVE	18	15.25	27	28.72	12	19.67	7	20.59	3	13.64	130	33.16
ISLAH	7	5.93	17	18.09	10	16.39	7	20.59	4	18.18	45	11.48
KORUMA	3	2.54	1	1.06	4	6.56	1	2.94	-	-	9	2.30
REV-ILV	20	16.95	12	12.77	12	19.67	3	8.82	4	18.18	51	13.01
REV-ISL	2	1.69	2	2.13	3	4.92	2	5.88	-	-	9	2.30
ILV-ISL	4	3.39	4	4.26	2	3.28	1	2.94	1	4.55	12	3.06
RE-IL-IS	2	1.69	1	1.06	1	1.64	1	2.94	4	18.18	9	2.30
TOPLAM	118	100.00	94	100.00	61	100.00	34	100.00	22	100.00	392	100.00

RE REVIZYON
ILV ILAVE
ISL ISLAH

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.14
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
REVIZYON IMAR PLANI YAPIM NEDENLERI

NEDEN	S	%
A	26	25.74
B	11	10.89
C	6	5.94
D	21	20.79
AB	16	15.84
AC	4	3.96
BC	8	7.92
ABC	9	8.91
TOPLAM	101	100

A KAT ADEDI TALEBI
B FONKSIYON DEGISIKLIGI TALEBI
C ULASIM AGINDA DEGISIKLIK TALEBI
D PLANIN KENTIN GELISIMININ GERISINDE KALMASI

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 4.15
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
ILAVE IMAR PLANI YAPIM NEDENLERI

NEDEN	S	%
A	31	34.07
B	21	23.08
C	2	2.2
AB	21	23.08
AC	7	7.69
BC	3	3.3
ABC	3	3.3
CEVAPSIZ	3	3.3
TOPLAM	91	100

A PLAN SINIRLARI DISINDA YAPILASMA VAR
B PLANIN NUFUS ARTISININ GERISINDE KALMASI
C RESMI KURUM ALANI IHTIYACI

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

TABLO 16
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
ISLAH IMAR PLANI YAPIM NEDENLERI

NEDEN	S	%
A	22	36.67
B	21	35
AB	17	28.33
TOPLAM	60	100

A PLAN SINIRLARI DISINDA YAPILASMA VAR
B 2981 SAYILI YASA GEREGI GECEKONDULARIN YASALLASTIRILMASI

KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI-1993

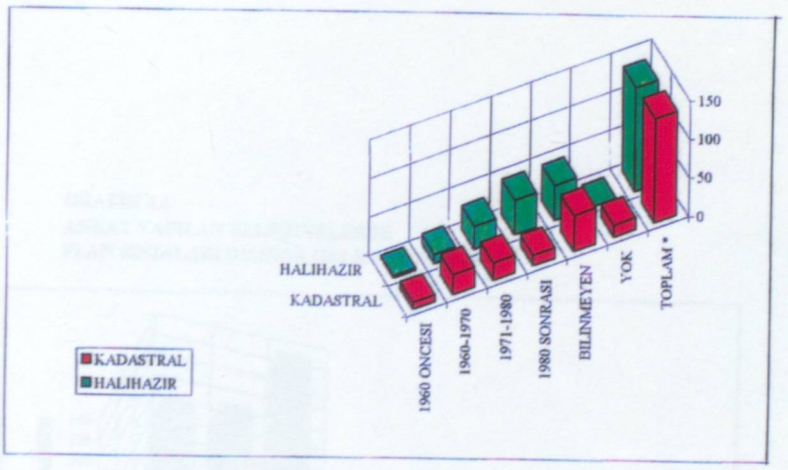
TABLO 4.17
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN UYGULAMA SURECINDE GERCEKLESMEYEN DONATI ALANLARI ve NEDENLERI

	EGITIM KURUMU		YESIL ALAN		ULASIM		SAGLIK		KAMU KURUMU	
NEDENLER	S	%	S	%	S	%	S	%	S	%
KAMU KUR. MALI KAYNAK YETERSIZLIGI	19	27.53	52	80.00	42	89.36	16	39.02	35	74.47
ISTIMLAK GECIKMESI	39	56.52	-	-	-	-	-	-	-	-
NUFUS YOGUNLUGU DUSUK	6	8.69	5	7.69	-	-	-	-	-	-
TECAVUZLU	5	7.24	5	7.69	5	10.64	-	-	-	-
OZEL MULKIYET	-	-	3	4.62	-	-	-	-	-	-
MERKEZI ID. PROGRAMA ALMAMASI	-	-	-	-	-	-	25	60.98	10	21.28
IHTIYAC YOK	-	-	-	-	-	-	-	-	2	4.26
TOPLAM	69	100.00	65	100.00	47	100.00	41	100.00	47	100.00

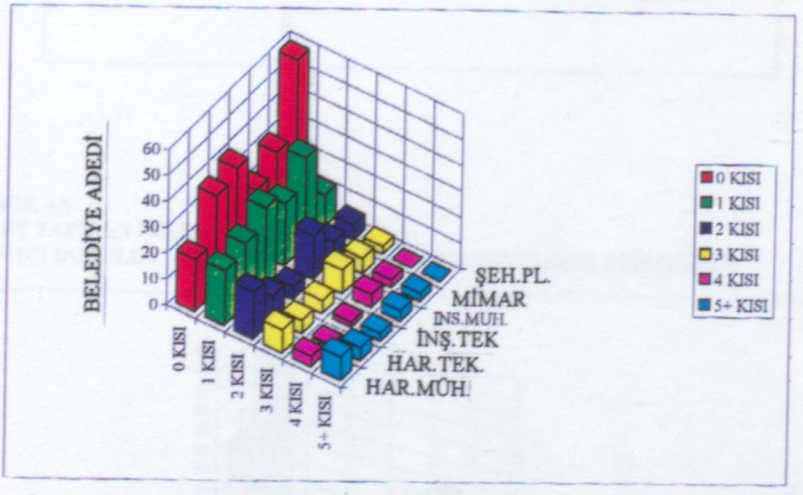
KAYNAK : TEZ KAPSAMINDA YAPILAN BELEDIYE ANKETLERI - 1993

GRAFİKLER

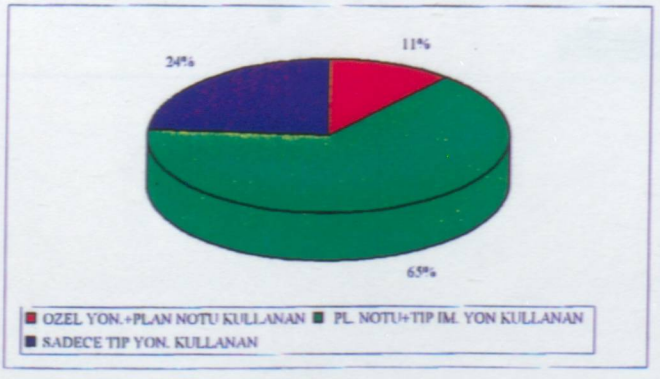
GRAFIK 4.1
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
KADASTRAL - HALIHAZIR HARITA YAPIM YILLARI



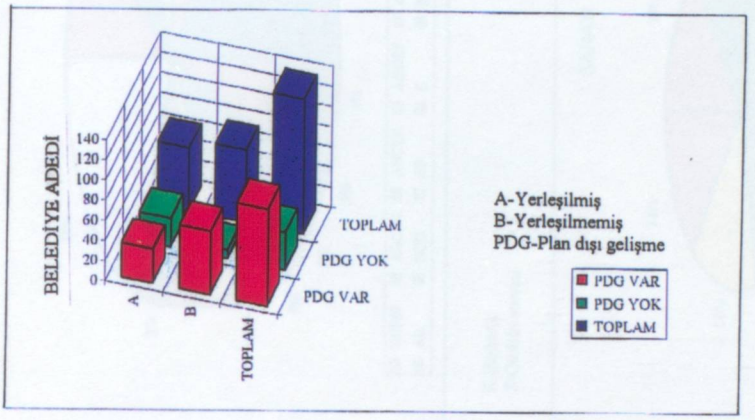
GRAFIK 4.2
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE ÇALISAN TEKNIK ELEMANLARIN
MESLEK GRUPLARINA DAGILIMI



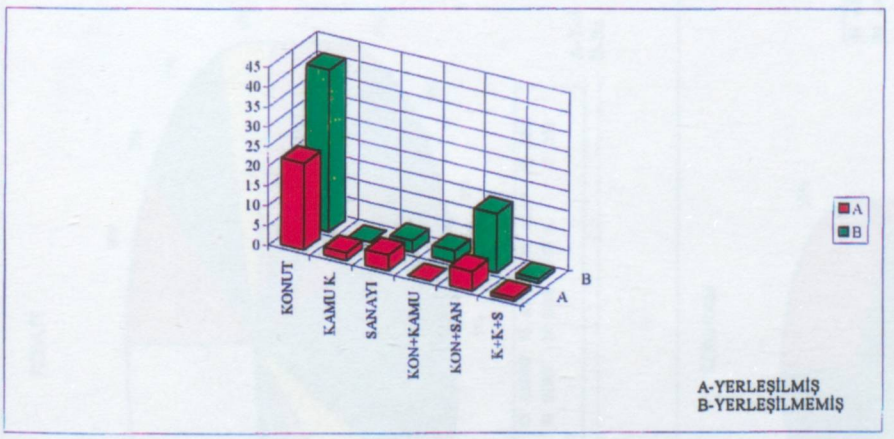
GRAFIK 4.3
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN NOTU - TIP IMAR YONETMELIGI KULLANIMI



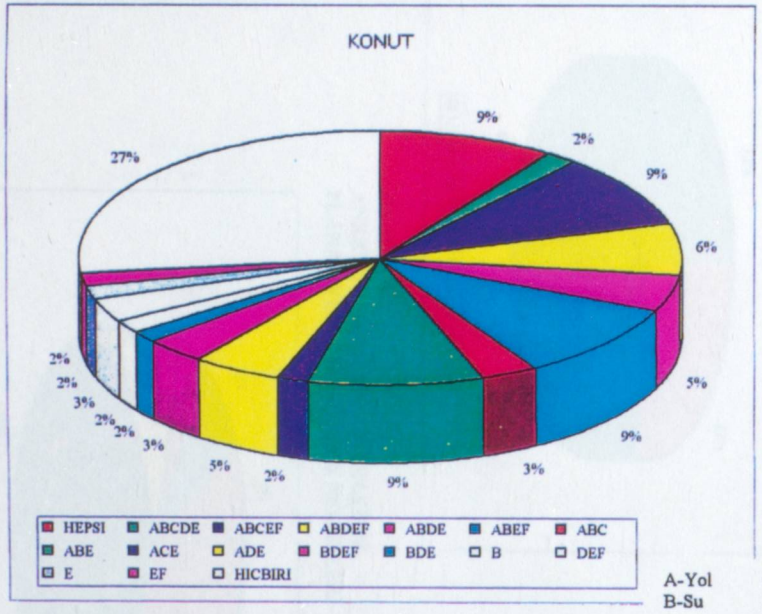
GRAFIK 4.4
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN SINIRLARI DISINDA GELISME OLGUSU

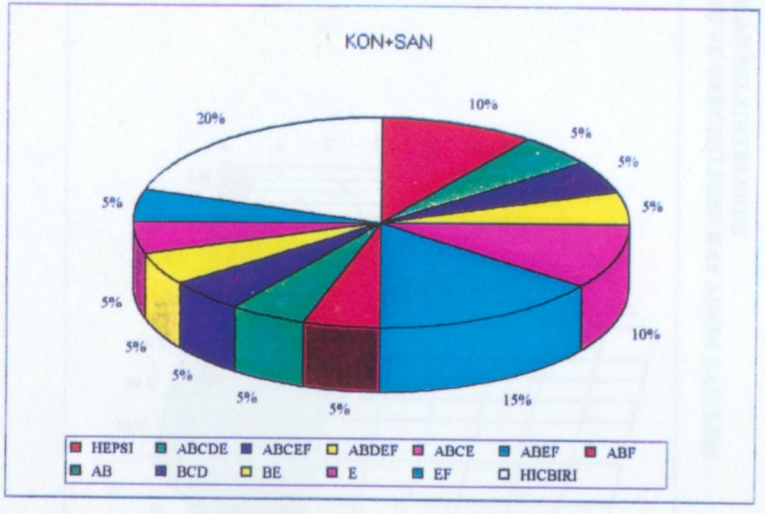


GRAFIK 4.5
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN ICI DOLULUK - FONKSIYONLARIN PLAN DISI GELISME EGILIMLERI

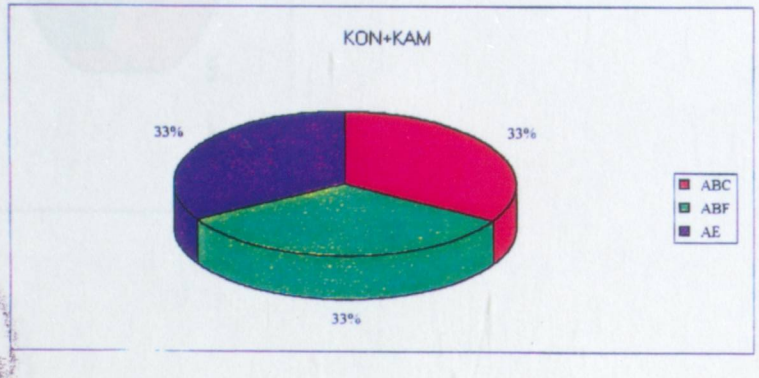


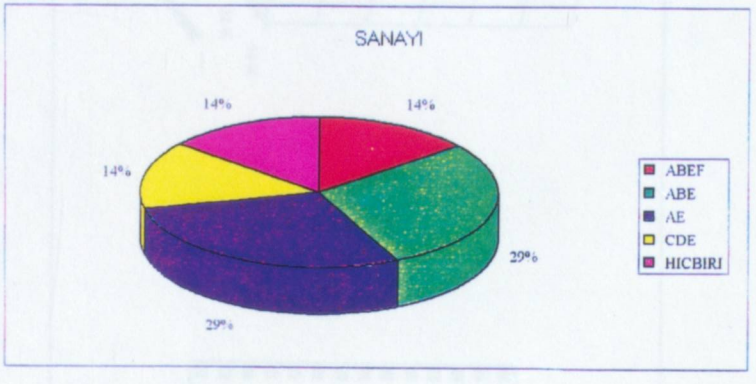
GRAFIK 4.6
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN SINIRLARI DISINDA GELISEN FONKSIYON ALANLARINA
GOTURULEN HIZMETLER





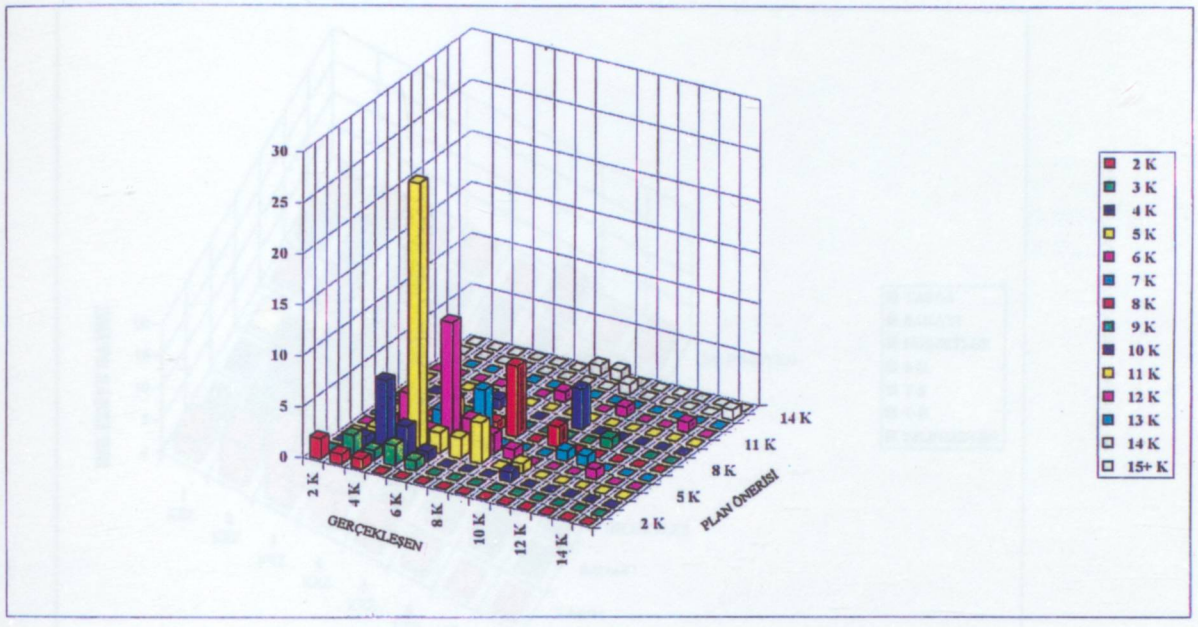
A-Yol
B-Su
C-Kanalizasyon
D-İlkokul
E-Elektrik
F-Otobüs servisi



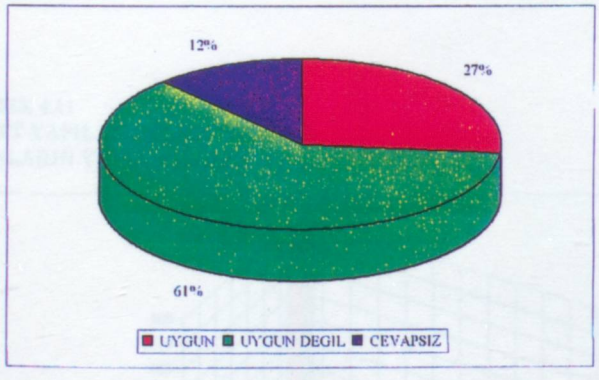


GRAFIK 4.7

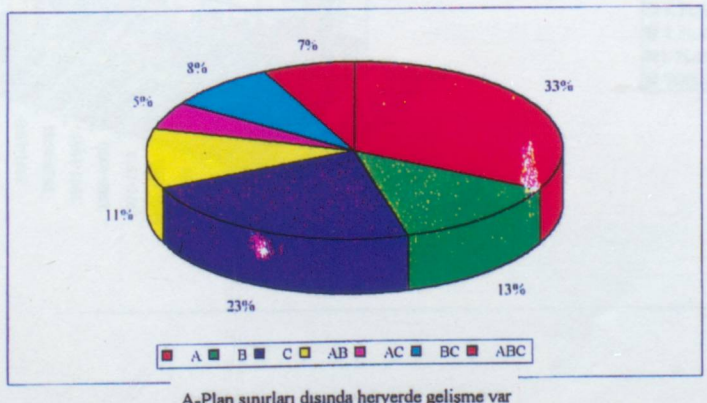
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLAN ONERISI VE GERCEKLESEN KAT ADEDI DAGILIMI



GRAFIK 4.8
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
GELISMELERIN PLANLARA UYGUNLUK DURUMU

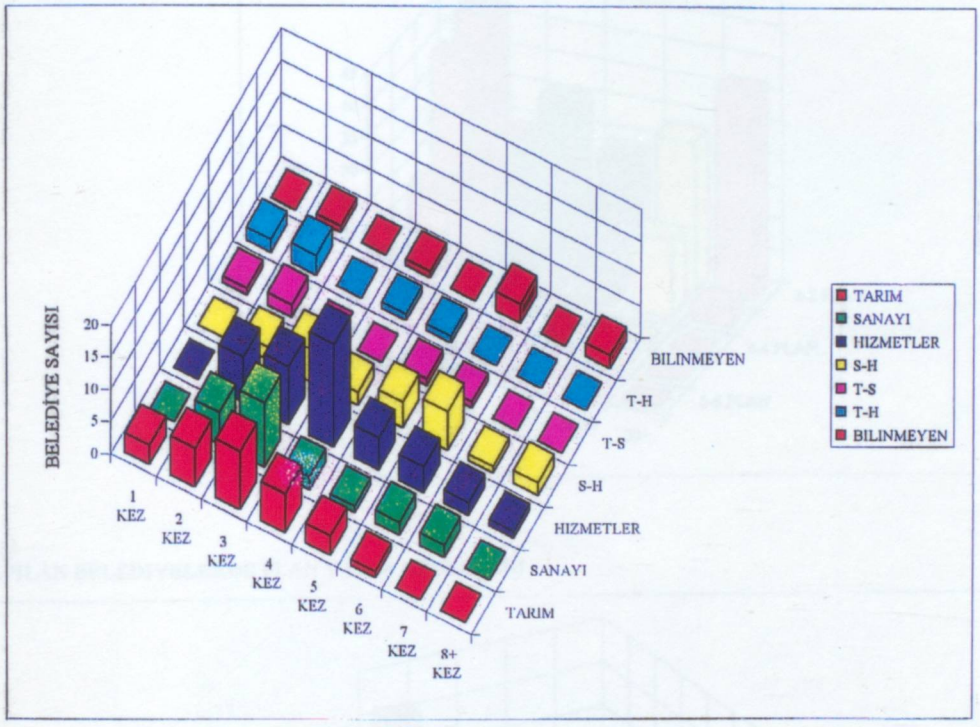


GRAFIK 4.9
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLANA UYUMSUZ GELISME NEDENLERI

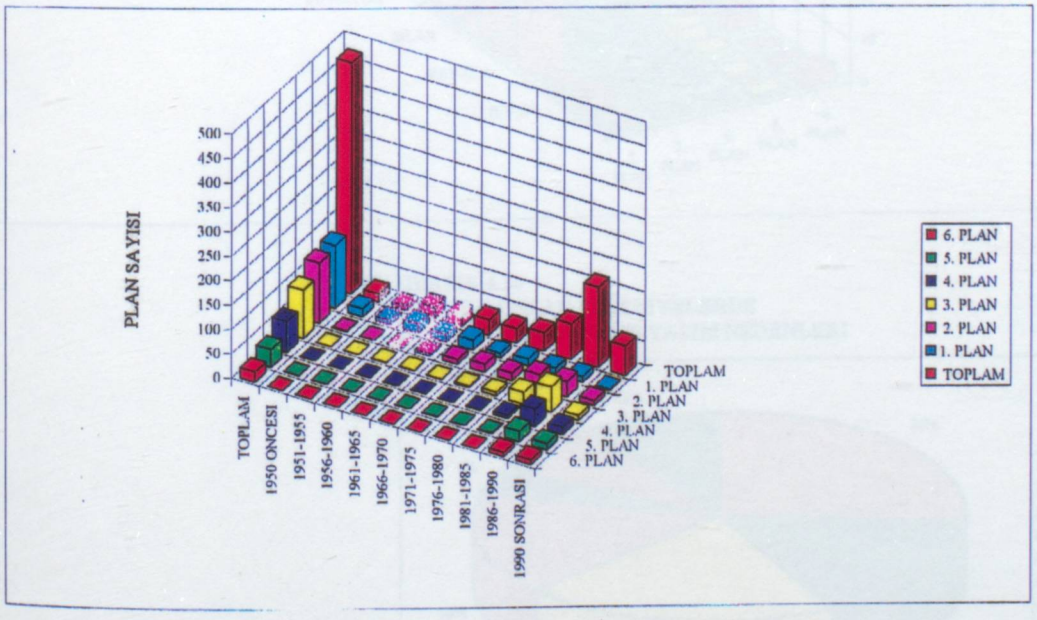


A-Plan sınırları dışında heryerde gelişme var
B-Kadastral yollar çevresinde gelişme var
C-Kat adedi fazlalığı

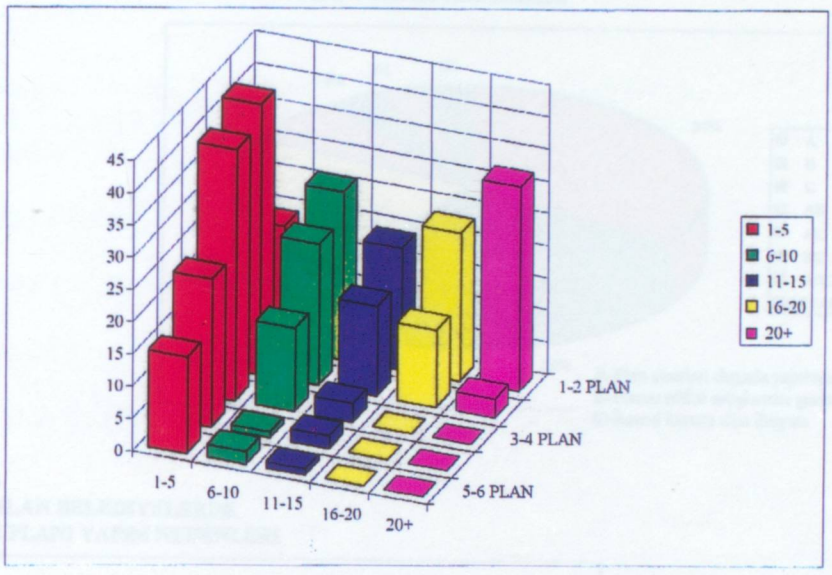
GRAFIK 4.10
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
YAPILAN PLAN ADEDI - CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIM ILISKISI



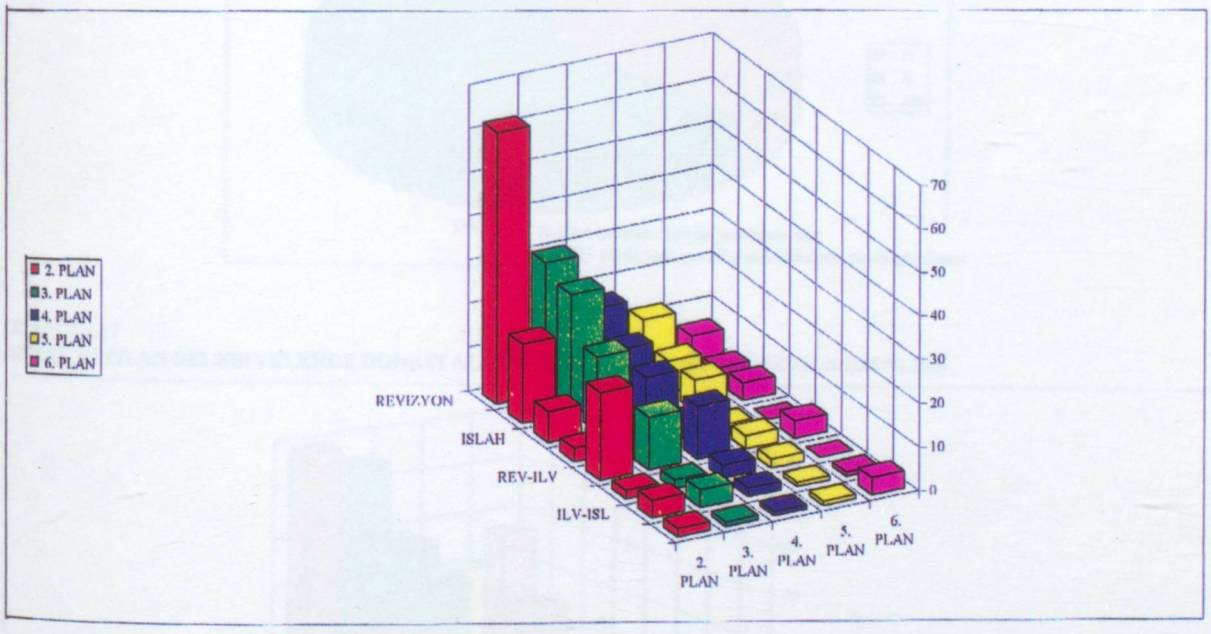
GRAFIK 4.11
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
PLANLARIN YAPIM YILLARI



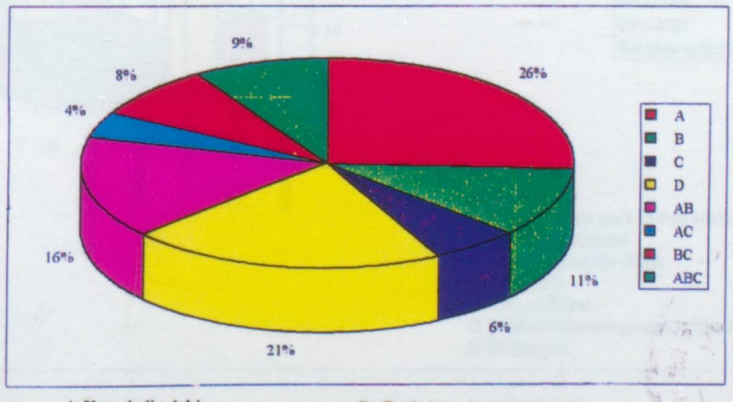
GRAFIK 4.12
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLAN YAPIM SIKLIGI



ŘAFIK 4.13
ıNKET YAPILAN BELEDIYELERDE PLAN YAPIM NEDENLERI

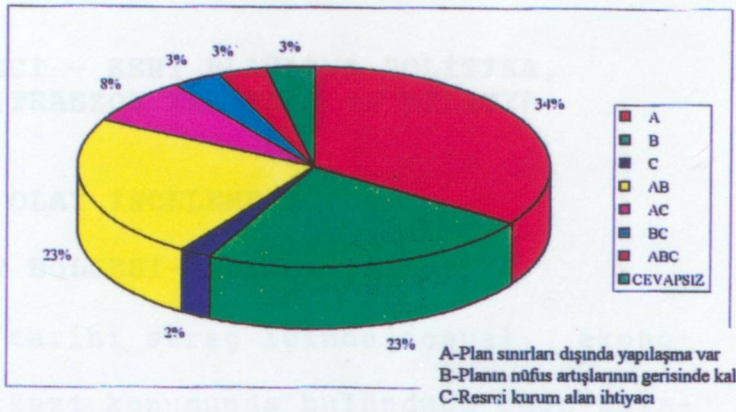


GRAFIK 4.14
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
REVIZYON IMAR PLANI YAPIM NEDENLERI



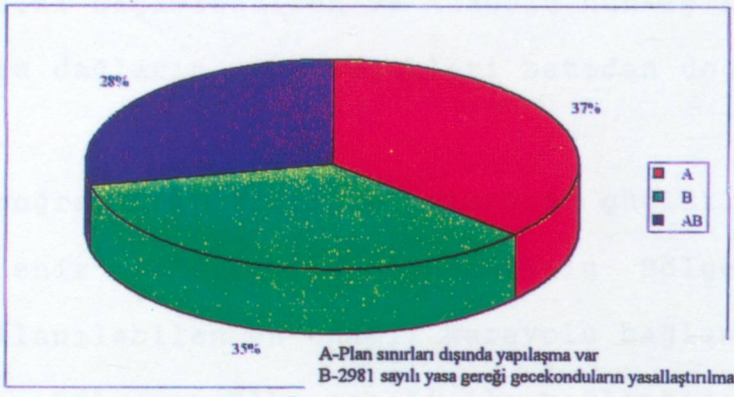
A-Kat adedi talebi
B- Fonksiyon değişikliği talebi
C-Ulaşım ağında değişiklik
D-Planın kentin gelişiminin gerisinde kalması

GRAFIK 4.15
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
ILAVE IMAR PLANI YAPIM NEDENLERI



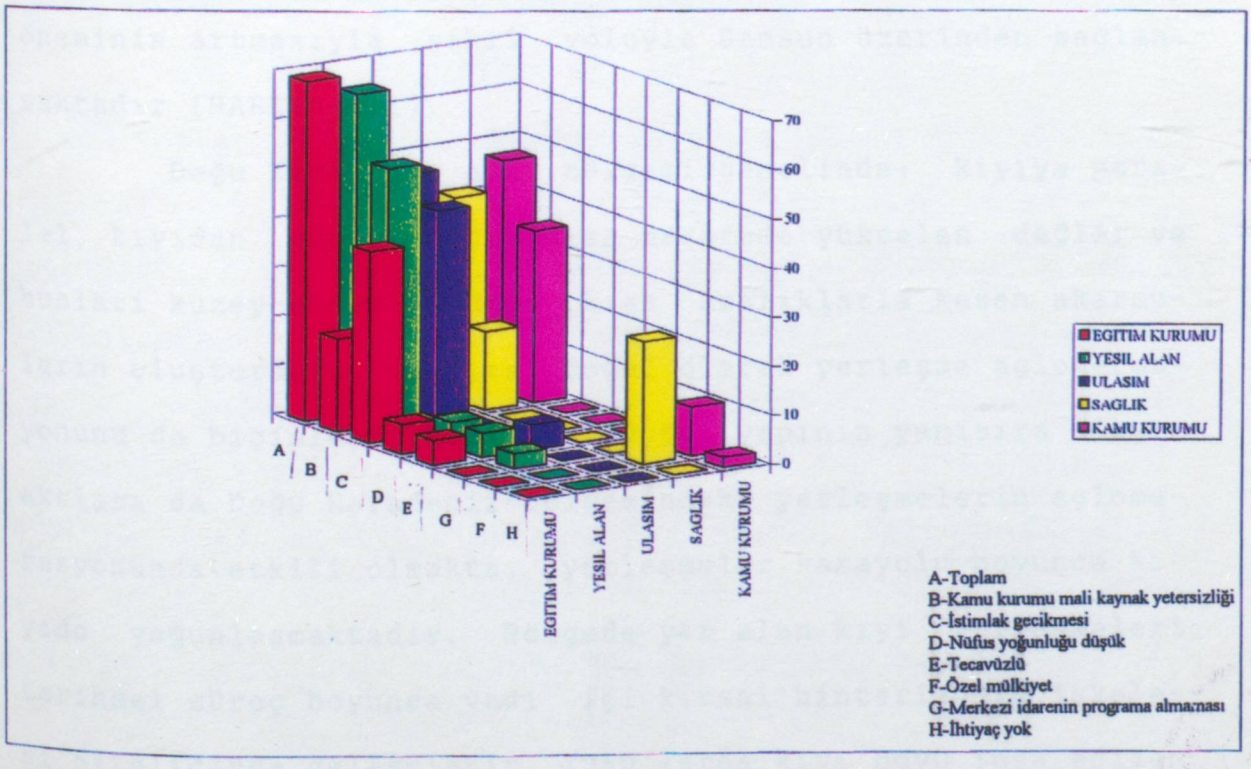
A-Plan sınırları dışında yapılaşma var
B-Planın nüfus artışlarının gerisinde kalması
C-Resmi kurum alan ihtiyacı

GRAFIK 4.16
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE
ISLAH IMAR PLANI YAPIM NEDENLERI



A-Plan sınırları dışında yapılaşma var
B-2981 sayılı yasa gereği gecekonduların yasallaştırılması

GRAFIK 4.17
ANKET YAPILAN BELEDIYELERDE DONATI ALANLARININ GERCEKLESEMEME NEDENLERI



A-Toplam
B-Kamu kurumu mali kaynak yetersizliği
C-İstimlak gecikmesi
D-Nüfus yoğunluğu düşük
E-Tecavüzlü
F-Özel mülkiyet
G-Merkezi idarenin programa almaması
H-İhtiyaç yok

BÖLÜM 5

TÜRKİYE'DE KENTLEŞME SÜRECİ - KENT PLANLAMA POLİTİKA, UYGULAMA SÜRECİ İLİŞKİSİ:TRABZON TEKİRDAĞ ve MALATYA ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ

5.1. TRABZON KENTİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ

5.1.1. DOĞU KARADENİZ ALT BÖLGESİ-TRABZON İLİ

Trabzon kentinin tarihi süreç içinde sosyal, ekonomik ve coğrafi olarak merkezi konumunda bulunduğu Doğu Karadeniz Bölgesi engebeli bir doğal yapıya sahiptir. Bölgenin topografyasını biçimlendiren ve Anadolu'nun iç kesimlerinden ayıran sıra dağların yükseklikleri batıdan doğuya 3000m'yi aşmaktadır.

Topoğrafik eşiklerin oluşturduğu güçlükler nedeniyle Doğu Karadeniz Bölgesi ile Doğu Anadolu Bölgesi arasında yaz-kış kullanılabilen en önemli karayolu bağlantısı Zigana geçididir. Bölgenin ülke geneli ile bağlantısı ise tarihi süreç içinde deniz yoluyla, 1950'lerden bu yana karayolunun öneminin artmasıyla sahil yoluyla Samsun üzerinden sağlanmaktadır (HARİTA 5.1).

Doğu Karadeniz alt bölgesi genelinde; kıyıya paralel, kıyıdan güneye doğru kısa mesafede yükselen dağlar ve bunları kuzey-güney yönünde kısa aralıklarla kesen akarsuların oluşturduğu vadiler doğal olarak yerleşme aglomerasyonunu da biçimlendirmektedir. Doğal yapının yanısıra ulaşım aksları da Doğu Karadeniz bölgesindeki yerleşmelerin aglomerasyonunda etkili olmakta, yerleşmeler karayolu boyunca kıyıda yoğunlaşmaktadır. Bölgede yer alan kıyı yerleşmeleri tarihsel süreç boyunca vadi içi kırsal hinterlendın iskelesi niteliğinde gelişmiştir. 1950'lerda kıyı boyu inşa edilen

rel dağılımdaki hızlı değişim Doğu Karadeniz Bölgesi'nde göreli olarak yavaşlamakta, çok sınırlı boyutlarda gerçekleşmektedir. 1970 yılında %74.4 olan tarım sektörü payı 1985 yılında %74.3'lük değer ile hemen hemen aynı kalmıştır (TABLO 5.2-GRAFİK 5.2).

Doğal yapısından gelen özellikler ve ülke içi ilişkilerde bir son durak olması nedeniyle Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ülke bütünü ile entegrasyonu güçleşmektedir. Bu da bölgenin ekonomik ve fiziksel gelişiminde ülke ortalamasının gerisinde kalmasına neden olmaktadır. Ülke bütünü ile entegrasyonun zayıflığı Doğu Karadeniz Bölgesinde sermaye birikiminin özellikle sanayi yatırımlarına dönüşmesini engellemektedir. Bölge ekonomisi doğal yapısından kaynaklanan olumsuzluklara rağmen tarıma dayalıdır. Bölgenin engebeli doğal yapısı, çay ve fındık gibi iki özel ürüne olanak vermektedir. Bu iki ürün türü ekim, dikim ve ürün toplama sürecinde tarımda makinalaşmaya olanak vermez.

Nüfus büyüklüğü olarak 1990 yılında yaklaşık 796.849 (GRAFİK 5.3) kişi ile il bazında 23. sırada (DİE 1990 nüfus sayımı) yer alan Trabzon nüfusunun bölge nüfusu içindeki payı 1960 da %15.70'den 1990'da %38.15'e yükselmiştir (TABLO 5.3). İl nüfusunun büyük bir bölümünün geçim kaynağı olan tarımsal etkinliklerin nüfusu besleyememesi nedeniyle, göçler İkinci Dünya Savaşını izleyen yıllardan başlayarak il dışına, ağırlıkla metropollere doğru olmuştur. İl nüfusunun ağırlıklı bölümü kıyı boyu ve bunların hemen ardındaki yayla kuşağına kadar olan yamaçlarda yaşamaktadır[2].

İlde kentleşme oranı 1960-65 yılları arasında %15.7'den 1985-1990 yıllarında %38.15 değerine yükselmiştir (TABLO 5.3-GRAFİK 5.3). Trabzon ilinde kıyı boyunca konumlanan ve kırsal hinterlanda hizmet veren yerleşmeler içinde doğal yapısı ve ekonomik özellikleri nedeni ile 1970 yılına kadar merkez ilçe dışında kentsel yerleşme yoktur[3]. Bugün kabul edilen 20.000+ nüfus grubuna giren yerleşmeler ise merkez ilçe, Akçabat ve Vakfıkebirdir.

Trabzon il sektörel dağılımı alt bölge geneli ile aynı özelliklere sahiptir (TABLO 5.2-GRAFİK 5.2). Bölge genelinde olduğu gibi Trabzon ilindeki tarım büyük ölçüde sanayi bitkilerinin (çay ve fındık) üretimine dayanmakta ve yetiştirilen hakim ürün türleri makinalı tarımdan çok insan gücünün kullanılmasını zorumlu kılmaktadır. Bu özelliğinin yanı sıra çay ve fındık işlenme aşamasında sanayi sektöründe de işgücü yaratmaktadır.

5.1.2. TRABZON KENTİ

5.1.2.1. Trabzon Kenti Doğal Yapısı

Doğu Karadeniz Alt Bölgesinde yer alan Trabzon kenti'nin doğal yapısı ilk kurulduğu ve ismini aldığı kademeli platolar dışında altbölge geneli ile benzer özellikler göstermektedir. Kıyı şeridi, kıyıdan güneye doğru kademeli yük-

---

(2) Nüfusun %80'i kıyı ve yamaçlarda yaşarken %20'si ise dağınık biçinde iç kesimlerde yerleşmiştir.

(3) 1970'de Tonya, 1975 de de Akçabat, Of, Vakfıkebir, 1980 yılında ise Sürmene 10000+ nüfus büyüklüğüne ulaşarak kentsel merkez niteliğini kazanmıştır.

selen yamaçlar ve bunları yaran vadilerin belirleyici olduğu topografya kentin makroformunun oluşumunda etkili olmaktadır. Kent 1950'lere kadar da bu kademeli platolar üzerinde gelişimini sürdürmüştür.

Kentin bugün kurulu olduğu alanın doğal yapısı incelendiğinde; yerleşimin batısında yüksekliği 100-200m'ye ulaşan denize duvar gibi inen sırtlar, antik kentin sırtını dayadığı Boztepe ve Değirmendere'nin sert yamaçları kentsel alan içinde yerleşime engelleyen doğal eşiklerdir. Bunların yanısıra kentin ilk kuruluş yeri olan tarihi kalenin iki yanındaki Zağnos ve Tabakhane derelerinin oluşturduğu vadiler de kent yerleşik alanını parçalayan doğal eşiklerdir. Yer yer daralan kıyı şeridi doğuda havaalanının güneyinde genişlemekte ve gelişme konut alanlarının oluşumu için uygun özelliklere sahip olmaktadır.

5.1.2.2. Trabzon Kenti Nüfus Yapısı Gelişimi

Trabzon kentin'de 1960 yılında 53.039 kişi olan nüfus 1990'da 143.941 kişiye ulaşmıştır (TABLO 5.4-GRAFİK 5.4) Trabzon kenti doğal yapısından kaynaklanan özellikler (kıyı-liman, ulaşım olanakları) ve Doğu Karadeniz Bölgesinde üstlendiği işlevler nedeni bölgesinde çekiciliğini korumakta. Bu bağlamda bölgesi ve kırsalı nüfus kaybına uğramasına rağmen kent verdiği hizmetlere bağlı olarak bölgesindeki önemini arttırmaktadır. Trabzon kenti yer aldığı altbölgede gerçekleşen göçlerde ilk basamağı oluşturmaktadır. İldeki kentsel nüfusun %47.41'i Trabzon kentinde yaşamaktadır. Kent-

leşme oranı ise 1960'da %56.05'den 1990'da %66.45'e yükselmiştir (TABLO 5.4-GRAFİK 5.4).

5.1.2.3. Trabzon Kenti Ekonomik Yapı Gelişimi

Kendi kırsalının yanısıra Rize, Artvin ve Gümüşhane illerinin de tarımsal üretiminin denetlendiği-pazarlandığı Trabzon kent'i Doğu Karadeniz Alt Bölgesi'nin bölgesel merkezidir (Yurt Ansk.s:7228). Trabzon kenti'nin bölge ölçeğindeki başlıca fonksiyonları; ulaşım (karayolu, havaalanı, liman), bölgesel toptan ve perakende ticaret, turizm, yüksek öğretim, sağlık hizmetleri, resmi kurum bölge müdürlükleri ve bakım onarımın ağırlıklı olduğu küçük sanayi hizmetleridir. Trabzon kenti bu işlevleriyle bölgesinde 5. kademe merkez özelliği taşımaktadır (BERKSAN,1987,s:1).

İl ekonomisi tarım sektörü ağırlıklı bir yapıya sahipken Trabzon kenti il bütününden farklı olarak hinterlandına sunduğu aktiviteler bağlamında hizmetler sektörü ağırlıklı bir yerleşmedir (TABLO 5.2-GRAFİK 5.2).

Trabzon kentinin bölgesine verdiği hizmetleri incelediğimizde; Kent sahip olduğu ulaşım hizmetleri bakımından geniş bir hinterlanda sahiptir. Yakın-uzak hinterland ilişkileri bağlamında verdiği ulaşım hizmetleri kentin tarihi süreç içerisinde gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Coğrafi konumu, deniz yolunun devamı olarak Doğu Karadeniz'i yaz kış Doğu Anadolu'ya bağlayan tek geçit olan Zigana geçidi ve İpekyolu bağlantısının etkisi ile kent bir ulaşım odağı haline gelmiştir. Trabzon limanı tarihsel süreç içinde böl-

genin Erzurum-İran mal akımını yönlendirmiş olmasının yanında bugün de aynı işlevi sürdürmektedir. 1990'lı yıllarda SSCB'nin dağılması ve devamı olarak BDT ülkeleriyle gelişen bağlantılar nedeni ile Trabzon kentinin ekonomik etkinliğini daha da arttırmıştır. Deniz, hava ve karayolu ulaşımının kesişme noktası olan Trabzon kenti sahip olduğu ulaşım olanakları ile BDT ülkeleri ile ticaret işlevinin gelişmesine olanak vermiştir. Trabzon kenti ticari faliyetler ve liman hizmetleri bakımından Samsun'dan sonra gelmesine rağmen iş hacmi ve GSYİH'dan aldığı pay ile transit taşımacılıkta önde gelmektedir (ÖZYURT,1988,s:493). Trabzon havaalanı da kentin ve hinterlendının ülke ile bağlantısını ve BDT ile ilişkilerini güçlendirmektedir.

Kentin toptan ticareti, ağırlıkla hinterlendına hizmet veren tekstil ve gıda alt sektöründe gelişmiştir. KTÜ ve Polis Koleji'nin açılması da kentte perakende ticaretin ve kişisel hizmetlerin daha da gelişmesine neden olmuştur. BDT'dan ticaret amaçlı gelen kişiler kentte yeni bir pazarın doğmasına neden olmuş ve ülkenin çeşitli yerleşmelerinden bu pazara yönelik talepler kent ticaretini canlandırmıştır.

Trabzon'un MÖ 2000'lere uzanan geçmişi, kent içinde ve yakın çevresindeki tarihi değerler kenti turizm açısından cazip kılmaktadır. Tarihi özelliklerin yanısıra sahip olduğu doğal özellikleri ile yayla turizmini güçlendirmektedir. Son dönemde BDT ilişkilerine bağlı olarak gelişen ticarete yönelik alışveriş turizmi de başlamıştır.

Trabzon kentinde 1970-1985 döneminde sanayi sektö-

ründe çalışanların payı artış göstermesine rağmen ülke bütünü ile entegrasyonunun zayıflığı sanayi sektörünün gelişmesini engellemiştir (TABLO 5.2-GRAFİK 5.2). Kentte çimento fabrikası dışında büyük sanayi gelişmemiştir. Trabzondaki küçük sanayi transit taşımacılığa bağlı olarak ağırlıkla bakım onarım hizmetlerinde yoğunlaşmıştır. Bunun dışında kısıtlı kapasiteye sahip tarım ürünleri işlemeye yönelik küçük sanayi birimleri mevcuttur.

5.1.3. TRABZON KENTİN ULAŞTIĞI MAKROFORM VE FONKSİYON ALANLARININ GELİŞİMİ

Trabzon kenti 1950'lere kadar doğal eşiklerin biçimlendirdiği, merkez çevresinde kompakt gelişme gösteren bir kenttir. 1950'lerden sonra sahil karayolunun inşa edilmesi ile birlikte kentin kompakt makroformu değişmiş, karayolunun etkisi ile lineer gelişim başlamıştır. Kent, imar planlarının uygulamada kaldığı dönemde belirli bir programa uygun olarak hedefler doğrultusunda gelişme göstermemiştir.

Kentin merkezi limanın güneydoğusu ile tarihi kale arasında yer almaktadır. Kalenin kuzeyinde ise karayoluna kadar geleneksel ticaret bölgesi mevcuttur. Karayolu kıyıya alınmadan önce doğubatı yönündeki şehirler arası bağlantıyı da sağlayan Maraş ve Zağnos caddeleri daha sonra sadece kent içi ulaşım amacı ile kullanılmış ve ticaret-yönetici merkezin bu akslar üzerinde gelişmesini güçlendirmiştir.

Merkez çevresinde Karadeniz Bölgesi'ne özgün geleneksel ayrık dokuya sahip, doğuya yönelme çabasındaki konut

alanları plan kararları doğrultusunda bitişik nizama dönüşme sürecindedir. Konut alanları 1950'li yıllardan beri yerleşik alan- da yıkılıp yeniden yapılaşma yolu ile yoğunlaşma devam etmektedir. Sahil karayolunun inşası ile kentteki konut alanları kıyıya yığılmaya başlamıştır. Bugün konut alanlarının doğu-batı yönündeki linener gelişimi karayolunun da etkisi ile güçlenmiştir. Kentin güney yamaçlardaki konut alanı gelişmeleri ise kırsala ulaşan mevcut yollar üzerinde gerçekleşmiştir. Tarihi kalenin iki yanında yeralan Zağnos ve Tabakhane derelerinin üstü kapatılmış, oluşturdukları vadilerde ise doğal eşikleri zorlamalarına karşın plan kararları dışında konut alanları gelişmiştir.

Karayolu boyunca kıyıda konumlanmış olan Trabzon havaalanı, çeşitli kamu kurumları bölge müdürlükleri ve Karadeniz Teknik Üniversitesi kentin doğu yönündeki lineer gelişimini desteklemekte ve hızlandırmaktadır.

5.1.4. TRABZON KENTİ PLANLAMA SÜRECİ

1938 yılından itibaren Trabzon kenti için temelde gerçekleştirilmiş olan dört plan çalışması izlenmektedir (HARİTA 5.2).

* Kentin ilk imar planı 1938 yılında Lambert tarafından yapılmıştır.
* İkinci imar planı çalışması 1968 yılında merkezi yönetimin açtığı ulusal yarışma yolu ile elde edilmiştir.
* 1968 planı 1977 yılında gözden geçirilmiş ve ilave imar planı yapılmıştır.

* 1984 yılında kentin dördüncü plan çalışması yapılarak revizyon amacı ile yenilenen planın sınırları genişletilmiştir.

* Son olarak 1987 yılında yapılan plan çalışması ile Trabzon belediyesi mücavir alanları topografik eşiklerin olanak tanıdığı alanlar bütününde planlanmış, mevcut plan bütünü de revize edilmiştir.

5.1.4.1. 1938 Lambert Planı

Trabzon kenti için hazırlanan ilk planlama çalışması 1937 yılında Fransız mimar - şehir plancısı Jaques Lambert tarafından gerçekleştirilmiş ve yaklaşık 32 yıl uygulamada kalmıştır (AYSU, 1977,s:145). Lambert planının sınırları Doğu - batı yönünde Ayasofya Kilisesi'nden bu günkü çimento fabrikasına kadar uzanmaktadır (HARİTA 5.3).

5.1.4.1.A. 1938 Plan Kararları

Lambert planı kentin ülke-bölge ölçeğindeki temel ilişkileri ve hinterlendını bir ölçüde ihmal ederek plan kararlarını kent özelindeki verilere oturutmuştur. Bu nedenle önerilen sosyal ve teknik donatı alanları gelişme sürecinde yeterli olmamıştır. 1938 yılında yapılan plan yapıldığı dönemin egemen anlayışı ile güzel şehir yaklaşımına sahip olup kent içi ulaşım işlevi ağırlıklıdır. Plan temel ilkelerinde de bu yaklaşım belirleyici olmuş.

1938 planı incelendiğinde;

* Plan sınırları yaklaşık olarak yerleşik alanları kap-

samakta olup kent içi ulaşım işlevi öne çikartılmıştır. Araçlı ulaşım dışında yaya aksları ve meydanlar düzenlenmiştir.

* Kentin özellikle orta platoda, bugünkü kent meydanında kurulan bölümünün kıyı ile bağlantısını kıyıya yönelen geniş yollarla sağlamayı hedeflemiştir.

* Kamu kurumları ve parklar için büyük boyutlu adalar ayrılmıştır.

* Kalenin iki yanındaki Zağnos ve Tabakhane derelerinin vadilerine yapılaşma yasağı getirilmiş, yeşil alan kullanımına ayrılmıştır.

Plan yapım sürecinde tarihi çekirdek ve onu çevreleyen yerleşik alan dokusunda büyük değişiklikler oluşturacak öneriler geliştirilmiştir. Lambert'in hazırladığı plan plan notlarıyla desteklenmemiş, nüfus yoğunlukları, yapı yoğunlukları ve doku özelliklerine girilmemiştir (HARİTA 5.3).

5.1.4.1.B. 1938 Planı Uygulama Sonuçları

Planın uygulamada kaldığı dönem içinde kentin gelişimini uygulamadaki plan kararlarının yanısıra merkezi yönetimin bütüncül bir planlama yaklaşımından uzak otonom kararlarla yöneldiği altyapı uygulamalarının yönlendirdiği gözlenmektedir.

Bu bağlamda Lambert planı kararları doğrultusunda kent ile kıyı arasındaki bağlantıyı sağlamaya yönelik olarak önerilen ulaşım aksları gerçekleşmiştir. Plan uygulamada kaldığı dönem içinde önerilen doğu batı yönündeki Maraş Cad-

desi merkezin ana ulaşım aksı olarak şehir içi ulaşıma hizmet vermektedir. Maraş Caddesi ve kenti kıyıya bağlayan ulaşım aksları dışındaki plan önerileri yerleşik alanda imar yönetmelikleriyle parsel boyutunda gerçekleşmiştir (HARİTA 5.4). Plan kararlarını destekleyici plan notları olmadığı için uygulama sürecinde plan önerisi ulaşım aksları ile mevcut ulaşım akslarının çakıştığı yerlerde yapı düzeni bitişik nizam olarak yorumlanmış, arka bahçeler ise tip imar yönetmeliklerine göre oluşmuştur. Tip yönetmeliğin kullanılması sonucunda geleneksel doku özelliklerini yitirme sürecine girmiş, geleneksel mimari ögeleri bu dönemde tahrip olmaya başlamıştır. Planlama kararlarına bağlı yol genişletilmesine ve yeşil alanların elde edilmesine yönelik kamulaştırmalar yapılamamıştır. Yollar yapıların yenilenme süreci içinde genişletilmiş, yeşil alanlara ayrılan bölgelerde ise geçici ruhsata bağlı olarak konut alanları oluşmuştur. Yerleşik alandaki yoğunluklar ise merkezden kentin dış çeperlerine doğru düşmektedir. Plan dönemi sonuna kadar kent, yerleşik alan sınırları içinde mevcut dokunun yıkıp yenilenmesi biçiminde yoğunlaşmış, karayolu üzerinde bugün de gözlenen yapılaşma baskısı başlamıştır. Merkezde fonksiyon dönüşümü hızlanmış, konut olarak kullanılan yapılar 2. ve 3. katlara kadar ticaret ve hizmetler amacı ile kullanılmaya başlanmıştır (İllerBankası, 1968, s:62).

1950'lerde merkezi yönetim yatırım kararları doğrultusunda kamu yatırımlarına bağlı ve bugünkü gelişmelerin temeli olan kararlar ise, 1950 yılında yeni karayolunun kıyı

boyu yeryer de dolgu alanları üzerinde (Liman-Akçaabat arası) inşa edilmesi, kentin doğusundaki havaalanı (1957), KTÜ (1963), çimento fabrikası (1967), Liman tesisleri ve resmi kurum yerseçimleridir (HARİTA 5.4).

5.1.4.2. 1968 Planı

17 yıllık projeksiyon dönemine sahip olan 1968 planı 1985 yılı hedef alınarak hazırlamış ve 1970 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Merkezi yönetim (İmar İskan Bakanlığı-İller Bankası) tarafından 1968 yılında açılan ulusal yarışma sonucu elde edilen imar planı Trabzon'un Lambert Planından (1938) sonra yapılan ikinci planıdır (HARİTA 5.5). Planın yapıldığı 1968 yılı, ülkemizde geniş kapsamlı planlama görüşünün tartışılmaya başlandığı dönemdir. 1968 Plan çalışmasının kuramsal temeli; ülke-bölge ölçeği kapsamında, hinterland ilişkileri ve bu bağlamda nüfus-işgücü projeksiyonları ve bunların mekansal ilişkileri, donatı standartları ve gelişme sürecinde etaplama kavramı düşüncelerine dayanmaktadır. Planlama ilkeleri İmar ve İskan Bakanlığı Bölge Planlama birimince oluşturulan "Doğu Karadeniz Bölgesi Bölgesel Gelişme, şehirleşme ve Yerleşme Düzeni" çalışmasına dayanılarak İller Bankası tarafından hazırlanan "Analitik Etüd" verileri doğrultusunda belirlenmiştir. İller Bankasının hazırladığı Analitik Etüdün; kapsamlı anket çalışmalarına dayandırılan kentin sosyo-ekonomik yapısından, yerleşmenin fiziki niteliklerine, gelişme sürecinden ülke-bölge ilişkilerine kadar

uzanan araştırmaları kapsamaktadır.

5.1.4.2.A. 1968 Plan Kararları

1968 yılında hazırlanmaya başlanan ikinci plan çalışmasının ağırlıklı amaçları incelendiğinde;

* Ülke, bölge ve yakın hinterland ölçeğinden gelen girdiler doğrultusunda Trabzon kentinin alt bölge merkezi olarak gelişmesinin önerilmesi,

* Bütüncül bir planlamadan bağımsız olarak gerçekleştirilen kamu yatırımlarının plan bütünü içinde değerlendirilmesinin hedeflenmesi,

* Fonksiyon alanlarının projeksiyonlar bağlamında boyutlarının ve gelişme yönlerinin belirlenmesi,

* Birbiri üstüne binen şehir içi ulaşım ile şehirler arası ulaşım sorunlarının çözülmesinin hedeflenmesi,

* Geçici ruhsatlar ve bu bağlamında plan kararlarına aykırı gelişmelerin plan çatkısı içinde değerlendirilmesi,

* Kentin doğal eşikleri olan kıyıları, dereleri, vadileri, tepeleri koruyucu kararlar üretmesi,

* Donatı standartları ve erişilebilirlik olgusuna önem vermesi,

* Kentin sosyal ve fiziki bir alt bölgesi olan mahallerin tanımlaması,

* Kentin tarihi kimliğini öne çıkartarak koruması,

şeklinde özetlenebilir.

Plan çalışması sonucunda 725 Ha alanda 140.000 kişinin yaşaması öngörülmüştür. 1970'de onaylanan plan 1984

yılına kadar uygulamada kalmıştır.

Bu amaçlar doğrultusunda plan kararlarının oluşturulmasında, fonksiyon alanları yerseçimleri ve ulaşım akslarının belirlenmesinde kentin gelişmesini yönlendiren topografik yapı dikkate alınmıştır. Kentin gelişime konut alanları ağırlıkla güneye yamaçlarda önerilmiştir (HARİTA 5.5). Plan temel ilkelerinden biri de etaplama olduğu için rezerv konut alanları da plan bütünü içinde belirlenmiştir (HARİTA 5.5). Konut alanları, alt gruplar oluşturacak şekilde, konut alanı planlama ilkeleri doğrultusunda düzenlenmiş, yeşil kuşaklarla birbirinden ayrılmaları hedeflenmiştir. Yaklaşık 95.000 kişinin yaşaması öngörülen 400Ha gelişme konut alanlarında 150 - 300k/Ha arasında yoğunluk önerilmiştir. Plan kararları Trabzon'un kıyı şeridi boyunca mevcut lineer gelişimi kabul etmekle beraber karayolunun üzerindeki baskıları da hafifletmek amacı ile yerleşik alan dışında karayolu boyunca sınırlı alanlarda iki kat ve düşük yoğunlukta yapılaşmaya izin vermiştir.

Tarihi kent çekirdeği olan Kale içi, kent bütünü içinde koruma amaçlı ve konut alanları planlama ilkelerine uygun bir yaklaşımla düzenlenmiştir.

Planın getirdiği bir diğer karar da Lambert planında olduğu gibi Zağnos ve Tabakhane derelerinin geçtiği doğal eşik niteliğindeki vadilerin yerleşime açılmayarak korunmasıdır (HARİTA 5.5.). Plan kararları doğrultusunda, bu vadilerdeki aşırı eğimleri zorlayarak oluşan konut alanlarının yeşil alana dönüştürülmesi önerilmiştir.

Planın ana kararlarından en önemlisi kentin makro formunu da belirleyecek olan ve merkezi iş alanlarını güneyden saran tanjant yol yaklaşımıdır (HARİTA 5.5.). Tanjant yolun güney yamaçlarda gelişmesi önerilen konut alanlarına giriş vermesi ve kent bütününde konut-işyeri ilişkisini sağlaması hedeflenmiştir. Plan yapım döneminde kıyıdan geçen karayolu dışında, kent merkezinin de üzerinde yeraldığı ana yollar ve kentin kırsalı ile bağlantısını sağlayan ulaşım aksları plan çatkısında yer almıştır (HARİTA 5.5).

5.1.4.2.B. 1968 Plan Uygulama Sonuçları

1985 yılında plan projeksiyon dönemini tamamladığında kent, plan projeksiyon nüfusu olan 140.000'e yaklaşılmış ve hedef yıldaki nüfus 105.000 kişi olmuştur. Nüfus projeksiyonlarının yanı sıra diğer sayısal projeksiyonlarada da hedefe ulaşılmasına rağmen uygulama sürecinde kent beklenen makro forma sahip olmamıştır (HARİTA 5.6).

Konut alanları; doğu-batı yönünde lineer gelişiminin yanısıra güneyde mevcut ulaşım aksları doğrultusunda gelişimini sürdürmüş, yürürlükteki planın önerdiği alt bölgeler oluşmamıştır (HARİTA 5.6). Bu dönemde farklı yoğunluklarda gerçekleşen 268.74 Ha konut alanı planın önerdiği doygunluğa erişememiştir. Planın ana kurgusunda belirleyici olan kentsel işlev alanlarını yönlendirmesi, ilişkilerini kurması amacı ile önerilen tanjant yolun gerçekleşmemesi planın önerdiği gelişme ve rezerv konut alanlarının oluşmasını engellemiştir. Bu nedenle konut alanları ağırlıkla karayolu

olmak üzere kırsala ulaşan mevcut yollar üzerinde gelişimini sürdürmüştür. Plan dönemi içinde karayolu üzerinde 2 katlı düşük yoğunluklar önerilmiş olmasına rağmen bu bölgelerde ağırlıkla yüksek yoğunluklu konut alanları oluşmuştur. Planın ana ilkelerinden biri olan etaplı gelişme gerçekleştirilememiş, konut alanları plan sınırları dışında kadastral yollar, plan sınırları içinde ise mevcut yollar üzerinde saçaklanarak dağınık bir doku ortaya çıkmıştır. Bu gelişme doğrultusunda planın önerdiği mahalle alt grupları da oluşmamıştır.

Konut alanlarının yanısıra kamu kurumları da karayolu üzerinde yer seçmiştir.

Doğal eşikler olan Zağnos ve Tabakhane derelerinin vadilerinde yer alan konut alanlarının yeşil alana dönüşümü sağlanamamış yapılaşma artarak devam etmiştir (HARİTA 5.6). Liman arkasındaki alanlarda plan kararları ile yapılaşma yasağı getirilmesine rağmen gelişimini sürdürmüş, doğal eşikler zorlanmıştır.

Plan uygulamada kaldığı dönem içinde kent doğusunda Üniversite, hava alanı ve karayolu boyunca yoğunlaşan konut alanları ile sınırlanmaktadır. Batıda ise doğal yapıdan kaynaklanan eşiklerin dışında, karayolu boyunca yoğunlaşan konut alanları yer almaktadır. Uygulama döneminin sonunda kent yerleşik alanı toplam 799 Ha'a ulaşmıştır.

Kent merkezi Lambertin yaptığı plan önerisi doğrultusunda gelişen doğu-batı yönündeki Maraş Caddesi ve Uzun Cadde aksları üzerinde gelişimini sürdürmüş, liman ve limana

bağlı fonksiyonlar ise yerlerini korumuştur (HARİTA 5.6).

Plan uygulama sürecinde donatı alanlarının elde edilmesi için benimsenen terklere dayalı oluşum süreci Trabzon kentinde tanjant yolun gerçekleştirilmesi aşamasında da kullanılmıştır. Plan çatkısında diğer fonksiyon alanları için de yönlendirici olan tanjant yolun gerçekleşme süreci bu nedenle uzamıştır.

5.1.4.3. **1977 Planı**

Yarışma sonucu elde edilen 1970 planının yapıldığı dönemde halihazır haritaların eksikliği nedeni ile plan sınırları içine alınması gereken Toklu ve Beşirli köyleri planlama çalışmasına dahil edilememiştir. 1977 Plan çalışması sonucunda gözden geçirmelerin yanısıra 80 Ha'lık ilave alan planlanmıştır (BERKSAN,1987,s:59). 1977 yılındaki plan çalışması sonucunda toplam 805 Ha alan planlanmıştır. 1977 yılında yapılan bu planın amacı Toklu ve Beşirli köylerinin plan sınırı içine alınmasının yanısıra 1968 planının konut alanları gelişiminde önerdiği etaplamaların gerçekleştirilememesidir.

5.1.4.4. **1984 Planı**

Trabzon kentinin 1984 plan çalışması ülkemizde planlama kurumunun yeniden sorgulandığı dönemde yapılmıştır. Bu dönemde uygulamada karşılaşılan güçlüklere çözüm arayışına gidilmiş, nüfus ve işgücü projeksiyonlarına bağlı olarak fonksiyon alanlarının ve plan sınırlarının belirlenmesi,

etaplama ilkeleri gibi kuramsal doğrulardan ve ideal plan kavramından geri dönülerek bunların yerine kapasite doygunluğu hedefleyen plan yaklaşımı kabul edilmiştir. Bu yaklaşım çerçevesinde yapılan planlara bağlı olarak gelişen kentlerde doygunluğa erişme, donatı alanlarının elde edilmesi ve altyapının oluşumu sürecinin uzadığı gözlenmektedir. Revizyon sürecinde mevcut planın ana çatkısı değiştirilmemiş, başta yoğunluklar olmak üzere uygulama güçlüğü çekilen alanlarda revizyonlar gerçekleştirilmiştir.

5.1.4.4.A. 1984 Plan Kararları

Revizyon amaçlı yapılan 1984 tarihli planın ana ilkeleri;

* Kentin gelişiminin güneydoğuya çekilmesi,

* Bir önceki planda da yer alan ana ulaşım kararları kabul edilmesi,

* Karayolu üzerindeki konut alanı gelişimlerinin kabul edilmesi,

* Plan kararlarının oluşum sürecinde mülkiyet faktörünün önem kazanması,

* Doğal eşiklerin, dere yataklarının ve kıyının korunması,

olarak özetlenebilir.

Revizyonla birlikte plan sınırları genişletilerek kentsel gelişme alanları arttırılırken, yerleşik alanda ve gelişme alanlarının bir bölümünde yoğunluk artışlarına gidilmiştir. Tüm planlama alanı 2065 Ha olan 1984 tarihindeki plan çalışması revizyon amaçlı yapılmıştır (HARİTA 5.7).

Mevcut plana ilave olarak 1265 Ha alan plan sınırları içine alınmıştır. Plan sınırları içinde farklı yoğunlukdaki konut bölgelerinde, 101.318 kişi gelişme alanlarında toplam 196.781 kişinin yaşaması öngörülmüştür.

Kıyıda hedeflenen düşük yoğunluklardan ve kıyı ile yamaçlar arasındaki yoğunluk kademelenmesi kararından vazgeçilmiş, mevcut gelişmeler kabul edilmiştir.

Etaplama ve mahalle alt bölgelerini oluşturma çabasından bir ölçüde vazgeçilmiş mülkiyet esas alınarak plan çalışması yapılmıştır. Mahallelerin doygunluk süreci kontrol altına alınamadığı için süreç içinde uygulamaya giren mülkiyetlerin birbirini kilitlemesinin önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

Plan sınırları doğubatı yönünde karayolu baskısı nedeni ile genişletilirken, yine de kentin gelişmesinin güneydoğuya çekilmesi hedeflenmiştir (HARİTA 5.7).

Bir önceki planın ana çatkısı olan tanjant yol bu imar planınıda da ana ilke olarak benimsenmiştir. Birinci plan döneminde tanjant yol güzergahı üzerinde oluşan plana aykırı gelişmeler nedeni ile revizyon sırasında değişiklik önerilmiştir (HARİTA 5.7).

Tarihi çekirdeği çevreleyen Zağnos ve Tabakhane dere yataklarının korunması, üzerinde oluşan yasadışı konut alanlarının revizyon sürecinde ıslah edilmesi gerekliliği doğrultusunda karar oluşturularak yapılaşma yasağı kararının sürdürülmesi kabul edilmiştir (HARİTA 5.7).

5.1.4.4.B. 1984 Plan Uygulama Sonuçları

1984 planı yürürlükte kaldığı dönemde; uygulamaya bağlı olarak terkler ile gerçekleştirilemeyen ve planın ana çatkısını oluşturan tanjant yolun belirli bir bölümü karayolları tarafından gerçekleştirilmiş, Kale geçişi ve liman yönündeki bağlantı ise bugüne kadar uygulanamamıştır (HARİTA 5.8).

Konut alanları gelişimi genel eğilimler doğrultusunda; kıyıdan geçen karayolu ve köylere ulaşan akslar üzerinde gelişimini sürdürmüştür. Havaalanının güneyinde, KTÜ'nün doğusunda yer alan konut alanları bu fonksiyonların ve karayolunun da çekiciliği ile yoğun gelişimini sürdürmüş, ve güneye doğru gelişmek yerine karayoluna yakın bölgede yoğunlaşmıştır (HARİTA 5.8). Kamu kurumlarının yerseçimleri paralelinde, ulaşılabilirliğin kolaylığı ve arsa fiyatlarının göreceli düşüklüğü nedeni ile kentin doğusunda karayolunun güneyindeki konut alanlarını gelişimini hızlandırmıştır (HARİTA 5.8). Planın uygulamada kaldığı dönem içinde yeni gelişme alanlarının karayolu çevresindeki bölgelerinde ve yerleşik alanda plan kararları gerçekleşmiştir. Buna karşın 1970 planın önerdiği ve tanjant yola asılarak gelişme hedeflenen konut alanları 1984 planı döneminde de gerçekleşmemiştir. Kent eğilimler doğrultusunda karayolu üzerinde yoğunlaşarak gelişimini sürdürmüştür (HARİTA 5.8).

Bu dönemde kentin batısında karayolu ile deniz arasındaki alanda yürürlükteki planın uygulanma oranı yaklaşık %50 iken, karayolunun güneyinde bu oran %15 lere düşmekte-

dir. Hava alanının güneyinde yer alan gelişme konut alanlarının gerçekleşme oranı ise %15'lerde kalmıştır. Bir önceki plan döneminde açılan alanların henüz %40'ı gerçekleşmişken, 3236 ha ilave alan planlanlanarak planlama sınırları genişletilmiştir.

Resmi kurumlar yer seçimlerini kentin doğusunda karayolu-kıyı arasındaki bant üzerinde yapmışlardır (HARİTA 5.8). Bölge müdürlükleri kompleksleri içinde yer alan lojmanlar ağırlıkla teknik personel tarafından kullanılmaktadır.

Planın yürürlükte kaldığı dönem içindeki (1984-1987) inşaat ruhsatları incelendiğinde; yapılaşma talepleri revizyonlara bağlı yoğunluk artışları bağlamında gelişme alanlarından çok yerleşik alanda yoğunlaşmış ve plan bütününde %62.76'sının yerleşik alan için verildiği gözlenmiştir.

Aynı dönem de toplam 77 plan tadilatı içinde %24.6 ile ıslah planları başta gelmektedir. Plan sınırları içinde oluşan, plan önerilerine aykırı oluşumlar ıslah planı yolu ile yasallaştırılmaktadır. %19 ile ulaşım akslarındaki tadilatlar ikinci sırada yer almaktadır. Bu tadilatlar yol en kesitlerini değiştirici olmanın yanısıra, adaların tekrar bölünmelerine ve yeni parsel oluşumlarına olanak vermek için yaya yollarının açılması yönünde olmuştur. %14 ile konut alanlarındaki tadilatlar ise kat artımı ve ulaşım akslarını etkileyen tadilatlardır.

5.1.4.5. 1987 Planı

Çalışma; revizyon ve ağırlıkla ilave imar planı niteliği taşımaktadır. Mücavir alanlarda halihazır haritası bulunan bölüm bütünü ile kapasite doygunluğu hedefleyen plan anlayışı ile plan sınırları içine alınmış (HARİTA 5.9), projeksiyonlar bir ölçüde gözardı edilmiştir.

5.1.4.5.A. 1987 Plan Kararları

1987 planının ana kararları;

* Nüfus projeksiyonlarının ötesinde kapasite nüfus yaklaşımı ile plan sınırlarının belirlenmesi,
* Kentin gelişiminin güney yamaçlara çekilmesi,
* Mevcut yoğunluklarda dengeyi sağlamak,
* Doğal eşiklerin, derelerin, vadilerin ve kıyının korunması,
* Kentin fonksiyon alanlarını güneyden bağlantısını sağlayacak ikinci bir ana aksın önerilmesi olarak özetlenebilir.

Kentin lineer gelişim eğilimleri gözardı edilmeden daha önceki planlarda olduğu gibi kentin gelişiminin güneye çekilmesini hedefleyen (HARİTA 5.9), 1987 tarihinde yapılan plan çalışması 2000 yılı hedef alınarak hazırlanmıştır. 2000 yılı için öneri nüfus nazım imar planı yoğunluk kararlarına göre 373.761 kişi olarak kabul edilmiştir. Uygulama aşamasında yönetmelik koşullarına göre imar durumu verildiğinden plan sınırları içindeki yapı ve insan yoğunlukları nazım

plan verilerinin çok üstüne çıkmıştır. Kapasite plan yaklaşımı doğrultusunda 1262 Ha'ı ilave olmak üzere toplam 4479 Ha alan planlanmıştır.

Plan yapım sürecinde yerleşik alanlar da dahil olmak üzere nüfus dağılımında ayarlama yapmak amacı ile gerçekleşmesi çok güç olan bir kararla yoğunlukların düşürülmesi hedeflenmiştir. Bir önceki plan döneminde 400 ve 500 k/Ha'lık yoğunlukta düzenlenen 194.64 Ha alanda yoğunluklar düşürülerek max 300 k/Ha olarak önerilmiştir.

Bir önceki plan ile önerilen konut alanları doygunluğa erişmemesine rağmen merkez ve karayolu boyunca yer alan yerleşik alanlarda ise eğilimler doğrultusunda yoğunluk artışlarına gidilmiştir.

İlk iki planda önerilen ve sadece batı bölümü gerçekleştirilen tanjant yolun konumu değişitirilmiştir. Daha önceki planlarda olduğu gibi kentin gelişimi güneye çekilmesi hedeflenmiş (HARİTA 5.9), bu nedenle tanjant yolun güneyinde kenti doğu-batı doğrultusunda boydan boya kat eden ikinci bir ana ulaşım aksı önerilmiştir. Bu plan kararı sonucunda aynı yaklaşımların sürdürülmesi nedeni ile tanjant yol geçekleşme sürecinde karşılaşılan sorunlar tekrar gündeme gelecektir.

İmar planı sınırları her plan döneminde genişletilerek kent tüm mücavir alan sınırları içinde kapasitesi doğrultusunda yapılaşmaya açılmıştır.

5.1.4.5.B. 1987 Plan Uygulama Sonuçları

Doğu batı yönündeki konut alanları karayolu boyunca gelişme hızlarını korumaktadır. Yerleşik alanda plan karları ile getirilen yoğunluk artışları doğrultusunda yıkılıp yeniden yapılaşma süreci tekrar başlamıştır. Bu gelişmelere rağmen birinci planda önerilen gelişme alanlarının güney-doğuda yer alan bölümü 24 senelik planlı döneme rağmen hala gerçekleşmemiştir. Bu gelişmenin olmamasının ana nedeni öneri konut alanlarını besleyecek ulaşım akslarının plan dönemleri içinde belirli bir program doğrultusunda gerçek- leşmemesi, terkinler yolu ile oluşmasının beklenmesidir (HARİTA 5.10). Bir diğer neden de nüfusun ihtiyacı üzerinde konut alanı açılarak, yerseçimini yönlendirmenin göz ardı edilmesidir.

5.1.5. İMAR UYGULAMA SÜRECİ

1970 yılında Trabzon kenti için yapılan ikinci imar planından itibaren plan sınırları içinde yer alan alt bölgede parsel bazında imar uygulamasına giriş süreci irdelenmiştir (HARİTA 5.11). Seçilen alanı kuzeyde temel plan önerisi olan tanjant yol sınırlamaktadır. Belediyelerin donatı alanlarının gerçekleştirilmesinde ekonomik kaynaklarının yetersiz olması, yatırımcı kurumlarla koordinasyon kurulamaması nedeni ile donatılar süreç içinde elde edilmektedir. Bu bağlamda 1970 planının temel önerilerinden olan tanjant yol 1980'li yıllarda karayolları tarafından kamulaştırılıncaya kadar gerçekleşmemiştir. Tanjant yolun geçtiği

parseller plan uygulamada kaldığı süre içinde terklerini gerçekleştirmedikleri için ana ulaşım aksının oluşum süreci uzamıştır. Kent planı yapımından sonra teknik ve sosyal altyapı donatı alanlarına bağlı etaplamalar oluşturulmamış olması bunun en önemli nedenlerinden biridir.

İmar planı sınırları içine giren parseller imar hakkını elde ettikten sonra uygulamaya girmek için plan yaptırımlarının olmaması nedeni ile kentsel arsa piyasası koşullarında imara açılmaktadır. Arsaların parselasyon yapılma dönemleri birbirinden farklılık göstermektedir. Farklı dönemlerde parsellenen arsalar donatı terklerini de farklı dönemlerde yepmaktadırlar. 1960-1993 yılları arasındaki 33 yılda 85 parsel farklı dönemlerde imar uygulamasına girmiştir. En yoğun uygulama %25.8'lik pay ile 1981-1985 döneminde gerçekleşmiştir (HARİTA 5.11). Farklı dönemlerde ve belirli bir etaplama olmadan dağınık şekilde gerçekleşen bu uygulamalar aynı zamanda kentteki sosyal ve fiziksel bir alt bölge olan mahallelerin oluşum sürecini uzatmaktadır.

Yukarıda anlatılan oluşumlar nedeni ile plan öneri olan ulaşım aksları, yeşil alanlar belediyece elde edilememektedir. Ya da donatıların bütünleşmesi gerçekleşmemektedir. Bütünleşemeyen ulaşım aksları beraberinde beslemesi gereken konut alanlarının gerçekleşmemektedir.

Farklı dönemlerde gerçekleşen parselasyonlar sonucunda oluşan yeni parsellerin satışı da farklı dönemlerde gerçekleşmektedir. Buna bağlı olarak parsel sahipleri imar haklarını da farklı dönemlerde kullanmaktadır. Bu bağlamda yer-

leşmede konut alanları gerçekleşmemekte, sürekli bir şantiye hali devam ederek bütünleşme sürecini uzatmaktadır.

5.2. TEKİRDAĞ KENTİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ

5.2.1. TRAKYA ALTBÖLGESİ - TEKİRDAĞ İLİ

Tekirdağ kentinin de yeraldığı (HARİTA 5.12), ülkenin kuzeybatısında bulunan Trakya Alt Bölgesi, yükseltilerin Karadeniz kıyılarında yoğunlaştığı fazla engebeli olmayan bir topografyaya sahiptir. Alt bölgede Karadeniz kıyıları dışında 1500 m'yi geçen yükseltiler yoktur. Yıldız dağları ile Marmara kıyıları arasında Ergene Ovası bölge topografyasını biçimlendirmektedir. Bölgenin en önemli akarsuları olan Ergene ve Meriç Nehirlerinin suladığı ovalar tarım - yerleşim için uygun alanları oluşturmaktadır.

Bölgenin doğal yapısı ulaşım olanaklarının çeşitlenmesine olanak tanımaktadır. Türkiye ve Ortadoğu'nun Avrupa ile ulaşım bağlantısını sağlayan karayolunun bölgeden geçmesi, karayolu üzerinde konumlanan yerleşmelerin ekonomisinde de etkili olmaktadır. Doğal yapının sağladığı olanaklar bağlamında ana ulaşım aksları ve tarım alanlarının nitelikleri bölgesel aglomerasyonda etkili olmaktadır.

1990 yılı nüfus sayımlarına göre Trakya alt bölgesinde[4] ülke nüfusunun %2.08'ini oluşturan 1.182.953 kişi yaşamaktadır. 1960 yılında ülke nüfusundan alınan pay ise %2.86'dır (TABLO 5.5). Bölgenin ekonomik yapısındaki gelişmelere rağmen ülke nüfusu içindeki payı düşmüştür. 1985 yı-

(4) Trakya Alt Bölgesi Edirne, Kırklareli, Tekirdağ illerinden oluşmaktadır.

lına kadar bölgede kırsal yerleşmelerde yaşayan nüfus ağırlıktayken, Bölge nüfusu tarım sektörü ağırlıklı olmasına rağmen 1990 nüfus sayımlarına göre %52 oranında kentsel alanlarda yaşamaktadır (TABLO 5.5-GRAFİK 5.5). Bölgedeki kentleşme oranı ülke ortalamasına yakın olmasına rağmen, ulaşım olanakları, ülke ticari merkezine yakınlığı gibi faktörlerin güçlülüğüne göre düşük bir değer taşımaktadır.

Trakya Alt Bölgesi genelinde doğal yapının sağladığı olanaklar ekonomik yapıda tarım sektörünü ön plana çıkarmaktadır. Bölge nüfusunun 1970'de %70'i, 1990'da ise %56'sı tarım sektöründe çalışmaktadır. Ülke genelinde ise tarım sektöründe çalışanların payı 1970'de %69 ve 1990'da %54'dür (TABLO 5.6-GRAFİK 5.6). Tahıl ve endüstriyel bitkiler bölgedeki hakim ürün türleridir. Doğal yapı özellikleri ve hakim ürün türleri bölgede makinalı tarımın gelişmesine olanak tanımaktadır.

Tarım sektöründe çalışanların payı ülke ortalamaları ile paralellik göstermesine rağmen sanayi sektöründe çalışanların payı ülke ortalamalarının altındadır. Trakya Altbölgesinde çalışanların 1970 yılında %5.3'ü 1990 yılında ise %15.1'i sanayi sektöründe çalışırken ülke genelinde bu oranlar 1970'de %11.70, 1990'da ise %17.4'dür (TABLO 5.6-GRAFİK 5.6). 1990 yılı sosyo-ekonomik yapı verilerine göre Trakya alt Bölgesinde sanayi sektörünün en gelişmiş olduğu il Tekirdağ'dır. Çorlu ilçesinde yer alan organize sanayi bölgesi dışındaki sanayi tesisleri bölgede yer alan diğer yerleşmelere dağılmıştır.

Trakya bölgesi konumu ve doğal yapı özelliklerinin sağladığı olanaklar bağlamında ülke gelişme aksları ile güçlü bir entegrasyona sahiptir. Ülke genelinde yatırım ve pazarlamanın denetlendiği, yönetici merkez olan İstanbul'a yakınlığı bölge ekonomisini güçlendirmektedir. Bölgenin topografyası, ulaşım olanakları yerleşim bölgelerinin dağılımında sınırlayıcı olmaktan çok seçenekleri arttırmaktadır.

Tekirdağ il'i bütününde ki doğal yapı özellikleri altbölge genelinde olduğu gibi ulaşım aksları ve yerleşmelerin yerseçimine farklı şeçenekler sağlayacak özelliklere sahiptir.

İldeki hızlı sanayileşmeye karşın ekonomi tarıma dayalı olmaya devam etmekte ve 1990'da il nüfusunun %44.7'si kırsal karekter göstermektedir (TABLO 5.7-GRAFİK 5.7), buna rağmen Tekirdağ, Çorlu, Muratlı ve Çerkezköy yerleşmelerinde kentsel nüfus oranı kırsal nüfusdan daha büyüktür[5]. İl bazında 1980 yılından sonra kentsel nüfus oranı artmış (TABLO 5.7-GRAFİK 5.7), il dışından ve kırsal yerleşmelerden il sanayiinin odaklaştığı kentsel yerleşmelere (Tekirdağ, Çatalca) sürekli bir göç hareketi oluşmuştur.

1927'de kentsel yerleşme sınırı sayılan 10.000+ nüfus grubuna sadece merkez ilçe girerken 1960'da Çorlu, 1965'de Malkara, 1970'de Hayrabolu kentleri bu gruba katılmıştır. Bugün kabul edilen 20.000+ grubunda ise Tekirdağ, Çorlu, Çerkezköy ve Malkara yerleşmeleri yer almaktadır.

---

(5) Tekirdağ ve Çorlu'da 1970'den Çerkezköy'de 1975'den, Muratlı'da 1985'den itibaren kentsel nüfus kırsal nüfustan fazladır.

5.2.2. TEKİRDAĞ KENTİ

5.2.2.1. Tekirdağ Kenti Doğal Yapı Özellikleri

Tekirdağ kentinin yeraldığı Marmara kıyıları yer yer yükseltiler olmasına rağmen, kıyı ovalarının oluşturduğu yumuşak bir topografyaya sahiptir. Tekirdağ kenti Marmara denizi kıyısında yer almasına rağmen doğal bir limandan yoksundur.

Eski çekirdeği ölü yalıyarlar üzerine kurulmuş olan kent kuzeye doğru basamaklar biçiminde yükselen setler halindeki yamaçlar üzerine yerleşmiştir. Kent yerleşik alanı derin vadiler yaratmayan dereler ile bölünmektedir. Kentin doğusunda makroformu etkileyen yerleşim için sakıncalı jeolojik alanlar mevcuttur. Doğal yapının sağladığı olanaklar doğrultusunda kent kıyıdan kuzeye doğru yarı radyo konsantrik formda gelişirken, doğu yönünde karayolu ile kıyı arasında lineer gelişim göstermektedir.

5.2.2.2. Tekirdağ Kenti Nüfus Yapısı Gelişimi

Tekirdağ kentinde 1960'da 23.987 kişi olan nüfus 1990 yılında 80.442 kişiye ulaşmıştır (TABLO 5.8-GRAFİK 5.8). Kentin il kentsel nüfusundan aldığı pay 1960 yılında %28.25'den 1990'da %31.07'ye yükselmiştir. Nüfus artış hızı 1975-1980 döneminde yükselmeye başlayan Tekirdağ kentindeki nüfus gelişimi sınır bölgesine yakın olması nedeniyle ülkenin uluslararası ilişkilerinden etkilenmiştir (TABLO 5.8).

Kurtuluş savaşı sonrası Lozan Anlaşması gereği oluşan mübadeleler sonucunda Tekirdağ kentinin nüfus yapısında

büyük değişiklikler oluşmuştur. 1950'lede Tekirdağ nüfusunun %24'ünü (Yurt Ans, s:6991) göçmenler oluşturmaktadır. II. Dünya savaşı döneminde artan il dışına göçler ise savaşı izleyen yıllarda büyük bölümünün geri dönüşü ile sonuçlanmıştır (Yurt Ans, s:6973).

1970'lerdeki sanayileşme Tekirdağ kentinden il dışına göçü yavaşlatmış ve 1975-1980 arası nüfus artışı tekrar hızlanmıştır (TABLO 5.8-GRAFİK 5.8). İl dışı göçler ise ağırlıkla Marmara bölgesi yerleşmelerine yönelik olmaktadır. Göçün daha çok erkek işgücü biçiminde olması kentsel yerleşmelerde erkek nüfus oranının yükselmesine yol açmış, çalışma çağındaki nüfus oranının ülke ortalamasından yüksek olmasına neden olmuştur.

Tekirdağ kentindeki nüfus artış hızı 1970-1975'de %16.59'dan 1985-1990'da %27.25'e yükselmiştir (TABLO 5.8). Sanayi ve hizmetler sektörünün geliştiği kent kendi kırsalından ve bölgesinden göç almakta, bu göçler tek erkek ağırlıklı olmaktadır.

5.2.2.3. Tekirdağ Kenti Ekonomik Yapı Gelişimi

Tekirdağ kenti sosyo-ekonomik hizmetler bakımından, kendi kırsalının yanısıra ilçeleri olan Malkara, Hayrabolu, Şarköy, Muratlı, İpsala, Keşan ve Enez ilçelerini etki altına alan 4. kademe bir merkezdir. Tekirdağ kenti etki alanında kalan yerleşmelere, toptan-perakende ticaret hizmetleri, resmi kurum hizmetleri, ulaşım hizmetleri, sağlık hizmetleri ve eğitim hizmetleri vermektedir.

Alt bölge genelinde ve İl bazında tarım sektörü ağırlıkta iken Tekirdağ kenti sanayi sektörü ağırlıklı bir yerleşmedir (TABLO 5.6-GRAFİK 5.6). Kentin verdiği hizmetlerin kendi sınırları dışına taşması hinterlandındaki değişimlerin de kent ekonomisi üzerinde etkili olmasına neden olmuştur. Tekirdağ kentinin hinterlandında yetişen ağırlıklı ürün türü il bütününde olduğu gibi tahıl ve endüstri bitkileridir. Ülke genelinde tarım politikalarında izlenen yaklaşımlar kent ekonomisi üzerinde de etkili olmuştur[6].

1960'ların ilk yarısında Çanakkale-İstanbul karayolunun yapılması ile pazarlama olanakları artan Tekirdağ kentinin ticareti 1970'lere kadar tarım ürünleri alım satımına dayalıdır. Çerkezköy'de kurulan sanayi tesisleri, hammaddelerini dışarıdan sağlayan ve ürünlerini yurt içi ve yurt dışında kendi olanakları ile pazarlayan kuruluşlardır. Bu kuruluşların Tekirdağ ticaretine katkısı çok sınırlı (Yurt Ansk. s:7019) olmasına rağmen kentteki sanayileşme gelişmesine bağlı olarak ticaret sektöründe çeşitlenmeler başlamıştır.

Marmara Bölgesinin İstanbul'dan sonra ikinci büyük limanı olan Tekirdağ limanının 1970'lerden itibaren öneminin artmasına paralel olarak kent ekonomisinde ulaştırma sektörünün payı da arttırmıştır.

Ekonomisi tarıma dayalı bir bölgede yer almasına

---

(6) Tarım sektöründe gözlenen önemli dönüm noktaları; 1930'da buğday destekleme alımları, 1950'de modernizasyon ve 1960'lardaki bitkisel yağa olan talebinin artması kentte etkisini göstermiştir. Mübadeleye bağlı olarak tarımsal yapıda da değişimler gözlenmiştir. Bu değişimler; göçmen nüfusa küçük topraklar verilmesi ile küçük mülkiyetin yaygınlaşması, bağcılık ve şarapçılığın geriliyerek ayçiçeği ve tütün üretiminin yaygınlaşmasıdır (Yurt Ansiklopedisi s:6991).

rağmen, 1971 yılında İstanbul'daki sanayinin desantralizasyonu kapsamında Çerkezköy'ün Organize Sanayi Bölgesi olarak desteklenmesi kentteki sanayileşme sürecini de hızlandırmıştır. Tekirdağ kentinde 1970 yılında %47.5 olan hizmetler sektöründe çalışanların tüm çalışanlar içindeki payı yükselerek 1990'd %64.7'ye ulaşmıştır (TABLO 5.6). 1931 yılında kurulan tekel şarap ve içki fabrikası kentteki büyük ölçekli ilk sanayi kuruluşlarıdır. Kentte yer alan ve 11 ile 428 arası işçi çalıştıran sanayi tesisleri ağırlıkla tarımsal üretimin işlenmesine ve toprağa dayalı kuruluşlardır (Yurt Ansk s:7016-7017).

5.2.3. TEKİRDAĞ KENTİN ULAŞTIĞI MAKROFORM VE FONKSİYON ALANLARININ GELİŞİMİ

Tekirdağ 1948 yılına kadar Marmara denizi kıyısında, ölü yalıyarlar üzerinde yerleşmiş olan bir liman kenti olarak gelişme göstermiştir. Kent bu dönemde liman arkasındaki merkez çevresinde gelişen yarı konsantrik makro forma sahiptir. İstanbul-Çanakkale karayolunun gerçekleşmesi sonucunda kentin İstanbul ilişkisi güçlenmiş, Tekirdağ İstanbul'un ikinci konut için tercih ettiği bir kent haline gelmiştir. Karayolunun kıyıya yakın geçmesi kentin gelişimini lineer hale getirmiştir. Yapılan imar planları ile de bu eğilimler kabul edilmiştir.

Kentin merkezi ilk olarak eski limanın arkasındaki ölü yalıyarlar üzerinde, Orta Cami ve Paşa Cami arasındaki bölgede gelişmiştir. Süreç içinde Tekirdağ kentini Muratlı

ile bağlayan Cadde ve Şadırvan Caddesi üzerinde yoğunlaşmış ve lineer bir gelişme göztermiştir.

Kısmen merkezde ve çevresinde yeralan konut alanlarındaki organik doku zaman içinde bozulmuştur. 1991 tarihinde sit alanı sınırları belirlenerek doku ve tescilli yapılar korunmayı hedefleyen koruma amaçlı imar planı yapılmıştır. 1970'li yıllardan başlayan ve hisseli ifrazla oluşan konut alanları kentin fizik mekan bağlamında belirlenen hedeflerine ulaşmasını engellemiştir. Plan kararları doğrultusunda hedeflenen konut alanlarına ilişkin donatılar ve ulaşım şeması gerçekleşmemiştir. Karayolunun ve İstanbul'un ikinci konut talebi paralelinde konut alanları doğu-batı yönünde lineer bir gelişme göstermiştir.

İlk kuruluşunda konut alanlarının dışında kalan Tekel Şarap Fabrikası gelişme sürecinde konut alanlarının içinde kalmıştır.

Merkezi yönetim kararları ile kapasitesi arttırılarak konumu değiştirilen Tekirdağ Limanı, liman arkası depolama fonksiyonlarınıda beraberinde getirmiştir.

5.2.4. TEKİRDAĞ KENTİ PLANLAMA SÜRECİ

1947 yılından itibaren Tekirdağ kenti için ikisi ilave imar planı olmak üzere beş plan çalışması yapılmıştır (HARİTA 5.13).

* Kentin ilk imar planı çalışması 1947'de Kemal Ahmet Aru tarafından yapılmıştır.

* 1972'de başlayan ve 1978 yılında bitirilen kentin

ikinci planı İlhan Altuner tarafından yapılmıştır.

* 1978 planı, 1981 yılında revize edilmiş ve ilave alanlar plan sınırları içine alınmıştır.

* 1987 yılında ikinci konut talebi doğrultusunda ilave imar planı yapılmıştır.

* 1989 yılında konut kooperatiflerinin talebine yönelik olarak yapılan ilave imar planı sonucunda Tekirdağ kentinde planlı alan toplamı 1000 Ha'a ulaşmıştır.

Plan revizyonlarında ve ilave alanların açılmasında kentin iç dinamikleri yanısıra İstanbul'un ikinci konut talebi de etkili olmuştur.

5.2.4.1. 1947 Kemal Ahmet Aru Planı

Tekirdağ kenti için hazırlanan ilk plan çalışması 1947 yılında Mimar Kemal Ahmet Aru tarafından gerçekleştirilmiş ve 1978 yılına kadar 31 sene uygulamada kalmıştır. Planın sınırları doğuda bugünkü mezarlıktan, batıda Şarap Fabrikası bağlarına, kuzeyde ise o dönemde Bay Behçet tarlaları diye adlandırılan bugünkü Devlet Hastahanesinin olduğu bölgeye kadar uzanmaktadır (HARİTA 5.14). Tekirdağ kentinin ilk plan çalışması sonucunda 180 Ha'ı konut olmak üzere toplam 290 Ha alan planlanmıştır.

5.2.4.1.A 1947 Plan Kararları

1947 planı incelendiğinde ana ilkeler olarak;

* Kentin kompakt makroformunun korunması,

* Büyük alan ihtiyacı olan donatı alanları ile kent mak-

ro formunun belirlemesi,

* Konut alanlarının mahalle alt bölgeleri oluşturarak gelişmesinin hedeflenmesi,

* Kent merkezinin ötesinde mahalle ölçeğinde alt merkezlerin önerilmesi,

* Ağırlıkla mevcut ulaşım akslarının kullanılması olarak özetlenebilir.

Kentin kuzey ve batı yönlerinde gelişmesini hedefleyen plan kararları sonucunda, gelişme konut alanları ağırlıkla bu yönlerde konumlandırmıştır. Kenti Muratlı ile bağlayan kuzey-güney doğrultusundaki ulaşım aksı üzerinde konut alanı gelişimini sınırlamak amacına yönelik olarak da bu aks üzerinde sağlık ve eğitim alanları ile yeşil alan ve Askeri kışlanın konumlanacağı alanlar ayrılmıştır (HARİTA 5.14).

Konut alanları planlanırken yapı adalarının merkezden dışa doğru büyümesi ve yeni oluşacak mahallelerin yeşil kuşaklarla birbirinden ayrılması önerilmiştir. Mahalle gruplarına hizmet edecek çocuk oyun alanı, ilkokul ve ticaret alanları mahalle gruplarıyla birlikte planlanmıştır (HARİTA 5.14). Konut alanlarında belirli bir yoğunluk kademelenmesi önerilmemiş, konut alanları plan yapım dönemindeki sosyo-ekonomik yapılaşmayı belirtecek şekilde plan üzerinde adlandırılmış ve birbirinden ayrılmıştır.

Kentin yönetim ve ticaret merkezi bugünkü belediyenin yer aldığı bölgede önerilmiştir. Ortacami ve Paşacami arasındaki bölge sahile kadar ticaret fonksiyonuna ayrılmıştır. Kent merkezi dışında mevcut konut alanları içinde ise

günübirlik alışverişe yönelik mahalle çarşılarının gelişmesi hedeflenmiştir.

Sanayi alanlarının Malkara yolu üzerinde gelişmesi önerilmiş, beraberinde "Amele Evleri" adı altında işyeri konut ilişkisi düşünülerek sanayi tesislerinde istihdam edilecekler için konut alanları ayrılmıştır.

Plan bütününde mevcut ulaşım aksları kullanılmış, kent makroformunda büyük değişiklikler oluşturacak yeni ulaşım aksları önerilmemiştir (HARİTA 5.14).

5.2.4.1.B 1947 Plan Uygulama Sonuçları

Tekirdağ kentini 1947 planının uygulamada kaldığı 31 yıl süresince, uygulamadaki plan önerileri ve merkezi yönetimin yatırım kararları birlikte biçimlendirmiştir. Uygulamada kaldığı dönem içinde birinci planın önerilerinden; Kuzeybatıda önerilen konut alanları plan hedeflerinden farklı olarak ayırıcı yeşil kuşaklar oluşmadan gerçekleşmiş, bunun sonucunda da mahalle grupları birbiri ile birleşmiştir (HARİTA 5.15). Kuzeyde konut alanlarını sınırlamak için önerilen spor alanları uygulanmamış, bu alanda konut alanı gelişimi devam etmiştir. Konut alanları gelişimi Muratlı yolu üzerinde hastane alanını aşarak sürmüştür. Kentin kuzeydoğusunda önerilen konut alanları ise plan uygulamada kaldığı süre içinde gerçekleşmemiştir (HARİTA 5.15).

Kentin yönetim-ticaret merkezi planın önerdiği konumda gerçekleşmesine rağmen Tekirdağ kentinin bölgesindeki önemi paralelinde önerilenden daha büyük boyutlara ulaşmış-

tır.

Birinci planın uygulamada kaldığı dönem içinde kentin yerleşik alanı ile kıyı arasından geçen İstanbul-Çanakkale karayolu, liman, liman arkası depolama tesisleri ve kentin güneydoğusunda yeralan askeri alan plan önerilerinde yeralmadığı halde merkezi yönetim kararları doğrultusunda gerçekleşmiştir (HARİTA 5.15).

5.2.4.2. 1978 Planı

İlk plandan sonra yerleşik alanların revizyonu ve kentin ileriye dönük gelişme alanlarının belirlenmesi amacı ile kentin ikinci planı hazırlanmıştır. 25 yıl aradan sonra 1972 yılında başlatılan plan çalışması 1978 yılında onaylanarak uygulamaya girmiştir.

5.2.4.2.A. 1978 Plan Kararları

Kemal Ahmet Aru planından sonra 1972 yılından başlayarak hazırlanan plan çalışmasının ana kararları;

* Kenti kuzeyden saran ve kentin gelişimini kuzey ve batıya çekmesi hedeflenen çevre yolunu oluşturmak,

* Sahilden geçen karayolu üzerindeki şehirlerarası trafiği çevreyoluna aktararak şehirlerarası ve şehir içi trafik ayrımını yapmak,

* Kentin deniz ve karayolunun da etkisi ile oluşan doğu-batı yönündeki lineer gelişimini kuzey ve güneybatıya çekmek, kompakt bir kent makraformu oluşturmak,

* İstanbul'a yakınlığına paralel olarak oluşan ikinci

konut talebini sınırlı ölçüde kabul etmek,

* İlk plan önerileri doğrultusunda gelişen kent merkezinin konumunu korumak,

* Liman arkasında liman fonksiyonlarına yönelik depolama alanlarının oluşturulması,

* Kentin sit alanı olarak ilan edilen tarihi çekirdeğini korumak şeklinde özetlenebilir. Bu plan kararları doğrultusunda 1995 yılı hedef alınarak yapılan plan çalışması sonucunda 244 Ha'ı konut alanı olmak üzere toplam 509 Ha alan planlanmıştır. Plan yapım döneminde 105 Ha yerleşik konut alanında 35.500 olan kent nüfusunun 23 yıllık projeksiyon dönemi sonunda 84.500 kişi artarak 120.000'e ulaşacağı kabul edilmiştir (Plan raporu,1978,s:1).

1978 plan önerileri doğrultusunda genel olarak kentin gelişiminin kuzey yamaçlarda ve yerleşik alanın güney, güneydoğusunda gerçekleşmesi hedeflenmektedir. İstanbul Tekirdağ bağlantısını sağlayan karayolu ile kıyı arası ise ikinci konut talebinin yoğunlaşması nedeniyle plan sınırları içine alınmış ve doğuda plan sınırı Dereağzı mevkiine kadar ulaşmıştır (HARİTA 5.16).

Kentin içinden geçen karayolundaki şehirlerarası trafiğin kent dışına alınması amacı ile kenti kuzeyden kuşatan çevreyolu önerilmiştir (HARİTA 5.16). Çevreyolu ile kentin mevcut ulaşım aksları plan çatkısı içinde belirli noktalarda birleştirilerek fonksiyonlar arası bağlantının sağlaması hedeflenmiştir.

Çevreyolu ile kentin kuzeydoğu gelişiminin sınırlan-

ması hedeflenirken, Kuzeybatıda ise çevreyolunun dışında OSB, fuar alanı, fidanlık ve depolama alanları önerilmiştir. Kent bütününe hizmet edicek olan bu fonksiyonların olumsuz etkilerini önlemek için konut alanları ile birbirinden ayrılması hedeflenmiştir. Tarım alanları, OSB ile konut alanları arasında tanpon olarak kullanılmıştır. Tarım alanları ile İstanbul-Çanakkale Karayolu arası ise konut alanlarına ayrılmıştır. Planın güney ucunda askeri alandan sonra yeni bir gelişme konut alanı önerilmiştir (HARİTA 5.16).

Plan çalışması sonucunda mevcut 111 Ha konut alanına ilave olarak 53.400 kişinin yaşaması öngörülen 180Ha gelişme konut alanı önerilmiştir. Öneri konut alanları kent içi konumları ve kıyı ile ilişkileri dikkate alınarak dört farklı yoğunluk (200K/Ha-465K/Ha arasında değişen) kademesinde ve eğitim, yeşil alan, ticaret fonksiyonlarını da içeren altbölgelere ayrılarak planlanmıştır.

Ölü yalıyarlar üzerinde yeralan kentin tarihi yerleşim alanı ise kentsel sit alanı olarak sınırlanmıştır.

Kentin yerleşik alanındaki jeolojik sakıncalı alanlar ve dere yataklarına yapılaşma yasağı getirilerek yeşil kuşaklar oluşması, batıda karayolunun üzerindeki jeolojik sakıncalı alanda ise tarımsal faliyetlerin sürdürülmesi öngörülmüştür (HARİTA 5.16).

5.2.4.2.B. 1978 Plan Uygulama Sonuçları

1981 yılında üçüncü planın uygulamaya girişine kadar üç yıllık uygulama sürecinde, konut alanları plan kararla-

rının dışında hisseli ifraz yolu ile gelişmiştir. Hisseli ifraz ile gelişen konut alanları yoğunluk, parsel boyutu ve konut alanlarına yönelik donatılar açısından plan kararlarına uymamaktadır. Küçük parsellerde oluşan yoğun yerleşmenin sonucunda kentsel yaşam kalitesi de düşmektedir.

Konut alanlarının yanısıra planın kentin batısında önerdiği Organize Sanayi Bölgesi, Fuar alanı, mezarlık, fidanlık ve hal fonksiyonları için ayrılan alanlar da uygulama süresi içinde gerçekleşmemiştir (HARİTA 5.17).

Planın ana hedefi olan kuzey çevreyolu ve kentin kuzeybatısında yeralan fonksiyon alanlarını birbirine bağlaması öngörülen 17m.lik bağlantı yolu gerçekleştirilememiştir (HARİTA 5.17). Her iki ulaşım aksı üzerinde hisseli ifraz niteliğinde yapılaşmalar gerçekleşmiş ve donatıların gerçekleşmesi için beklenen terkler yapılmamıştır. Hisseli ifraz olgusu ile gelişen konut alanlarında ulaşım aksları dışındaki diğer donatılar da gerçekleşmemiştir.

Plan döneminde plan tadilatı yolu ile yerleşik alanda gerçekleştirilen yoğunluk artışlarının da etkisi ile inşaat ruhsatlarının %87'si yerleşik alan sınırları içinde verilmiştir.

5.2.4.3. 1981 Planı

Tekirdağ kentinde 1978 yılında uygulamaya giren plan 1981 yılında revize edilmiş, revizyon sonucunda 253 Ha yerleşik alanda plan kararları gözden geçirilmiştir (HARİTA 5.18).

Üç yıl gibi kısa bir sürede revizyonu gerektiren sebepler ise;

* 1972 yılında başlanan plan çalışmasının 1978 yılına kadar onaylanıp, uygulamaya konulamaması bu süre içinde oluşan hisseli ifraz ve plansız gelişmelerin planın uygulanabilirliğini güçleştirmesi,

* Belirli alanların plan sınırları içine alınması yönünde yapılan baskıların yoğunluğu,

* 1978 planının 1995 yılı için önerdiği 120.000 kişilik nüfusun gerektirdiği donatıların mekana yansıtılmamış olması,

* Kent yerleşik alanı içinde önerilen küçük sanatlar alanının kent dışına taşınması gereği,

* 2000 yılı hedef alınarak kabul edilen 140.000 kişilik nüfus için ilave 20.000 nüfusluk konut alanının planlama sınırları içine dahil edilmesi,

* Yerleşik alanda plan kararlarına aykırı (fazla kat, parsel boyutlarının önerilenden küçük olması, sit alanı içindeki uygulamalar) oluşmuş yapılaşmanın plan ile bütünlüğünün sağlanması olarak belirlenmiştir.

1981 yılında yapılan plan çalışmasından ayrı olarak bir başka planlama grubu tarafından da sit alanının planlama çalışması yapılmıştır.

5.2.4.3.A. 1981 Plan Kararları

1981 planı incelendiğinde ana ilkeleri olarak;

* Mevcut plana aykırı gelişmelerin kabul edilerek plan

yolu ile yasallaştırılması,

* Kuzey çevreyolu kararının kabul edilmesi,

* Daha önceki plan kararlarında getirilen ve süreç içinde gerçekleştirilemeyen donatı alanlarının konumlarının değiştirilmesi olarak özetlenebilir.

1981 plan çalışması ile mevcut plan sınırlarına 118 Ha yeni alan ilave edilmiş, planlı alan toplamı 627Ha'a alan ulaşmıştır. 2000 yılı hedeflenerek hazırlanan plan, plan yapım döneminde yaklaşık 90.000 olan kent nüfusunnun plan dönemi sonunda 140.000 kişiye ulaşmasını öngörmüştür.

1981 plan kararları doğrultusunda yürürlükteki planın darboğazlarına çözüm üretmek amacı ile getirilen yeni öneriler;

Üçüncü plan çalışmasının başladığı 1981 yılında ikinci planın önerdiği toplam 290 Ha konut alanının %40'ı gerçekleşmişken ilave olarak 118 Ha daha gelişme konut alanı önerilmiştir. Merkezden dışa doğru azalan bir yoğunluk kademelenmesi ile plana aykırı yapılaşmanın %80'e (Tekirdağ imar planı revizyonu açıklama raporu,1981s:4) yakın bölümü yasallaştırılmıştır.

Çevre yolu güzergahı, üzerindeki plana aykırı uygulamalar nedeni ile kentin batısında kalan bölümünün konumu değiştirilmiş, doğu bağlantısı ise karayolları kararına bırakılmıştır (HARİTA 5.18). Kuzeybatıda yeralan konut alanları ile yeni önerilen garaj-küçük sanatlar bölgeleri arasında 20m lik bir ana bağlantı aksı öngörülmüştür (HARİTA 5.18).

Kentin batısında karayolu ve çevreyolu ile ilişikili

olarak bir önceki planda konut fonksiyonuna ayrılan alan; garaj, küçük sanatlar, depolama, sanayi ve toptan pazarlama fonksiyonları için önerilmiştir (HARİTA 5.18).

Kentin yönetici-ticari merkezinin batıya ve limana doğru gelişmesi önerilmiştir.

İkinci planda önerilen OSB'nin güney yarısı üniversite alanına çevrilmiş geri kalan bölümü ise plan sınırlarının dışında bırakılmıştır.

Hal, terminal ve depolama fonksiyonları için ayrılan alanda ise konut fonksiyonu önerilmiştir (HARİTA 5.18).

5.2.4.3.B. 1981 Plan Uygulama Sonuçları

Plan uygulamaya girdikten sonra günümüze kadar yapılan tadilatlarla fonksiyon alanlarında ağırlıklı dönüşümler olmuş; Fidanlık ve üniversite alanı ile olimpik tesislerin bir bölümü konut alanına çevrilmiştir (HARİTA 5.19). 20m genişliğinde kentin kuzeybatı bölümünü toplayan yol hisseli ifraza niteliğinde oluşan gelişmeler nedeni ile gerçekleşememiş (HARİTA 5.20) bu bölgede ıslah imar planı yapılarak mevcut yapılaşma yasallaştırılmıştır.

1992 yılında alınan meclis kararı ile plan sınırları içinde yapılaşma hakları H=12.50 KAKS=1.20 olan tüm alanlarda tadilata gidilmiş ve H=15.50'ye KAKS ise 1.40'a yükseltilmiştir. Ortacami, Zafer ve Hürriyet mahallelerinin gelişme alanlarında ise TAKS değeri sabit tutularak kat adetleri 3 den 5'e yükseltilerek yapı yoğunlukları arttırılmıştır. 1990 yılında alınan bir diğer meclis kararı ile

Malkara yolunun batısı yapılaşmaya açılmıştır.

İkinci konut talabinin yoğun olduğu İstanbul-Çanakkale Karayolunun altı ve Dereağzı mevkii günümüzde gelişimini tamamlamıştır (HARİTA 5.20).

Çevre yolunun batı bağlantısı gerçekleşmiş, doğu bağlantısının konumu tekrar değiştirilmiştir (HARİTA 5.20).

Kentin makroformu planın önerdiği gibi kuzey ve güneybatı yönlerinde gelişmemiştir. Plan kararları ile getirilen öneriler yerine, ağırlıkla ikinci konut etkisi ile doğuya doğru, hisseli ifrazlı alanların etkisiyle de merkez çevresinde yoğunlaşarak gelişmiş ve kent planlanandan farklı bir makroforma sahip olmuştur (HARİTA 5.20).

5.2.4.4. 1987 Planı

ilave imar planı niteliğinde olan 1987 planı, uygulamadaki planın projeksiyonları doygunluğa ulaşmadan, yapılaşma taleplerinin artması sonucunda Değirmenaltı mevkii plan sınırları içine dahil edilmiştir (HARİTA 5.19). İlave imar planı ile yapılaşmaya açılan alandaki talepler ağırlıkla ikinci konut kullanımına yönelik olmaktadır.

5.2.4.4.A. 1987 Plan Kararları

Planlanan alan kuzeyde İstanbul-Çanakkale karayolu, güneyde ise Marmara Denizi ile sınırlanmaktadır. Karayolu ile deniz arasına sıkışan alan maksimum genişliği 500 m olan dar bir banttır (HARİTA 5.19). Planlanan alan bütünü ile ikinci konut kullanımına dönük konut alanı olarak planlan-

mıştır. Gelişme konut alanlarının bütününde yoğunluk 175 K/Ha olarak önerilmiştir.

1987 yılında yapılan ilave imar planı ile 184 Ha alan planlanmıştır. Plan yapım döneminde plan sınırları içindeki 12 Ha mevcut konut alanına ilave olarak 71 Ha gelişme konut alanı önerilmiştir (HARİTA 5.19). Plan sınırları içinde 14.514 kişinin yaşaması öngörülmüştür.

5.2.4.4.B. 1987 Plan Uygulama Sonuçları

Plan sınırları içinde, plan uygulamada kaldığı dönem boyunca çeşitli tadilatlar yapılmıştır. 1992 yılında alınan meclis kararı ile TAKS değeri sabit tutularak konut alanlarına bir kat ilavesi getirilerek max H=15.50'ye çıkartılmış ve bu karar sonucunda plan sınırları bütününde inşaat hakları yükseltilmiştir. Uygulama süreci içinde plan sınırları %70 doygunluğa ulaşmıştır (HARİTA 5.20).

5.2.4.5. 1988 Planı

1987 yılında toplukonut ve kooperatif taleplerinin yoğunlaşması nedeniyle planlama kararı alınan bölgede 1988 yılında onaylanarak uygulamaya giren ilave imar planı yapılmıştır.

1987 yılında yapılan ilave imar planı ile 180 Ha alan planlanmıştır. Plan sınırları içindeki 60 Ha konut alanında yaklaşık 20.000 kişinin yaşamasını öngörmektedir. Planlanan alan İstanbul-Çanakkale karayolunun kuzeyi ile Çevreyolu doğu geçişi güzergahı arasında kalmaktadır (HARİTA

5.19).

5.2.4.5.A. 1988 Plan Kararları

Plan notları ile getirilen karar doğrultusunda plan sınırları içinde parselasyon yapılmasına izin verilmemekte, yatay kat mülkiyetinin oluşması öngörülmektedir.

1988 yılında yapılan ilave imar planı döneminde çevreyolunun doğu bağlantısı tekrar değiştirilmiş ve yeni konumu önerilmiştir (HARİTA 5.19).

5.2.4.5.C. 1988 Plan Uygulama Sonuçları

Planın uygulamaya girdiğinden bu yana kooperatiflerin yer seçimleri doğrultusunda doluluk oranı %20'ye ulaşmıştır (HARİTA 5.20).

5.2.5. İMAR UYGULAMA SÜRECİ

Tekirdağ kentinde 1978 yılında yapılan ikinci plandan itibaren plan sınırları içinde yer alan bölgede 28 yıllık dönemdeki imar uygulama süreci incelenmiştir. Bölge bugünkü Tekirdağ limanı'nın kuzeyinde yer almakta, doğuda ise Şarap fabrikası ile sınırlandırılmaktadır (HARİTA 5.21). 1965-1993 yılları arasındaki 28 yıllık dönem içinde 53 parsel imar uygulamasına girmiştir. 1971 planının temel hedeflerinden biri olan çevre yolu seçilen alt bölgeden geçmektedir. 1971 planı uygulamada kaldığı süre içinde terkleri ile çevre yolunu oluşturması gereken parseller imar uygulamasına girmemiştir. Yine yatırımcı kurumlarla koordinasyon kuru-

lamaması nedeni ile belediye bu ulaşım aksını gerçekleştirememiştir. Bu dönemde bölgede uygulamayı yönlendiren en önemli etmen mevcut ulaşım aksları olmuştur. Altyapı gelişimi ile bağlantılı bir etaplamanın olmaması da bu süreci uzatmıştır.

1978 yılında yapılan kentin ikinci planının temel kararlarından biri olan çevre yolu güzergahında yer alan parseller 1981 yılına kadar imar uygulamasına girmemişler ve terklerini yapmamışlardır (HARİTA 5.21). 1981 imar planı ile çevre yolunun güzergah değişikliği yapıldıktan sonra bu bölgedeki parseller yoğun bir şekilde imar uygulamasına girmiştir (HARİTA 5.21). Çevre yolunun batı bölümü 1981 planında önerilen yeni güzergahı ile Karayolları tarafından kamulaştırma yolu ile gerçekleştirilmiştir.

Yukarıda anlatılan oluşumlar nedeni ile plan önerisi olan ana ulaşım aksı ve diğer donatı alanları belediyece elde edilememekte, ya da donatıların bütünleşme süreci uzamaktadır. Bütünleşemeyen ulaşım aksları nedeniyel bu ulaşım akslarının beslemesi gereken konut ve diğer kentsel fonksiyon alanlarının gerçekleşme süreci uzamaktadır.

Parsellerin imar uygulamasına farklı dönemlerde girmelerine paralel olarak, yeni oluşan parsellerin el değiştirme süreçleri ve yapılaşma süreçleri de uzun zaman dilimlerine yayılmaktadır. Bu yayılmanın en önemli belirleyicilerinden biri ise arsa pazarı koşullarıdır. Bu bağlamda yerleşmede konut alanları gerçekleşmemekte sürekli bir şantiye hali devam etmektedir.

5.3. MALATYA KENTİ ÖRNEK OLAY İNCELEMESİ

5.3.1. DOĞU ANADOLU BÖLGESİ - MALATYA İLİ

Malatya kentinin de yer aldığı (HARİTA 5.22), kuzeyde Karadeniz dağlarının güney yamaçlarından, güneyde Güneydoğu Torosların iç eteklerine kadar uzanan Doğu Anadolu Bölgesi[7] ülkenin en sert doğal yapı özelliklerine sahiptir. Ortalama yüksekliği 2000m olan bölgede, batıdan doğuya doğru yükselen dağ sıraları 3000m yüksekliğe ulaşmaktadır. Dört topografik bölgeden[8] oluşan Doğu Anadolu Bölgesinin doğal yapısını dağ sıralarının yanısıra volkan dizileri de biçimlendirmektedir. Ülkenin en yüksek debili akarsuları da bölgede bulunmaktadır.

Genelde sert kara ikliminin hakim olduğu bölgede, topografyanın meydana getirdiği mikro klimatik oluşumlar nedeniyle kısa mesafelerde farklı iklim karakterleri ile karşılaşılmaktadır. Sert iklim koşulları, tarımdan ulaşıma bölge yaşamında ve bölgenin ülke bütünü ile ilişkilerinde etkili olmaktadır. Doğal yapısı ve buna bağlı oluşan sert iklim özellikleri nüfusun bölge içi dağılımını etkilemektedir. Bölge nüfusu ağırlıkla ulaşım ve tarıma elverişli kuytu havzalarda yığılmaktadır. Bölgedeki akarsuların açtığı vadiler, sulu tarıma olanak vermesinin yanısıra başlıca ulaşım akslarının geçtiği güzergahları oluşturması nedeniyle

---

(7) Doğu Anadolu bölgesi Ağrı, Bingöl, Bitlis, Elazığ, Erzincan, Erzurum, Hakkari, Kars, Malatya, Muş, Tunceli ve Şırnak ve Van İllerinden oluşmaktadır.

(8) 1.Yukarı Fırat bölümü, 2.Erzurum-Kars Platosu, 3.Van havzası, 4.Hakkari bölümü (İİB,1968, s.4)

nüfusun yoğunlaştığı alanlardır (Yurt Ans. s:5458).

1990 yılı nüfus sayımlarına göre Doğu Anadolu Bölgesinde 5.609.665 kişi yaşamaktadır (TABLO 5.9-GRAFİK 5.9). Bölge nüfusunun ülke nüfusundan aldığı pay 1960 yılında %11.13 iken 1990 yılında %9.85'e düşmüştür (TABLO 5.9). Doğal yapısı ve bugüne değin kamu ve altyapı yatırımları yüksek olmasına rağmen sürekli istihdam yaratabilecek yatırımların yoğunlaşmadığı bölgede belirli merkezler dışında ortalama kentsel nüfus oranı ülke genelinin altında kalmaktadır. Nüfusun 1990 yılında %54'ü hala kırsal alanlarda yaşarken ülke genelinde bu oran %40'dır (TABLO 5.9). Ülke ortalamalarının altında olan kentsel nüfus oranı gelişmiş bölgelerle karşılaştırıldığında farklılık daha da büyümektedir.

Doğal yapısı ve ülke entegrasyonu ile bağlantılarının yetersiz olması nedeni ile bölge dışından gelecek olan sanayi yatırımları için cazip olmamasının yanısıra, kentin kendi iç birikimlerinin yetersizliği özel sermayenin kentte yatırıma dönüşmesini engellemektedir. Bu özellikler nedeni ile sektörel bazda ülke genelindeki gelişme ve değişmelerin gerisinde kalmaktadır. Sert iklim koşullarına ragmen bölgede hakim olan ekonomik sektör tarım-hayvancılıktır. Doğu Anadolu Bölgesinde 1970 yılında %78.6'sı, 1990 yılında ise %68.59'u tarım sektöründe çalışmaktadır (GRAFİK 5.10). Ülke genelinde aynı yıllarda bu oranlar %69.8'e ve %54.55'dir (TABLO 5.10). Doğu Anadolu Bölgesinde sanayi sektöründe çalışanların oranı ise 1970 yılında %3.7'den 1990

yılında %8'e yükselmiştir (TABLO 5.10). Bölgedeki önemli sanayi kuruluşları Malatya, Erzincan, Bitlis, Muş, Erzurum ve Kars'ta toplanmıştır.

1990 yılı toplam nüfusu 702.055 (GRAFİK 5.11) kişi olan Malatya ilinin bölge nüfusundan aldığı pay 1970 yılından itibaren azalış göstererek 12.76'dan 12.52'ye düşmüştür (TABLO 5.11). Doğurganlık eğilimi yüksek olmasına rağmen il dışı göç hareketinin hızlanması nüfus artış hızını önemli oranda etkilemiştir. Buna rağmen Doğu Anadolu Bölgesi'nin endüstriyel üretim faliyetlerinin en yoğun olduğu Malatya ilinde 1970 yılında kentleşme oranı %35 iken 1990 yılında %54'e yükselmiştir (TABLO 5.11). İlde kırsal nüfus artış hızı eksi değerler taşımasına karşın kentsel nüfus artış hızı 1985-1990 arasında %23'dür (TABLO 5.11-GRAFİK 5.11).

Malatya ilinde doğal ve ekonomik yapı nedeni ile merkez ilçe dışında 20.000+ nüfus grubuna giren kentsel yerleşme yoktur.

Malatya ili ekonomik yapısı ile bölge geneli aynı özellikleri taşımaktadır ve tarım sektörü ağırlıklıdır. Bölge genelindeki değişimler ilde de izlenmektedir. 1970 yılından itibaren tarım sektöründe çalışanlar toplam çalışanlar içinde ağırlığını korumasına rağmen oransal olarak azalarak %75'den 1990'da %64'e düşmüş, bu dönemde hizmetler sektörü ise %18'den %25'e yükselmiştir (TABLO 5.10-GRAFİK 5.10).

5.3.2. MALATYA KENTİ

5.3.2.1. Malatya Kenti Doğal Yapı Özellikleri

Malatya kenti sert topografik yapıya sahip Doğu Anadolu Bölgesi'nin ortalama eğimi %15 olan Yukarı Fırat Havzası'nda, çevresi dağlarla çevrili olan Malatya Ovası'nda yer almaktadır. Malatya kenti coğrafi konum olarak Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerini yurdun diğer yörelerine bağlantısını sağlayan karayollarının düğümlendiği bir noktada bulunmaktadır. Malatya kentinin çevre bağlantılarını sağlayan demiryolu ve karayolu aksları bölge topografyasını parçalayan akarsuların oluşturduğu vadilerden geçmektedir.

Bölge genelinden farklı olarak kentin kurulduğu alanda sert topografik eşikler yoktur. Güneyde Beydağları'nın yamaçlarına dayanan kent kuzeyde Malatya Ovasına açılmakta, Batıda ise Beyler deresi ile sınırlanmaktadır. Malatya kenti kurulduğu %5 eğimli alan üzerinde, yer yer tarım alanları ile birleşerek farklı yoğunluklu parçalar halinde yayılmıştır.

5.3.2.2. Malatya Kenti Nüfus Yapısı Gelişimi

1968 yılında yapılan Elazığ-Keban Bölge Planı kapsamında 15 yıllık plan dönemi sonunda 1983 yılında 430.000'e ulaşması (Bölge Pl.Di.,1968,s:12) öngörülen Malatya kenti nüfusu 1990 yılında ancak 281.776 (TABLO 5.12-GRAFİK 5.12) kişiye ulaşmıştır. Malatya ilinde merkez ilçe dışında diğer yerleşmelerin ekonomilerinin nüfusa yeterli çalışma ola-

nakları yaratamaması Malatya kentine, bölge içi ve bölge dışı diğer büyük kentlere göçü beraberinde getirmektedir. En fazla göçü 1955-1960 yılları arasında alan (Uzel;1987,s:20) ve göçün ilk basamağı olan merkez ilçede iş olanakları bulamayanlar diğer illere göç etmektedir (Yurt Ans,s:5461). 1960 yılında Malatya kenti il nüfusundan 69.47'lik pay alırken bu oran 1990 yılında %74.31'e yükselmiştir (TABLO 5.12).

Kent, ulaşım olanaklarının çeşitliliği, ülke geneli ile kurduğu bağlantılar ve hinterlandına verdiği hizmetler bağlamında bölgedeki diğer yerleşmelere göre daha hızlı kentleşmiştir. Bu bağlamda kentleşme oranı 1960 yılında %60.8 ken 1990'da %84.62'ye yükselmiştir (TABLO 5.12).

Genel olarak genç bir yaş yapısı olan Malatya nüfusunun cinsiyet yapısında çalışmak için kırsalından gelen göç nedeni ile oluşan erkek nüfus fazlalığı görülmektedir.

5.3.2.3. Malatya Kenti Ekonomik Yapı Gelişimi

Bir yandan 1930'larda uygulanan devletçilik politikasına bağlı olarak gerçekleştirilen sanayi yatırımları (Yurt Ansk. s:5428) diğer yandan da demiryolu ve karayolu ulaşımında önemli bir kavşak noktası olma özelliği nedeniyle Malatya kenti bölgenin önemli merkezlerinden biri olmuştur. Kent 1968 yılında hazırlanan Elazığ-Keban Bölge Planı kapsamı içinde Elazığ, Tunceli ve Bingöl ile birlikte ele alınmış ve bu çalışmada da "Doğu Kapısı" olarak adlandırılarak batı gelişmelerinin doğuya aktarım noktası olarak kabul edilmiştir. (İİB,1968,s:108) Malatya kenti deniz ulaşım

olanakları bakımından İskenderun limanı hinterlandı içinde yeralmakta, Malatya-Çukurova demiryolu bağlantısıyla bölgenin İskenderun ilişkisini kurmaktadır. Bölgenin Anakara karayolu bağlantısı ise ağırlıkla Malatya üzerinden gerçekleşmektedir. Kent hava ve demiryolu ağı içinde canlı odaklardan noktalarından biri olmamasına rağmen Çukurova liman bağlantısı nedeni ile Bölgesi içinde önem kazanmaktadır (Yurt Ansk. s:5459). Bu gelişmeler ve hinterlandına verdiği toptan ve perakende ticaret, sağlık, yüksek öğretim, ulaşım hizmetleri doğrultusunda Malatya kenti 5. kademe merkez özelliği göstermektedir. İl bütününün yanısıra Adıyaman'ın Gölbaşı ve Erzincan'ın Kemaliye ilçelerini etki alanı içine alan Malatya kenti ülkede 5. kademe merkezler arasında en küçük etki alanına sahiptir (DPT,1982,S:58).

Malatya kentinin 1968 yılında Kalkınmada Öncelikli İller kapsamına alınması 1970'lerde tarım ve sanayinin canlanmasına neden olmuştur. Bu dönemdeki kamu yatırımları kent ekonomisinde büyük değişiklikler yaratmakla birlikte özel kesimin önemsenecek boyutta gelişmesini ve yatırım yapmasını sağlayamamıştır (Yurt Ansk. s:5455). Malatya kenti tarım ağırlıklı bir altbölgede yeralmasına rağmen kent hinterlandına verdiği hizmetler ve devlet eliyle gerçekleştirilen sanayi sektörü yatırımlarının belirlediği kamu yatırımları bağlamında sanayi ağırlıklı bir sektörel yapıya sahiptir. 1970 yılına kadar hizmetler sektörü birinci sırada yer alırken 1975 yılından itibaren sanayi sektörü kentte ilk sıraya geçmiştir. Sanayi sektörünün payı 1970 yılında

%33.60'dan 1990 yılında %49'a yükselmiş, 1990'da ise %26'ya düşmüştür (TABLO 5.10-GRAFİK 5.10). 1937 yılında kurulan Tekel Tütün İşleme Fabrikası, Sümerbank Mensucat Fabrikası ve Şeker Fabrikası kentteki önemli sanayi kuruluşlarıdır. Bunların ötesinde tarım ürünlerini işlemeye yönelik sanayi birimleri gelişmiştir.

Malatya kentindeki ticaret fonksiyonu, kentin tarım ağırlıklı bölgenin önemli merkezlerinden biri olması, nedeni ile tarım ürünleri ve tarıma dayalı sanayi ürünlerinin pazarlanması konusunda oldukça gelişmiştir (Yurt Ansk. s: 5458). İnönü Üniversitesi'nin kurulması ve 2. Ordunun Malatya kentine yerleşmesine paralel olarak perakende ticarette ve kişisel hizmetlerde gelişmeler hızlanmıştır.

5.3.3. MALATAY KENTİN'NİN ULAŞTIĞI MAKROFORM VE FONKSİYON ALANLARININ GELİŞİMİ

Malatya kenti ilk plan çalışmasının yapıldığı 1940'larda bugünkü idari ve ticari merkezin yer aldığıTuran Emeksiz ve Cengiz Topel Caddeleri üzerinde gelişmiştir. Kent, merkez ve çevresinde gelişen konut alanları ile kompakt bir makro forma sahiptir.

Kent merkezi, kentin ilk kurulduğu bölgede gelişimini sürdürmüştür. Ankara-Erzurum karayolu'nun 1960'lı yılların başında kent dışına alınması ile kent içinden geçen yol şehirlerarası trafikten arınmış ve sadece kent içi ulaşım amacı ile kullanılmaya başlanmıştır. Kent merkezi günümüzde Turan Emeksiz ve Cengiz Topel Caddelerinin kesiştiği bölgede

yoğunlaşarak eski karayolu üzerinde lineer gelişimini sürdürmektedir.

1839 tarihinde eski Malatya'dan bugünkü yerine taşınan kentteki konut dokusu düşük yoğunluklu, tarımsal üretim ve su kaynaklarının verilerine bağlı olarak gelişmeye başlamıştır. Günümüze değin konut alanları merkez ve çevresinde yoğunlaşarak kompakt makroformunu sürdürmüştür. Günümüzde kentin güneyinde yer alan Kernek ve kuzeyinde yer alan Boztepe yamaçlarında 1970'lerde başlayan gecekondulaşma devam etmektedir. Kentin batısında ise kadastral yollar üzerinde tarım alanları ile iç içe belirgin bir mahalle grubu oluşturmayan konut alanları gelişimini sürdürmektedir.

Kuruluşunda kentin dışında yer alan Tekel sigara fabrikası ve Sümerbank Bez fabrikası günümüzde konut alanları içinde kalmıştır. Kentin kuzeybatı gelişimi 2.Ordu'ya ait askeri alan ve demiryolu ile sınırlanmıştır.

5.3.4. MALATYA KENTİ PLANLAMA SÜRECİ

1940-1994 yılları arasında Malatya kenti için gerçekleştirilmiş dört plan çalışması vardır (HARİTA 5.23);

1. 1940 yılında kentin ilk planı H.Prost tarafından yapılmıştır.
2. 1953 yılında merkezi yönetim tarafından açılan ulusal yarışma sonucunda kentin ikinci imar planı elde edilmiştir.
3. Kentin üçüncü planı 34 yıl aradan sonra 1981 yılında araştırmaları başlayarak, 1987 yılında uygulamaya

girmiştir.

4. 1988 yılında, üç yıl gibi kısa bir aradan sonra revizyon yapılarak kentin dördüncü planı elde edilmiştir.

5.3.4.1. 1940 Prost Planı

Malatya kentinin için ilk imar planı çalışması 1940 yılında Alman şehir plancısı H.Prost tarafından yapılmış ve 13 yıl uygulamada kalmıştır. Planın yapıldığı dönemde kent bugün idari ve ticari merkezin yer aldığı bölgede gelişmiştir ve plan sınırlarıda bu bölgeyi kapsamaktadır.

5.3.4.1.A. 1940 Plan Kararları

Planın yapıldığı dönemde konut alanları tarımsal üretim ve su kaynaklarının verilerine bağlı olarak bağ ve bahçe düzeninde çok düşük yoğunlukta yayılmıştır. 1932 yılı ülke demiryolu sistemine bağlanan kentte fizik mekanda ve kentsel yaşamı değişim ve gelişmelerinin başlangıç yılı olmuştur (Tustaş 1988,harita:9).

Prost planı Malatya kentinin planın yapıldığı dönemdeki mevcut eğilimler doğrultusunda bir bahçeşehir olarak gelişmesini önermiştir. Büyük parseller ve düşük yoğunluklar ile planlanan alanda 40.000 kişinin yaşaması öngörülmüştür (Uzel,1985,s:11).

5.2.4.1.B. 1940 Planı Uygulama Sonuçları

Malatya kenti plan uygulamada kaldığı süre içinde su

kanallarının gelişimine de bağlı olarak büyümüş ve tarım alanları ile içiçe olarak yayılmıştır. Uygulama döneminde, merkez çevresi dışındaki konut alanları kırsala ulaşan yollar üzerinde dağınık bir gelişme göstermektedir (HARİTA 5.24). Büyük bahçeler ve sulu tarıma olanak veren bölgelerin yerleşim için tercih edilmesi kentin dağınık gelişmesinin önemli nedenlerinden biridir. Bugünkü Sivas yolu çevresi ve karayolu üstünde ise plan önerisi konut alanları ulaşım akslarının gerçekleşememesi nedeni ile gelişme göstermemiştir (HARİTA 5.24).

5.3.4.2. 1953 Planı

13 yıl aradan sonra 1953 yılında merkezi yönetim (İmar İskan Bakanlığı-İller Bankası) tarafından açılan ulusal yarışma sonucunda Malatya kentinin ikinci imar planı elde edilmiştir.

Planın yapıldığı 1953 yılı, ülkemizde ağırlıkla ülke-bölge-hinterland ilişkilerinin belirli ölçülerde gözardı edilerek kentlerin kendi kapalı sistemlerinde klasik kent planlama yaklaşımı ile yorumlandığı dönemdir. Malatya kenti için hazırlanan bu plan da kenti hinterlendından bağımsız olarak yorumlamış, plan kararları bu doğrultuda oluşturulmuştur.

Yarışmada ikinci olan planın uygulamaya girmesi kabul edilmiş ve 34 yıl uygulamada kalmıştır. Planın yapıldığı dönemde mevcut halihazır haritaların kısıtlı bir alanı içermesi nedeni ile gelişmeye başlayan yeni konut alanları

plan sınırları içine alınamamış, plan sınırları mevcut halihazır haritanın sınırlarına bağımlı olarak merkez ve yakın çevresi ile kısıtlı kalmıştır.

5.3.4.2.A. 1953 Plan Kararları

1953 planı incelendiğinde ana hedefler olarak;

1) Kent makro formunun mevcut gelişme eğilimlerini destekleyici doğrultuda belirlenmiş olması,
2) Kentin, bir bahçeşehir olarak gelişmesinin hedeflenmesi,
3) Konut alanlarının mahalle alt bölgelerini oluşturacak şekilde önerilmesi,
4) Kent içinden geçen ulaşım aksının şehirler arası trafikten arındırılması özetlenebilir.

Plan çalışması sonucunda yerleşik 400Ha konut alanına ilave olarak 187Ha gelişme konut alanı önerilmiş ve yaklaşık 1000 Ha alan planlanmıştır.

Plan yapım döneminde, kent kuzeybatıda İstasyon ve Sümerbank fabrikası ile sınırlanmıştır. Mevcuttaki düşük yoğunluklu dağınık konut alanlarının arasındaki tarım alanlar ve yerleşik alanın yakın çevresi plan sınırları içine alınmıştır (HARİTA 5.25).

Kentin mevcut gelişme eğilimleri doğrultusunda, büyük parsellerde düşük yoğunlukla gelişimini sürdüren bir bahçeşehir olması öngörülmüştür. Konut alanlarında yoğunluk ayrımına gidilmeden mahalle alt grupları oluşturacak şekilde gelişmeleri önerilmiş, her alt birim eğitim, ticaret ve yeş-

il alandan oluşan mahalle alt merkezleri ile birlikte planlanmıştır (HARİTA 5.25).

Plan yapım döneminde mevcut olan, kent merkezinden geçen ve altbölgenin Ankara bağlantısını sağlayan karayolu kuzeye alınarak (HARİTA 5.25) merkezin şehirler arası trafikten arındırılması hedeflenmiştir. Kentin güneyinde yeralan fonksiyon alanlarını birbirine bağlayan yeni ana ulaşım aksı önerilmiş, ağırlıklı olarak mevcut yollar kullanılmıştır (HARİTA 5.25).

Kent içindeki gürültülü küçük sanatların konut alanları içinden çıkartılıp kentin kuzeybatısında bir arada organize olmaları öngörülmüş, Sümerbank ve Tekel sigara fabrikalarının gelişimi ise dondurulmuştur. Kentin bir yeşil kuşak ile sarılması önerilmiştir (HARİTA 5.25).

5.3.4.2.B 1953 Plan Uygulama Sonuçları

Plan, uygulamaya girdiği dönemden itibaren kentin gelişimine cevap verememesi ve 34 yıl gibi uzun bir süre uygulamada kalması nedeni ile belirli dönemlerde tadilata uğramış ve gelişme konut alanları meclis kararları ve bakanlık onayı ile genişletilmiştir (HARİTA 5.26). Yapılan tadilatlar parsel bazında olmaktan çok, plan çatkısında köklü değişikliklere neden olacak boyutlardadır. Temel kararları etkileyen tadilatlar önceden yapılan uygulamaların yasallaştırılması, özel parselasyonların (Hisseli ifrazlı gelişim) kabul edilmesi ile ilgilidir. 1972-1973 yıllarında Sıvas yolu çevresi, 1979 yılında ise istasyon altı bu bağ-

lamda yapılaşmaya açılmıştır (HARİTA 5.26). 1955-1960 yılları arasında sulama olanağı olmadığı için tarım yapılamayan ve plan sınırları dışındaki Kernek, Kaynarca, Boztepe ve Kiltepe'de gecekondu alanları oluşmuştur (HARİTA 5.26). Gecekondulaşma kentteki ekonomik gelişmelere bağlı olarak 1975 yılından sonra hızlanarak devam etmiştir. 1977-1978 yıllarında Beydağı yamaçlarında gecekonduların artması sonucunda gecekondu önleme bölgeleri ilan edilmiş ve planlanmıştır. Beydağı yamaçlarında gecekondulaşmanın artması sonucunda ve teknik ve sosyal altyapı eksiği olan kentsel yaşam kalitesi düşük konut alanları oluşmuştur. 1980 yılında yapılan tadilatla da Sivas yolu çevresi Ordüzü sınırına kadar yapılaşmaya açılmıştır (HARİTA 5.26).

Plan uygulamada kaldığı süre içinde merkezden uzaklaştıkca kentsel kullanım yoğunluğu düşen konut alanları, gelişimini tarımsal faliyetlerle içiçe sürdürmüştür. Konut dokusunun değişik yoğunluklarda ve çok yaygın bir dağılım göstermesine karşın kent, tek merkezli gelişimini devam ettirmiştir (HARİTA 5.26).

Bu dönemde kentteki en önemli ulaşım aksları; çevresi yeni yapılaşmaya başlayan plan önerisi doğrultusunda gerçekleştirilen Ankara-Erzurum karayolu ile kent merkezinden geçen eski şehirlerarası yoldur (HARİTA 5.26). Doğuda kent yerleşik alanının bittiği yerde, batıda ise şeker fabrikasının yanında birleşen bu iki aks kent trafiğinin en yoğun olduğu ulaşım akslarıdır. Kentteki konut alanlarına hizmet eden diğer ulaşım aksları, topografyada herhangi bir

kısıtlayıcı faktör olmadığı için genelde merkezden çevreye doğru ışınsal olarak ulaşmaktadır ve bu ulaşım aksları arasında bir kademelenme sözkonusu değildir (HARİTA 5.26).

5.3.4.3. 1987 Planı

1953 planı 34 yıl uygulamada kaldıktan sonra 1981 yılında Malatya kenti için üçüncü imar planı İller Bankası tarafından ihaleye çıkartılarak hazırlanmaya başlanmıştır. Bu dönemde Malatya kenti 1980 sonrasında kendisine bağlanan Hanımın Çiftliği ve Ordüzü yerleşmeleri ile birlikte planlanmıştır. Kenti düşük yoğunluklu bir bahçeşehir olarak kabul eden ilk iki plandan sonra yapılan ve 1987 yılında onaylanan plan çeşitli dönemlerde bütünlüğü etkileyen değişimlerin plan yolu ile entegrasyonunun sağlanması ve kentin gelişimini denetlemeyi hedeflemektedir. Planlama çalışmaları 1981 yılında başlamış ve 1987 yılında onaylanarak uygulamaya girmiştir.

5.3.4.3.A 1987 Plan Kararları

1987 plan çalışmasındaki ana kurgu ve ilkeler planlama grubu tarafından hazırlanan detaylı analitik etüdlere dayandırılmıştır. Kent bütünü için yapılan bu detaylı çalışmadan sonra alınan temel plan kararları;

1) Tarım alanlarının plan sınırları içine alınarak oluşacak yapılaşmanın denetlenmesi ve tarım topraklarının korunması,

2) Konut alanlarının tarım alanlarına yayılmasını önle-

yerek kompakt, tek merkezli kent formunun benimsenmesi,

3) Kentin gelişiminin batıda yoğunlaştırılması,

4) Kenti güneyden kuşatan ve fonksiyon alanlarının birbiri ile ilişkisinin kurulması amacına dönük olarak önerilen güney çevre yolu,

5) Plan kararlarına aykırı gelişmeleri plan çatkısı içinde bütünleştirmek,

6) Kent içindeki mevcut sanayi tesislerinin gelişmelerinin dondurulması, şeklinde özetlenebilir.

Yaklaşık 1600Ha'lık konut alanında 400.000 kişinin yaşaması öngörülmüştür. Toplam planlanan alan ise 3614 Ha'dır.

Planın kararları incelendiğinde, planın kent bütünündeki temel hedefi;

Kentsel maliyeti düşürmek ve tarım alanlarını korumak amacıyla yüksek yoğunluklu kompakt bir kent makroformudur. Bu hedef doğrultusunda Malatya kentinin tek merkezli bir kent olarak gelişmesi hedeflenerek, merkezin mevcut konumuda geliştirilmesi önerilmiştir (HARİTA 5.27).

Plan çatkısı içinde kentte kullanılan ulaşım aksları korunurken kentin güney gelişimini toplamak, merkezle bağlantıyı sağlamak amacı ile ana toplayıcı çevreyolu önerilmiştir (HARİTA 5.27).

Üç ayrı yoğunluk kademesi ile planlanan öneri konut alanlarının "ağaçlandırılacak alan"larla oluşturulması hedeflenen bir yeşil kuşakla sarılması öngörülmüştür (HARİTA 5.27). Hanımın Çiftliği ve Ordüzü bölgeleri tarımsal karek-

terine uygun olarak düşük yoğunlukta planlanmış ve mevcut ulaşım aksları çevresinde yapılaşma izni verilmiştir. Korunması önerilen tarım alanları ile Hanımın Çiftliği, Ordüzü ve Sivas yolu çevresindeki konut alanlarının birbirinden ayrılması da hedeflenmiştir (HARİTA 5.27). Merkez ve yakın çevresindeki konut alanlarında 600K/Ha'a varan brüt yoğunluk önerilmiş, 400K/Ha'ın altına inilmemesi hedeflenmiştir. Gelişme konut alanlarında ise 250-400K/Ha arasında değişen yoğunluklar önerilmiştir.

Kentsel gelişme baskısı altında kalma eğilimi taşıyan tarım alanlarını korumak amacıyla bu alanlar plan sınırları içine alınarak, plan kararlarıyla denetimin sağlanması hedeflenmiştir. Plan sınırları içine alınan tarım alanlarındaki mevcut ulaşım aksları üzerinde düşük yoğunluklu konut alanları önerilmiş, kent merkezi ile bağlantısı sınırlanarak yapılaşma talebinin azaltılması amaçlanmıştır (HARİTA 5.27).

5.3.4.3.B 1987 Plan Uygulama Sonuçları

Planın uygulamada kaldığı bir sene gibi kısa bir sürede plan kararları uygulamaya girmemiştir. Bu aşamada gözlenen gelişmeler ise; Merkeze göre arazi fiyatlarının düşük olması Ordüzü'nün konut alanı olarak kullanılmasını çekici hale getirmiştir. Kernek bölgesi ve Beydağı yamaçlarındaki gecekondulaşma topoğrafyanın çok dik olmasına rağmen merkez ile doğrudan ilişki kurabilmesi nedeni ile devam etmekte, sosyal ve teknik altyapıdan yoksun konut alanları büyümektedir (HARİTA 5.28). Bölgede konut alanlarının yanı-

sıra günübirlik ihtiyaçları karşılamaya yönelik ticaret birimleri de gelişmesini sürdürmektedir. Yine 1980 sonrası Malatya belediyesine bağlanan DDY'nın kuzeyinde yeralan Yeşiltepe kent ile bütünleşmiş yakın çevre kırsalından gelenlerin konut alanı olarak gelişimini sürdürmüştür. Yeşiltepe, ağırlıkla Malatya yakın çevresinden göç edenlerin tercih ettiği konut alanı olarak gelişimini sürdürmektedir. Ankara yolu üzerinde merkezin güneybatısında yeralan Karakavak mevkiinde kooperatif ağırlıklı konut alanları mevcut tarım alanlarını zedeleyecek şekilde gelişmektedir (HARİTA 5.28).

5.3.4.4. 1988 Planı

1987 yılında onaylanarak uygulamaya giren üçüncü imar planı bir yıl gibi çok kısa bir süre içinde 1988 yılında Malatya Belediyesi tarafından revize edilmiş ve yeni alanların da ilavesi ile toplam planlı alan yaklaşık 4100 Ha'a çıkartılmıştır.

5.3.4.4.A 1988 Plan Kararları

Bir yıl aradan sonra 1988 yılında gerçekleştirilen revizyon çalışmasının gerekçeleri olarak;

* Kadastral yollar ile öneri imar yollarının uyumsuzluğu sonucunda ortaya çıkan uygulama güçlüklerinin giderilmesi,

* Üçüncü planın uygulamada kaldığı bir yıl içinde gerçekleştirilen arazi kullanım kararlarını değiştirici tadilatların plan bütünü ile entegrasyonunun sağlanması,

* Yol genişliğine göre kat arttırılması,

* Gecekondulaşmanın yayılmasını plan kararları ile engellemek,

* Fuar alanının büyütülerek tarım alanlarının korunması ve çevresinde düşük yoğunluklu prestij konut alanı düzenlenmesi,

* Yapılaşma hakları yönündeki baskılar olarak ortaya konmuştur.

1990 yılı nüfusu 320.000 kabul edilerek yapılan projeksiyonlarla 2015 yılı için planlı alanda 760.000 kişinin yaşaması öngörülmüştür.

Yapılan revizyon çalışması sonucunda 1987 planının ana kararları aynı kalmakla birlikte getirilen yeni öneriler ise;

* Fuar alanının konumu değiştirilmeden boyutlarının büyütülmesi,

* Fuar alanı çevresindeki tarım alanlarının konut alanına çevrilmesi,

* Pınarbaşı gölet çevresinin plan sınırları içine alınarak günübirlik ve turizm kullanımına açılması,

* Ordüzü'ndeki tarım alanlarının bir bölümünün konut alanına çevrilmesi,

* Tek merkezin süreç içinde yetersiz kalacağı, bu bağlamda kentin batısında fuar çevresinde yeni bir alt merkezin oluşturulmasıdır (HARİTA 5.29).

5.3.4.4.B 1988 Plan Uygulama Sonuçları

Plan uygulamada kaldığı süre içinde;

Sivas yolu çevresi, karayolunun kuzeyi yoğun konut alanı olarak gelişimini sürdürmüştür. Karayolu çevresindeki parsellerde yapılaşma talepleri artmış, Karakavak mevkiinde kooperatifler ağırlıkla karayolu çevresindeki parsellerde yoğunlaşmıştır (HARİTA 5.30). Konut gelişimi merkezden plan sınırlarına doğru farklı yoğunluklarda dağınık olarak gelişimlerini sürdürmektedirler. "Ağaçlandırılacak Alan" olarak plan kararı getirilen Beydağı yamaçlarında ise gecekondulaşma devam etmektedir (HARİTA 5.30).

Kenti güneyden toplaması beklenen çevreyolunun 1990-1994 yılları arasında gerçekleşmesi önerilmiş, bu kararın Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 1992 yılı çalışma programına alınması beklenmektedir. Günümüze kadar çevre yolunun giriş ve çıkışdaki 4km'lik bölüm belediye tarafından gerçekleştirilmiştir (HARİTA 5.30).

Fuar ve rekreasyon alanları ile ilgili üretilmiş projelerin uygulamaya girmesi için finans kaynakları beklenmektedir (HARİTA 5.30).

TABLOLAR

TABLO 5.1
TRABZON - ALTBOLGE NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	246840	309140	386651	452131	507455	639011	705108
	KIR	1355958	1468552	1548045	1588441	1569119	1533631	1680367
	TOPLAM	1602798	1777692	1934696	2040572	2076574	2172642	2385475
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	25.24	25.07	16.94	12.24	25.92	10.34
	KIR	-	8.30	5.41	2.61	-1.22	-2.26	9.57
	TOPLAM	-	10.91	8.83	5.47	1.76	4.63	9.80
TURKIYE GENELINDEN ALDIGI PAY		5.77	5.66	5.43	5.05	4.64	4.29	4.19
KENTLESME ORANI		15.40	17.39	19.99	22.16	24.44	29.41	29.56

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TRABZON, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.2
TRABZON'DA CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI

	SEKTOR	1970	1975	1980	1985	1990
ULKE	TARIM	69.83	66.50	61.25	58.90	54.55
	SANAYI	11.70	11.90	15.12	15.10	17.41
	HIZMETLER	18.47	20.30	23.63	25.60	28.04
ALT BOLGE	TARIM	74.40	78.32	72.69	74.36	71.02
	SANAYI	7.91	4.87	7.84	4.24	11.67
	HIZMETLER	17.69	16.82	19.48	21.30	18.31
IL	TARIM	58.60	80.10	72.58	70.80	69.20
	SANAYI	11.90	4.80	6.66	6.27	10.35
	HIZMETLER	29.50	15.10	20.76	22.93	20.45
KENT	TARIM	11.70	15.10	10.20	5.40	2.60
	SANAYI	30.60	14.70	37.90	38.50	21.95
	HIZMETLER	57.70	10.20	51.90	56.10	75.45

KAYNAK : DIE NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TRABZON, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.3
TRABZON-IL NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	83692	108492	138435	171570	186580	239553	303612
	KIR	449307	487290	520685	547438	544465	546641	492237
	TOPLAM	532999	595782	659120	719008	731045	786194	795849
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	29.63	27.60	23.94	8.75	28.39	26.74
	KIR	-	8.45	6.85	5.14	-0.54	0.40	-9.95
	TOPLAM	-	11.78	10.63	9.09	1.67	7.54	1.23
ALTBOLGEDEN ALDIGI PAY	KENT	33.91	35.09	35.80	37.95	36.77	37.49	43.06
	KIR	33.14	33.18	33.64	34.46	34.70	35.64	29.29
	TOPLAM	33.25	33.51	34.07	35.24	35.20	36.19	33.36
KENTLESME ORANI		15.70	18.21	21.00	23.86	25.52	30.47	38.15

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TRABZON, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.4
TRABZON-KENT NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	53039	65516	80795	97210	108403	142008	143941
	KIR	41593	47738	51567	58847	66892	74211	72664
	TOPLAM	94632	113254	132362	156057	175295	216219	216605
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	23.52	23.32	20.32	11.51	31.00	1.36
	KIR	-	14.77	8.02	14.12	13.67	10.94	-2.08
	TOPLAM	-	19.68	16.87	17.90	12.33	23.35	0.18
ILDEN ALDIGI PAY	KENT	63.37	60.39	58.36	56.66	58.10	59.28	47.41
	KIR	9.26	9.80	9.90	10.75	12.29	13.58	14.76
	TOPLAM	17.75	19.01	20.08	21.70	23.98	27.50	27.22
KENTLESME ORANI		56.05	57.85	61.04	62.29	61.84	65.68	66.45

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TRABZON, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.5
TEKIRDAG - ALT BOLGE NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	243170	284924	329910	382433	439355	519068	618893
	KIR	549261	564077	546592	546685	568081	570389	564060
	TOPLAM	792431	849001	876502	929118	1007436	1089457	1182953
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	17.17	15.79	15.92	14.88	18.14	19.23
	KIR	-	2.70	-3.10	0.02	3.91	0.41	-1.11
	TOPLAM	-	7.14	3.24	6.00	8.43	8.14	8.58
TURKIYE GENELINDEN ALDIGI PAY		2.86	2.70	2.46	2.30	2.25	2.15	2.08
KENTLESME ORANI		30.69	33.56	37.64	41.16	43.61	47.64	52.32

KAYNAK : DIE NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TEKIRDAG, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.6
TEKIRDAG'DA CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI

	SEKTOR	1970	1975	1980	1985	1990
ULKE	TARIM	69.83	66.50	61.25	58.90	54.55
	SANAYI	11.70	11.90	15.12	15.10	17.41
	HIZMETLER	18.47	20.30	23.63	25.60	28.04
ALT BOLGE	TARIM	70.30	43.70	61.70	57.15	55.61
	SANAYI	5.30	27.00	7.90	9.20	15.13
	HIZMETLER	24.40	53.60	30.40	33.50	29.26
IL	TARIM	70.31	71.13	58.68	53.66	48.09
	SANAYI	5.39	5.47	10.01	12.32	22.89
	HIZMETLER	24.29	23.40	31.31	34.01	29.01
KENT	TARIM	23.00	28.50	7.40	5.00	5.74
	SANAYI	29.50	55.50	65.50	65.00	29.52
	HIZMETLER	47.50	16.00	27.00	30.00	64.74

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TEKIRDAG, 1970,1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.7
TEKIRDAG-IL NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	84897	96897	117351	137332	167270	205678	258940
	KIR	190910	190484	185595	182655	193472	197043	209902
	TOPLAM	274806	287381	302946	319987	360742	402721	468842
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	14.13	21.11	17.03	21.80	22.96	25.90
	KIR	-	-0.22	-2.57	-1.58	5.92	1.85	6.53
	TOPLAM	-	4.58	5.42	5.63	12.74	11.64	16.42
ALTBOLGEDEN ALDIGI PAY	KENT	34.91	34.01	35.57	35.91	38.07	39.62	41.84
	KIR	34.76	33.77	33.95	33.41	34.06	34.55	37.21
	TOPLAM	34.68	33.85	34.56	34.44	35.81	36.97	39.63
KENTLESME ORANI		30.89	33.72	38.74	42.92	46.37	51.07	55.23

KAYNAK : DIE NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TEKIRDAG, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.8
TEKIRDAG-KENT NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	23987	27069	35387	41257	52093	63215	80442
	KIR	32512	33531	31619	32031	33164	35918	37013
	TOPLAM	56499	60600	67006	73288	85257	99133	117455
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	12.85	30.73	16.59	26.26	21.35	27.25
	KIR	-	3.13	-5.70	1.30	3.54	8.30	3.05
	TOPLAM	-	7.26	10.57	9.38	16.33	16.28	18.48
ILDEN ALDIGI PAY	KENT	28.25	27.94	30.15	30.04	31.14	30.73	31.07
	KIR	17.03	17.60	17.04	17.54	17.14	18.23	17.63
	TOPLAM	20.56	21.09	22.12	22.90	23.63	24.62	25.05
KENTLESME ORANI		42.46	44.67	52.81	56.29	61.10	63.77	68.49

KAYNAK : DIE NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-TEKIRDAG, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.9
MALATYA -BOLGE NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	662559	828358	1117720	1349606	1557510	1902418	2588737
	KIR	2427398	2685112	2889725	3114718	3247908	3347845	3020928
	TOPLAM	3089927	3523470	4007445	4464324	4805418	5250263	5609665
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	25.02	34.93	20.75	15.40	22.14	36.08
	KIR	-	10.62	7.62	7.79	4.28	3.08	-9.76
	TOPLAM	-	14.03	13.74	11.40	7.64	9.26	6.85
TURKIYE GENELINDEN ALDIGI PAY		11.13	11.22	11.26	11.06	10.74	10.36	9.85
KENTLESME ORANI		21.44	23.51	27.89	30.23	32.41	36.23	46.15

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-MALATYA, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.10
MALATYA'DA CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI

	SEKTOR	1970	1975	1980	1985	1990
ULKE	TARIM	69.83	66.50	61.25	58.90	54.55
	SANAYI	11.70	11.90	15.12	15.10	17.41
	HIZMETLER	18.47	20.30	23.63	25.60	28.04
ALT BOLGE	TARIM	78.60	79.41	74.60	75.50	68.59
	SANAYI	3.70	3.95	4.50	2.90	8.00
	HIZMETLER	17.70	16.64	20.90	21.40	23.41
IL	TARIM	75.22	80.19	77.87	69.62	64.37
	SANAYI	6.31	4.39	5.29	5.77	10.59
	HIZMETLER	18.47	15.42	16.84	24.61	25.05
KENT	TARIM	15.60	31.20	3.80	6.70	5.37
	SANAYI	33.60	44.80	57.40	49.20	26.26
	HIZMETLER	50.80	24.00	38.80	44.10	68.37

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-MALATYA, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.11
MALATYA-IL NUFUS GELISIMI

		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	120478	147040	179647	215250	241560	307623	379188
	KIR	273694	305584	331332	359308	365436	358186	322867
	TOPLAM	394172	452624	510979	574558	606996	665809	702055
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	22.05	22.18	19.82	12.22	27.35	23.26
	KIR	-	11.65	8.43	8.44	1.71	-1.98	-9.86
	TOPLAM	-	14.83	12.89	12.44	5.65	9.69	5.44
BOLGEDEN ALDIGI PAY	KENT	18.18	17.75	16.07	15.95	15.51	16.17	14.65
	KIR	11.28	11.38	11.47	11.54	11.25	10.70	10.69
	TOPLAM	12.76	12.85	12.75	12.87	12.63	12.68	12.52
KENTLESME ORANI		30.56	32.49	35.16	37.46	39.80	46.20	54.01

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-MALATYA, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

TABLO 5.12
MALATYA-KENT NUFUS GELISIMI

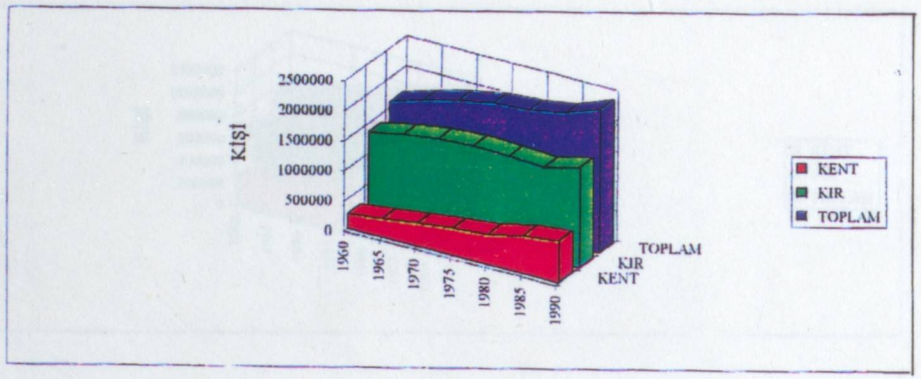
		1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990
NUFUS	KENT	83692	104428	128841	154505	179074	243138	281776
	KIR	55617	70044	82282	104999	107821	91169	51225
	TOPLAM	139309	174472	211123	259504	286895	334307	333001
NUFUS ARTIS HIZI	KENT	-	24.78	23.38	19.92	15.90	35.78	15.89
	KIR	-	25.94	17.47	27.61	2.69	-15.44	-43.81
	TOPLAM	-	25.24	21.01	22.92	10.56	16.53	-0.39
ILDEN ALDIGI PAY	KENT	69.47	71.02	71.72	71.78	74.13	79.04	74.31
	KIR	20.32	22.92	24.83	29.22	29.50	25.45	15.87
	TOPLAM	35.34	38.55	41.32	45.17	47.26	50.21	47.43
KENTLESME ORANI		60.08	59.85	61.03	59.54	62.42	72.73	84.62

KAYNAK : DIE, NUFUSUN SOSYAL VE EKONOMIK NITELIKLERI-MALATYA, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.

GRAFİKLER

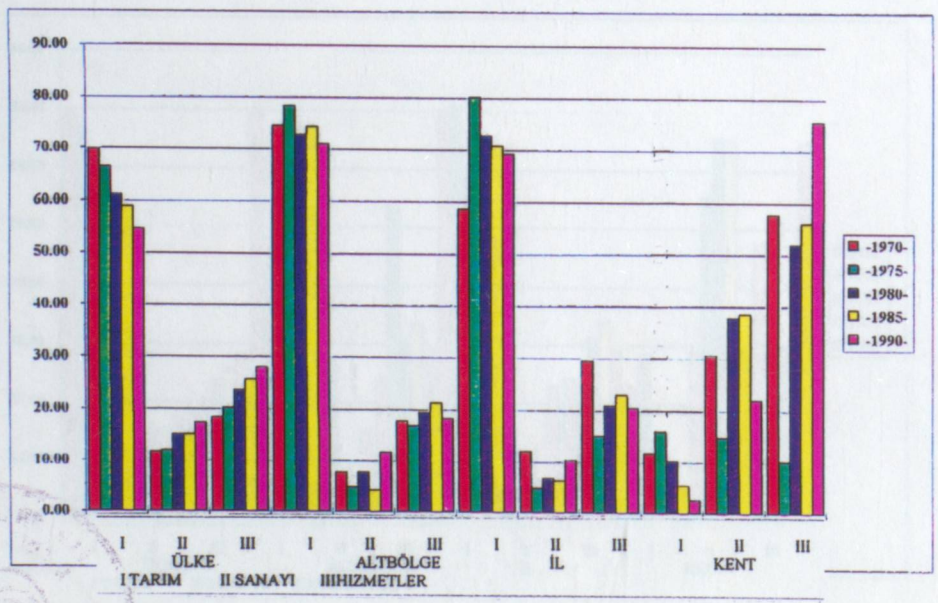
GRAFIK 5.1

TRABZON - ALTBOLGE NUFUS GELISIMI



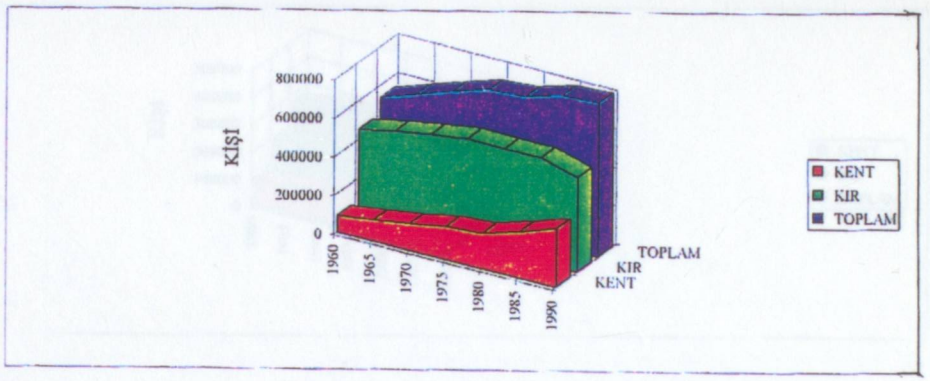
GRAFIK 5.2

TRABZON'DA CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI



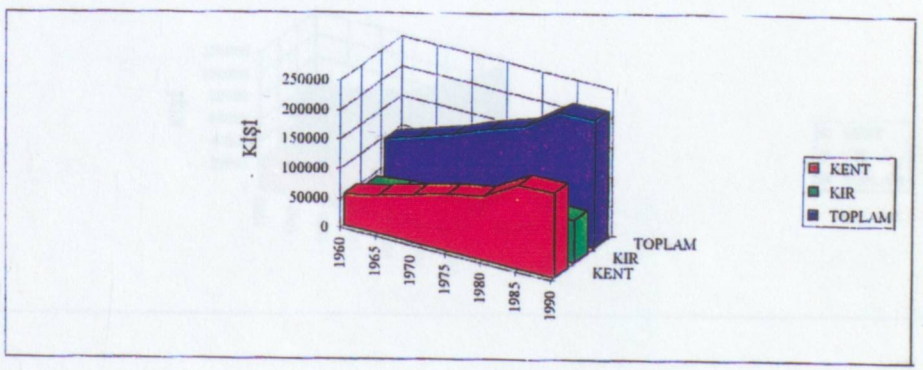
GRAFIK 5.3

TRABZON-IL NUFUS GELISIMI



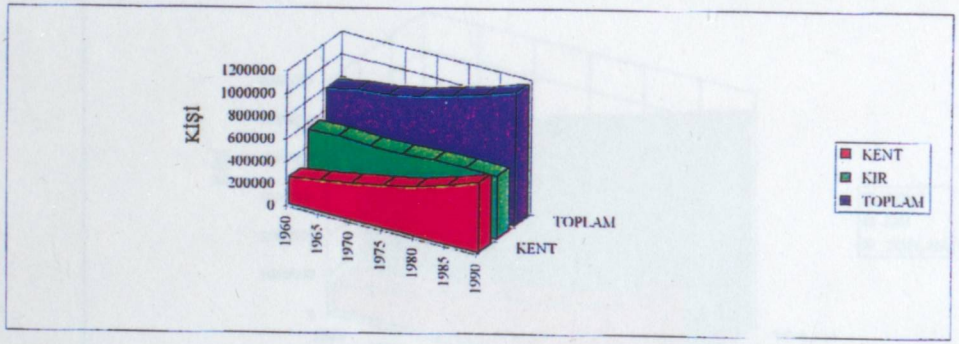
GRAFIK 5.4

TRABZON-KENT NUFUS GELISIMI



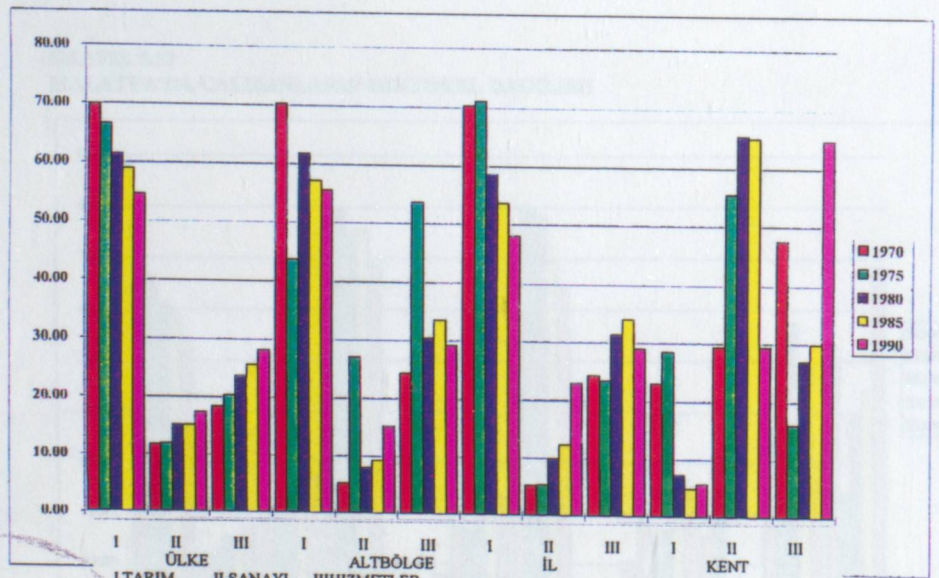
GRAFIK 5.5

TEKIRDAG - ALT BOLGE NUFUS GELISIMI



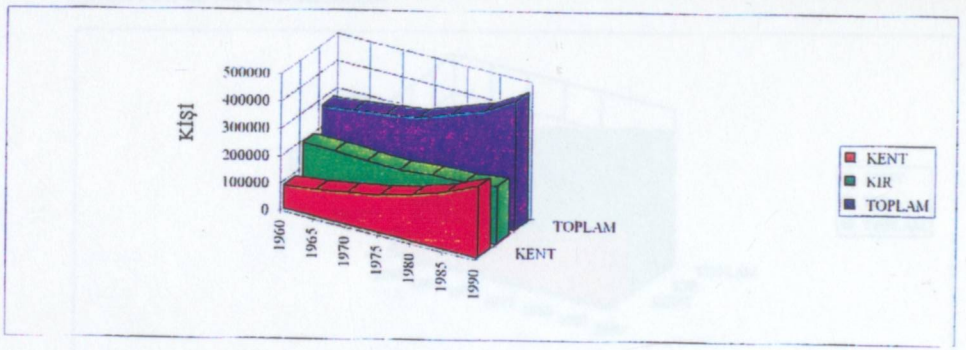
GRAFIK 5.6

TEKIRDAG'DA CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI



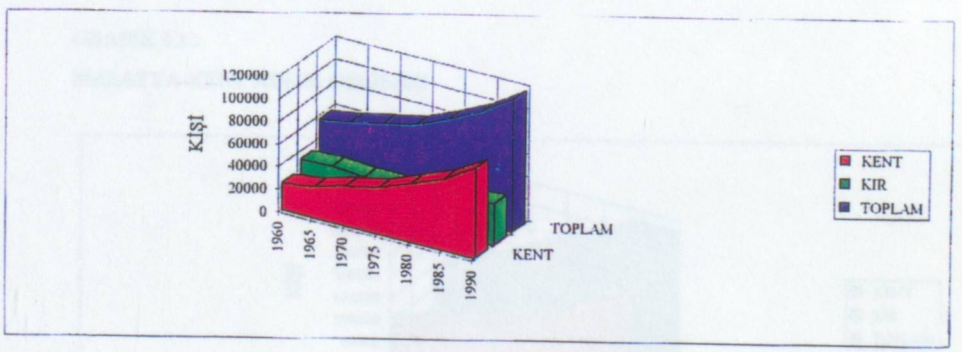
GRAFIK §.7

TEKIRDAG-IL NUFUS GELISIMI



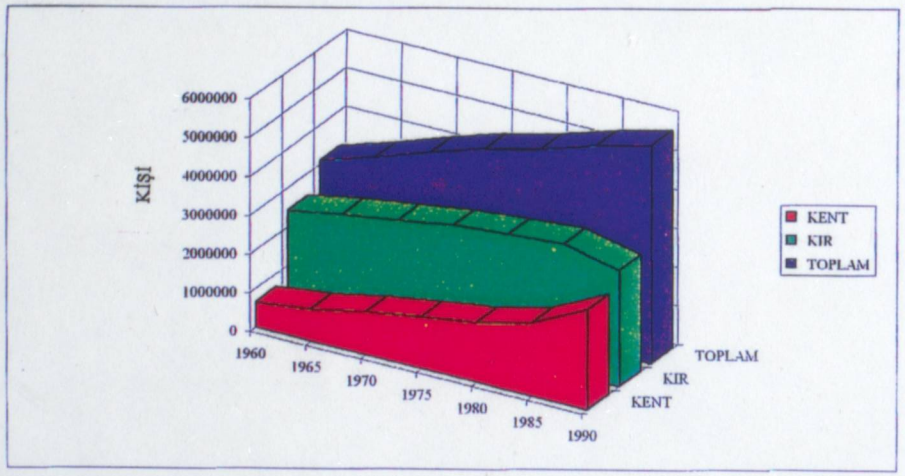
GRAFIK 5.8

TEKIRDAG-KENT NUFUS GELISIMI



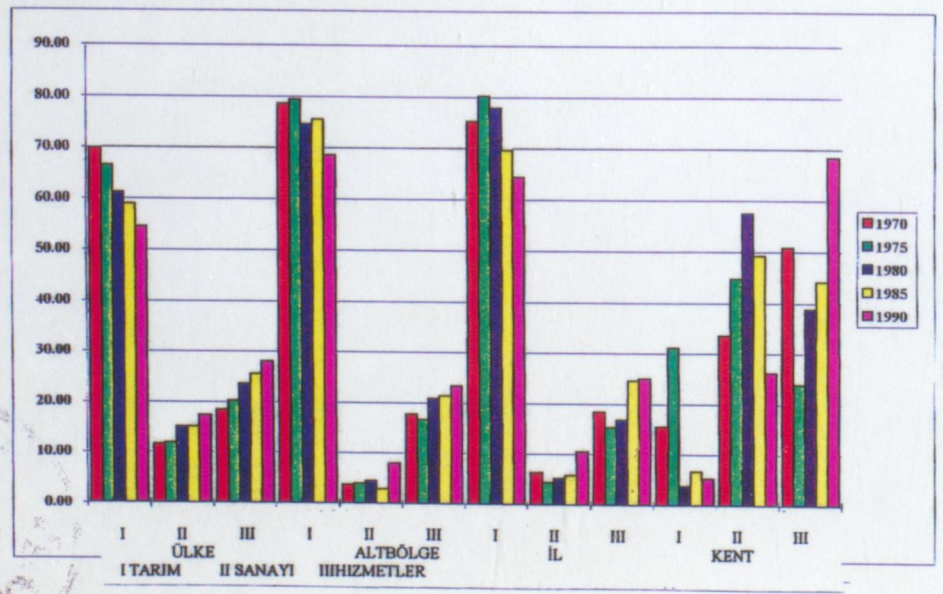
GRAFIK 5.9

MALATYA -BOLGE NUFUS GELISIMI



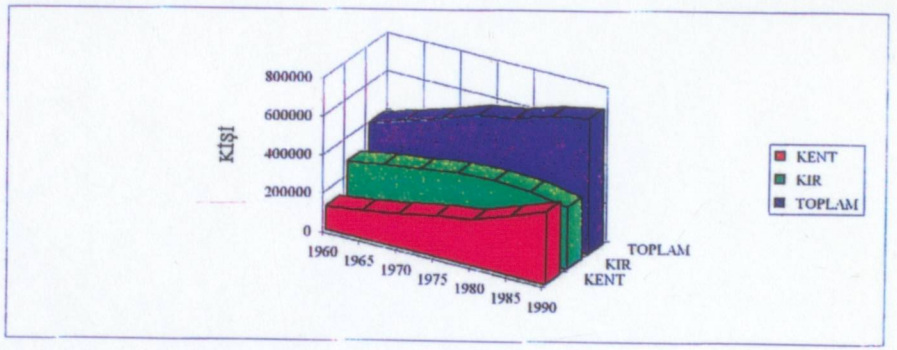
GRAFIK 5.10

MALATYA'DA CALISANLARIN SEKTOREL DAGILIMI



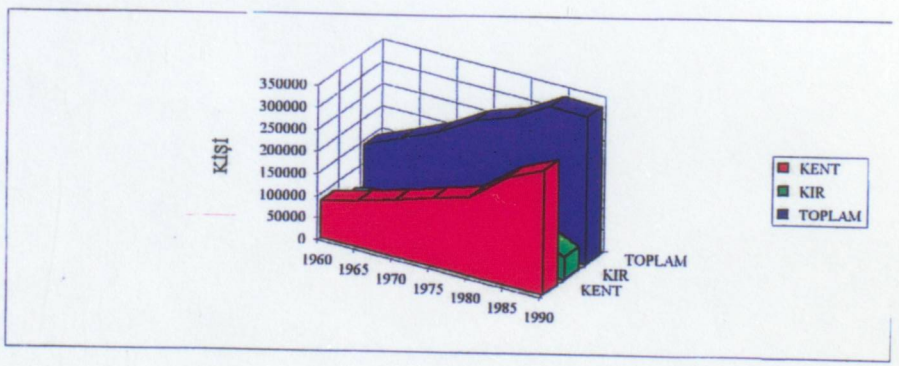
GRAFIK 5.11

MALATYA-IL NUFUS GELISIMI

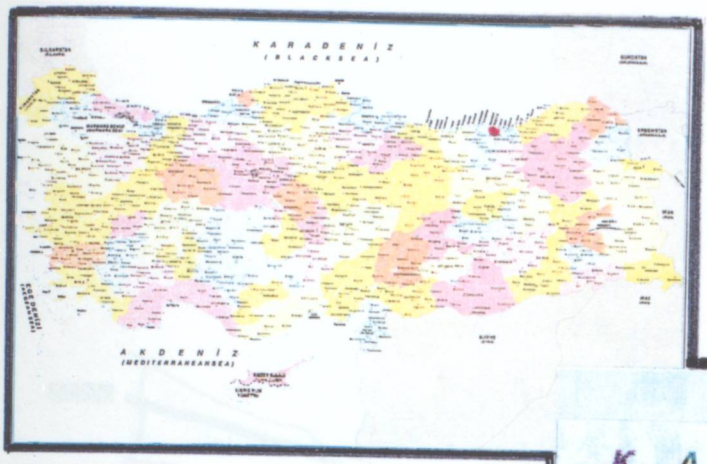


GRAFIK 5.12

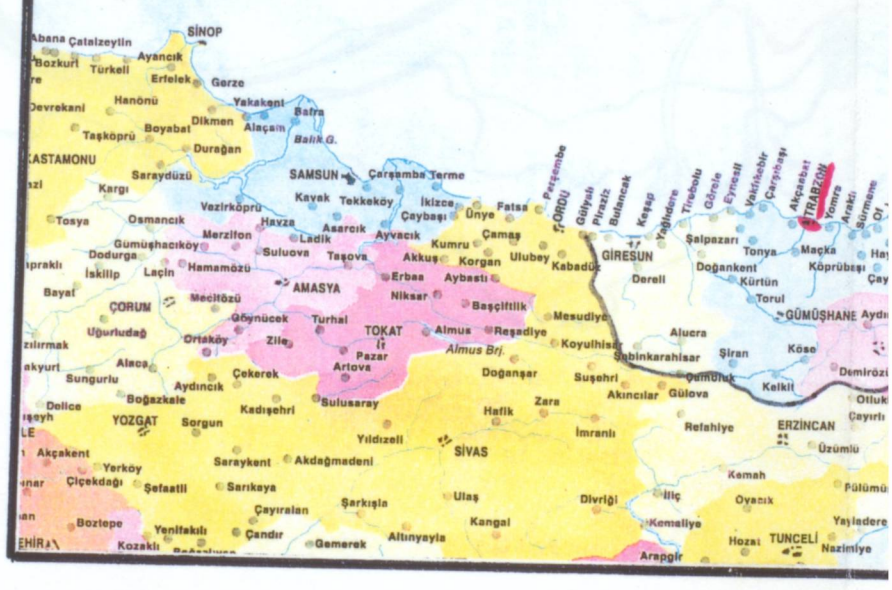
MALATYA-KENT NUFUS GELISIMI

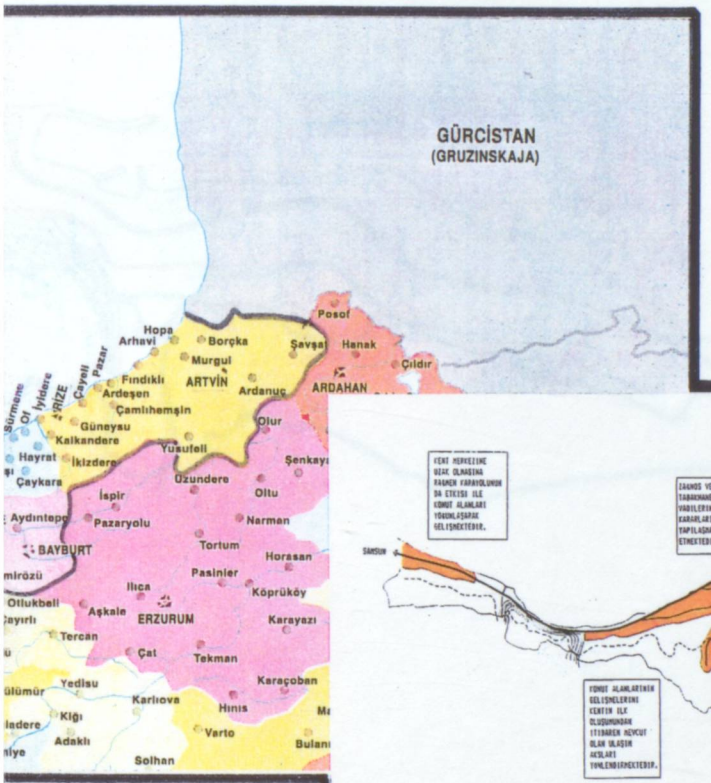


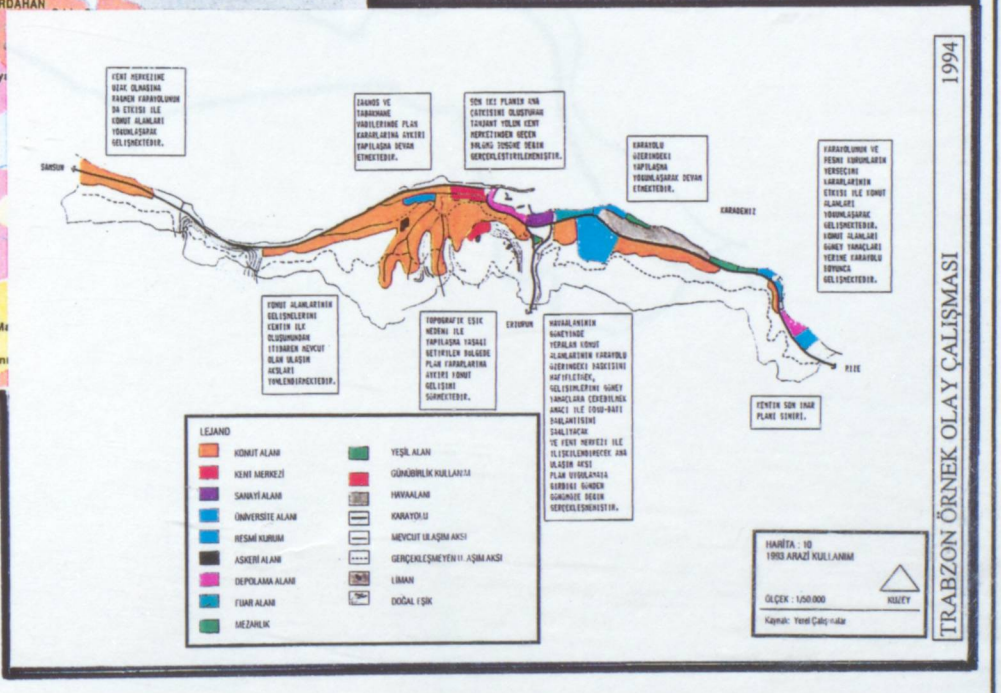
HARİTALAR



KARADENİZ
(BLACKSEA)







TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

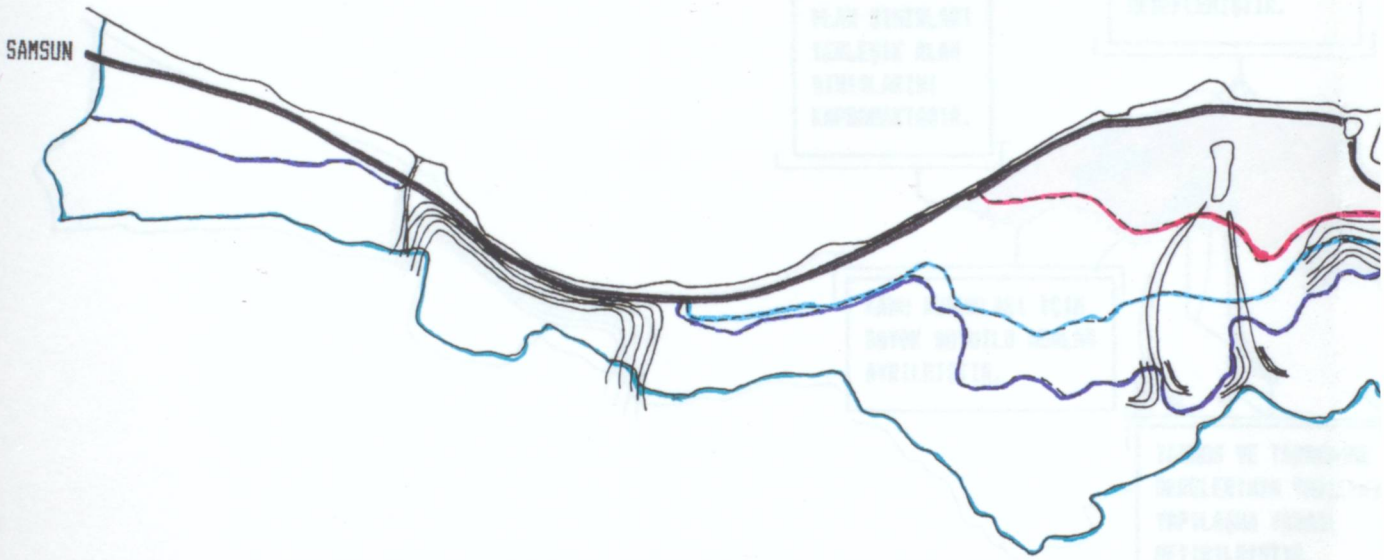
1994

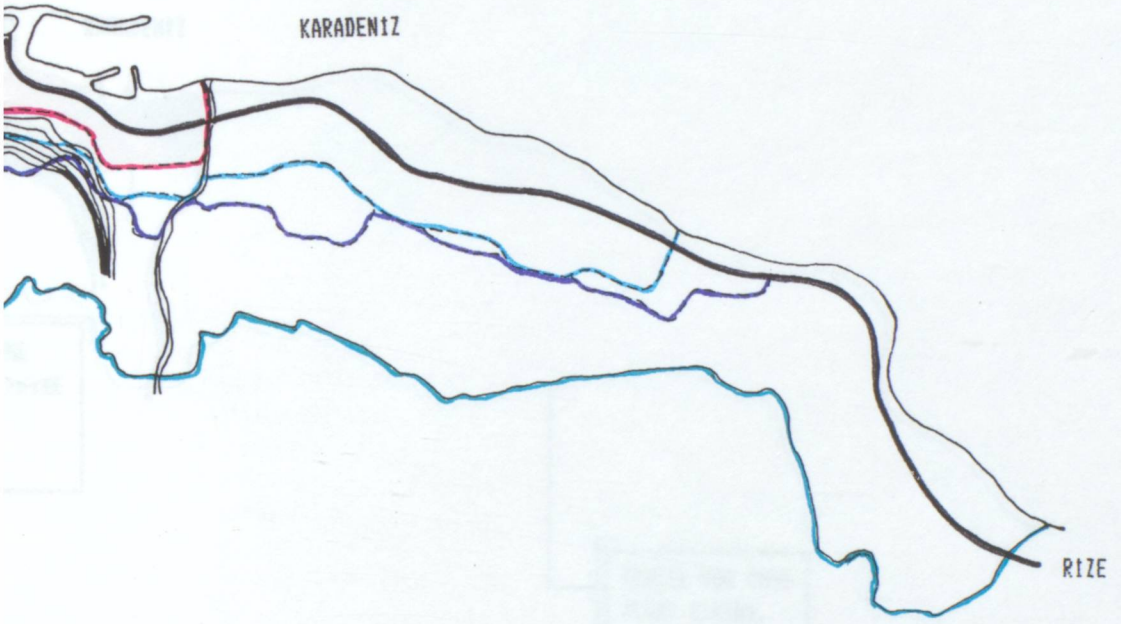
HARİTA : 5.1
TRABZON'UN ÜLKE ve BÖLGESİNDEKİ YERİ

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


SAMSUN



LEJAND

1. PLAN SINIRI
2. PLAN SINIRI
3. PLAN SINIRI
4. PLAN SINIRI

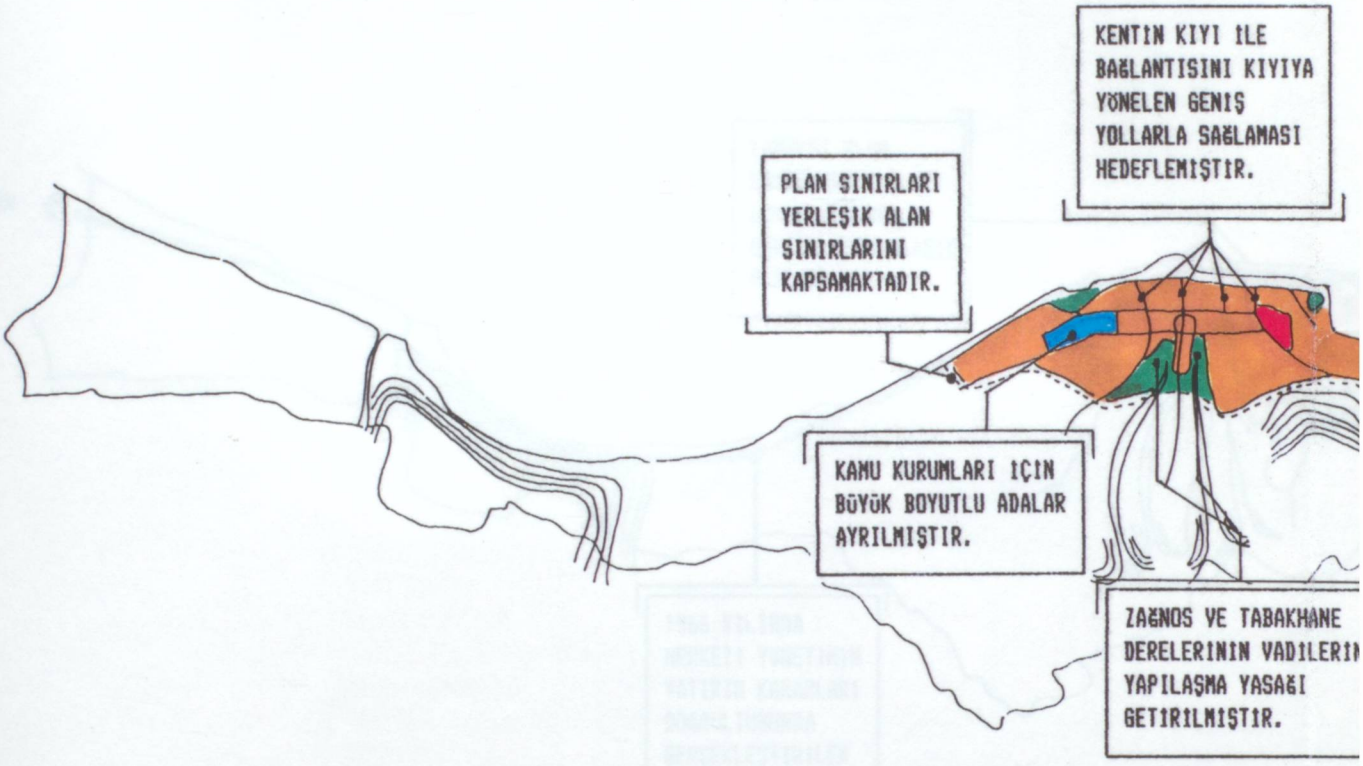
HARİTA : 5.2
PLAN SINIRLARI

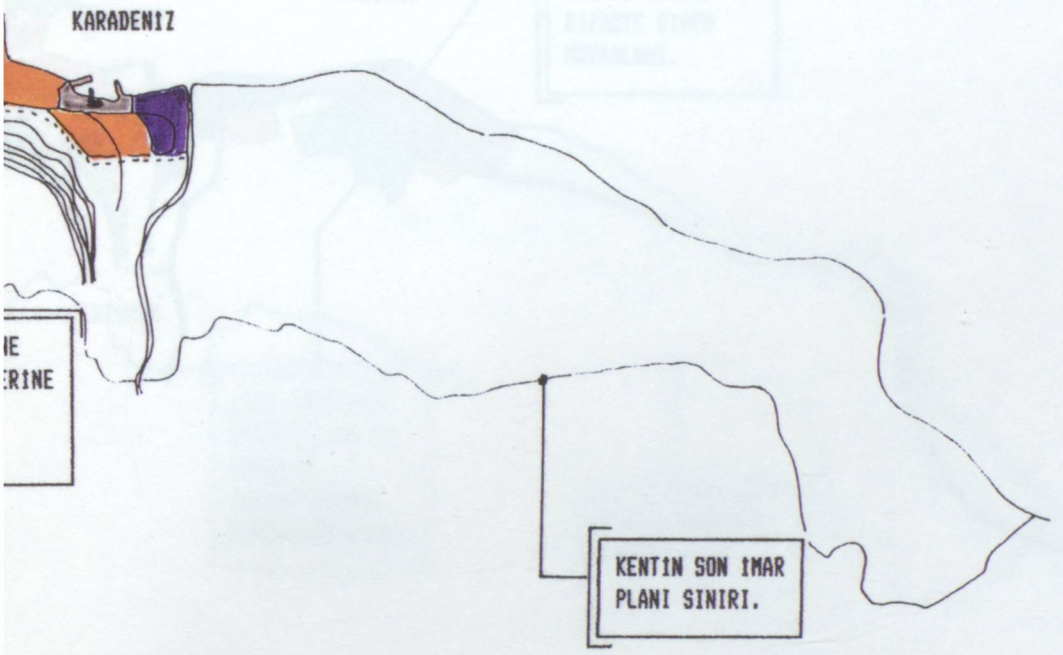
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994


KENTIN KIYI İLE BAĞLANTISINI KIYIYA YÖNELEN GENIŞ YOLLARLA SAĞLAMASI HEDEFLEMIŞTIR.
PLAN SINIRLARI YERLEŞIK ALAN SINIRLARINI KAPSAMAKTADIR.
KAMU KURUMLARI IÇIN BÜYÜK BOYUTLU ADALAR AYRILMIŞTIR.
ZAĞNOS VE TABAKHANE DERELERININ VADILERIN YAPILAŞMA YASAĞI GETIRILMIŞTIR.



LEJAND

- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- RESMİ KURUM
- SANAYİ ALANI
- YESİL ALAN
- LİMAN
- DOĞAL EŞİK

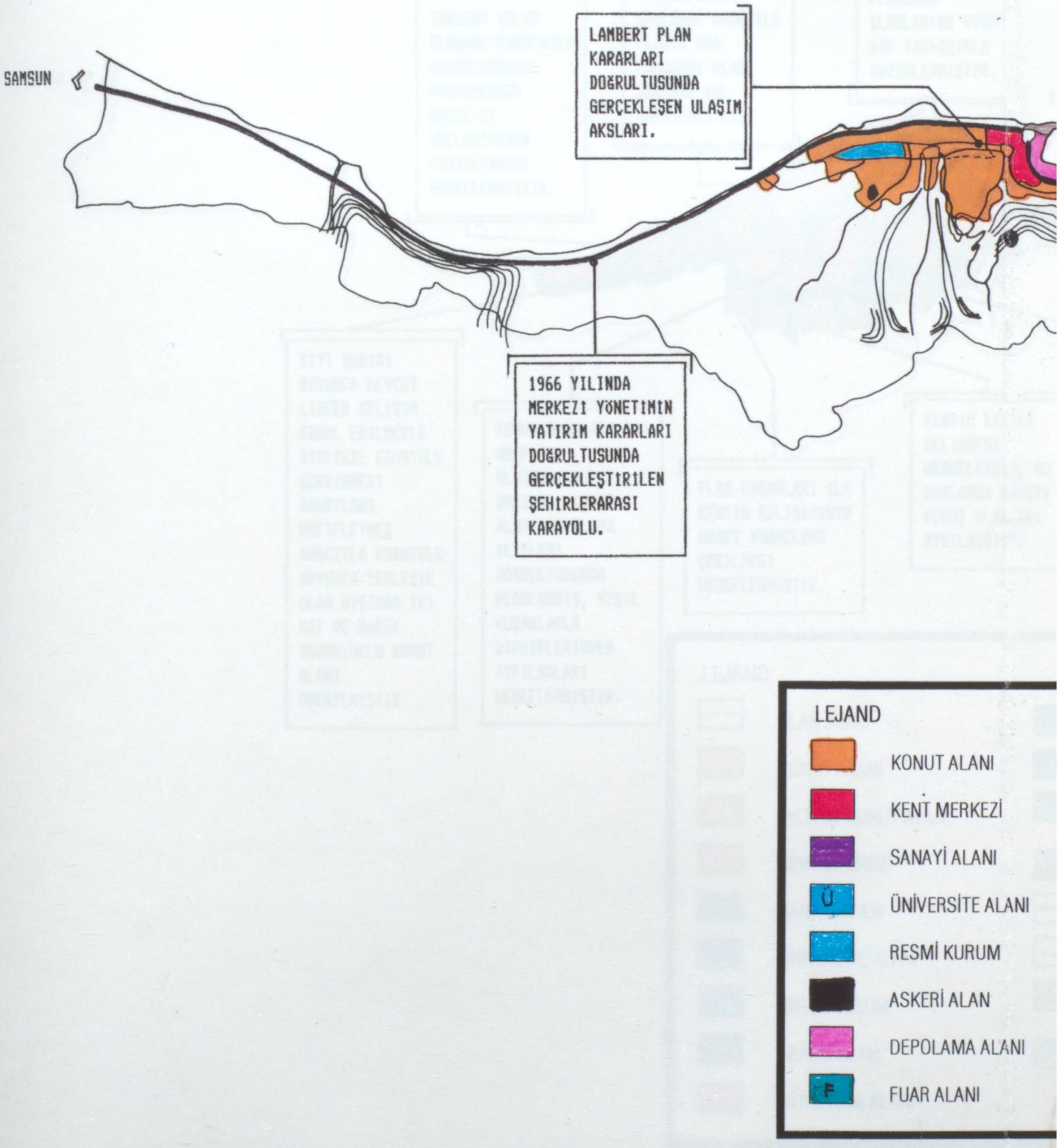
HARİTA : 5.3
LAMBERT PLANI

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

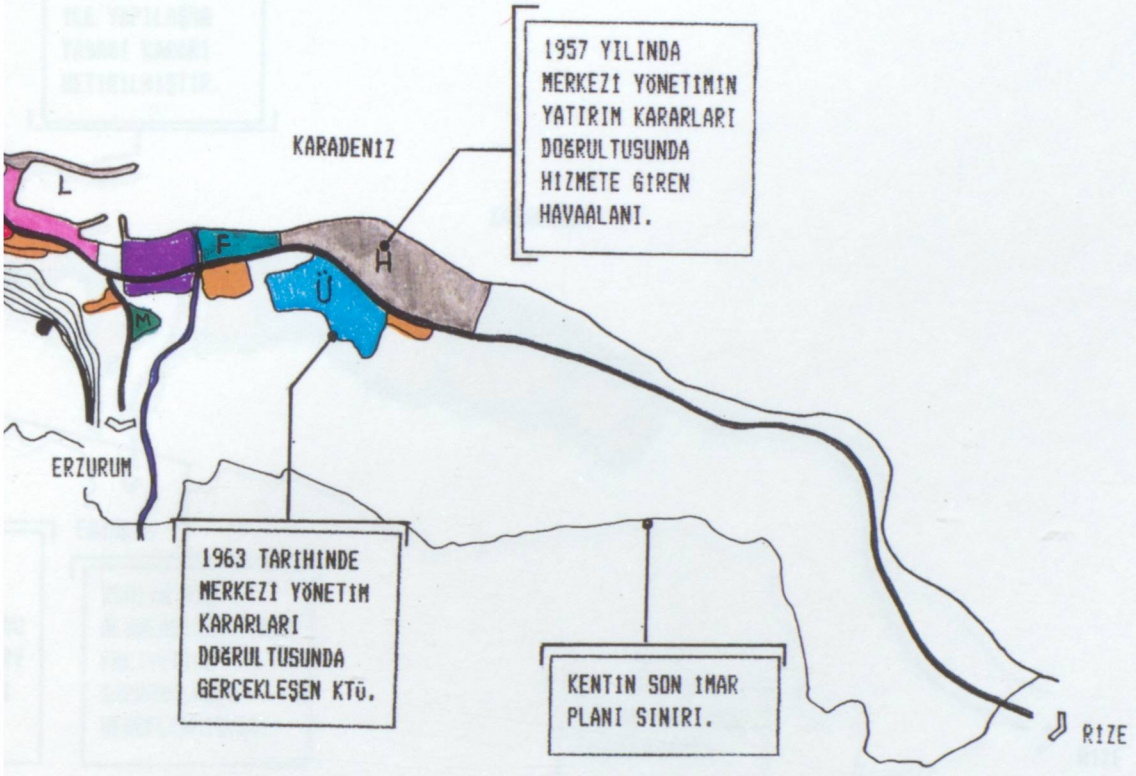
Kaynak: Yerel Çalışmalar

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994


SAMSUN
LAMBERT PLAN KARARLARI DOĞRULTUSUNDA GERÇEKLEŞEN ULAŞIM AKSLARI.
1966 YILINDA MERKEZİ YÖNETİMİN YATIRIM KARARLARI DOĞRULTUSUNDA GERÇEKLEŞTİRİLEN ŞEHİRLERARASI KARAYOLU.
LEJAND
KONUT ALANI
KENT MERKEZİ
SANAYİ ALANI
Ü
ÜNİVERSİTE ALANI
RESMİ KURUM
ASKERİ ALAN
DEPOLAMA ALANI
F
FUAR ALANI

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994



M MEZARLIK

H HAVAALANI

KARAYOLU

MEVCUT ULAŞIM AKSI

GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI

L LİMAN

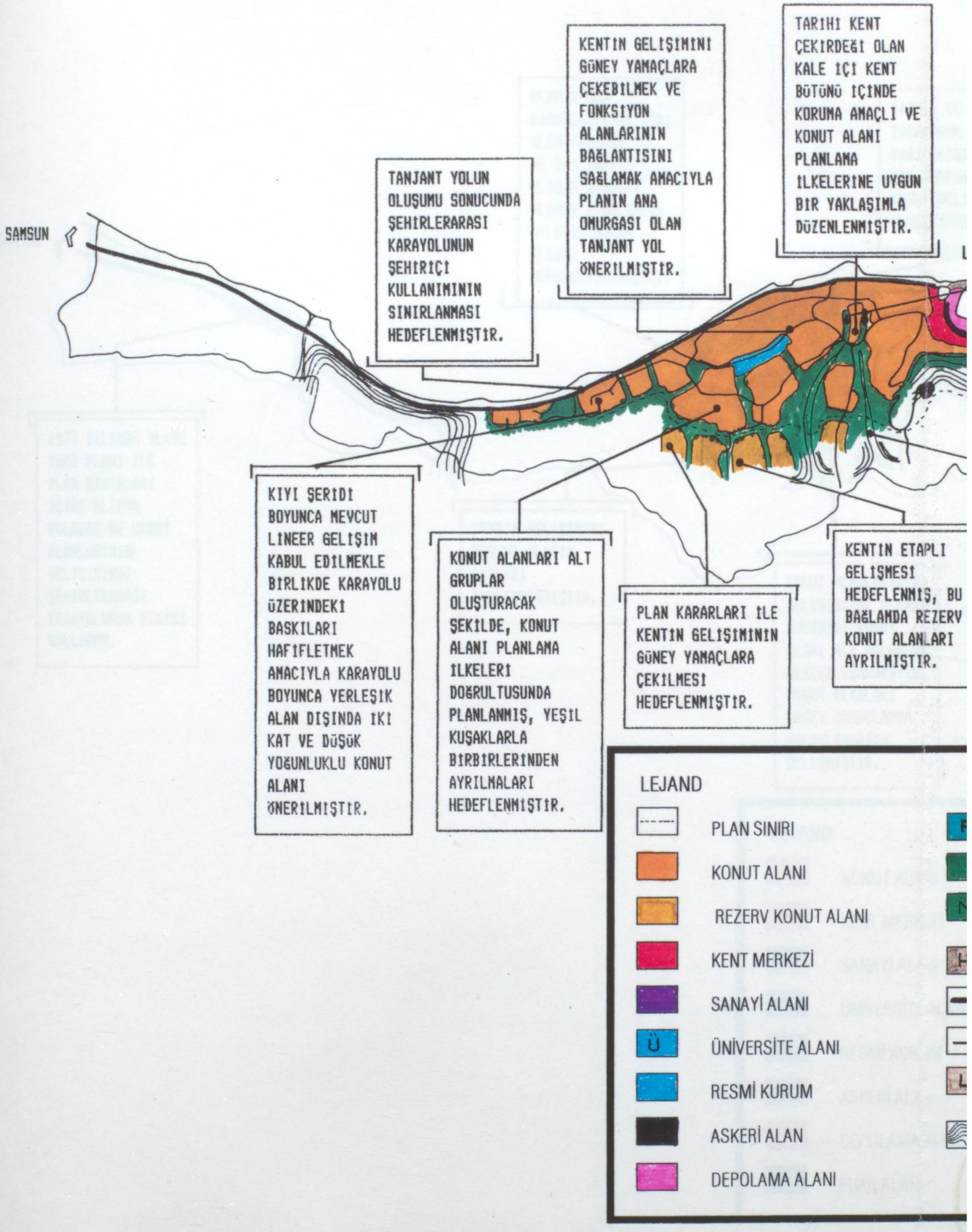
DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.4
1968 ARAZİ KULLANIM

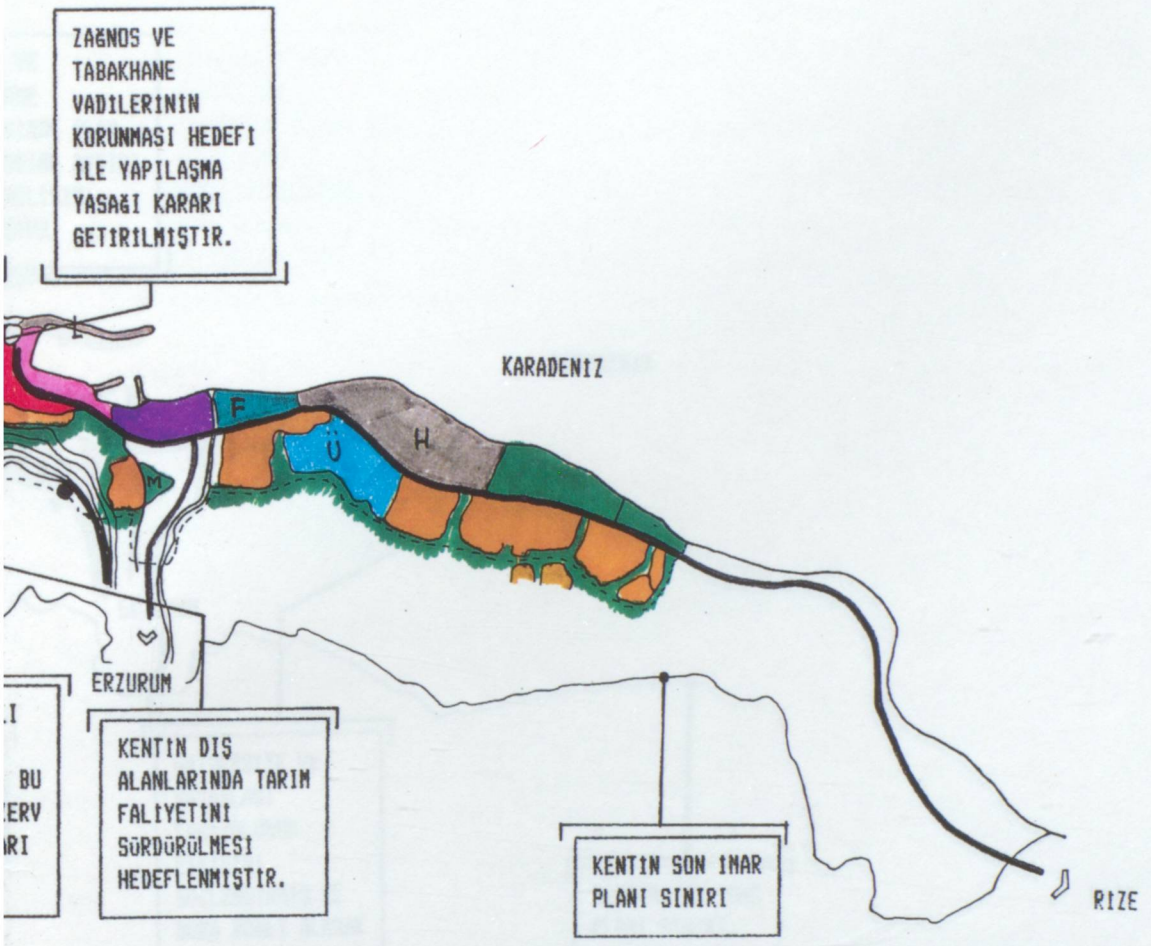
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


SAMSUN
TANJANT YOLUN OLUŞUMU SONUCUNDA ŞEHİRLERARASI KARAYOLUNUN ŞEHİRİÇİ KULLANIMININ SINIRLANMASI HEDEFLENMİŞTİR.
KENTİN GELİŞİMİNİ GÜNEY YAMAÇLARA ÇEKEBİLMEK VE FONKSİYON ALANLARININ BAĞLANTISINI SAĞLAMAK AMACIYLA PLANIN ANA OMURGASI OLAN TANJANT YOL ÖNERİLMİŞTİR.
TARİHİ KENT ÇEKİRDEĞİ OLAN KALE İÇİ KENT BÜTÜNÜ İÇİNDE KORUMA AMAÇLI VE KONUT ALANI PLANLAMA İLKELERİNE UYGUN BİR YAKLAŞIMLA DÜZENLENMİŞTİR.
KIYI ŞERİDİ BOYUNCA MEVCUT LİNEER GELİŞİM KABUL EDİLMEKLE BİRLİKDE KARAYOLU ÜZERİNDEKİ BASKILARI HAFİFLETMEK AMACIYLA KARAYOLU BOYUNCA YERLEŞİK ALAN DIŞINDA İKİ KAT VE DÜŞÜK YOĞUNLUKLU KONUT ALANI ÖNERİLMİŞTİR.
KONUT ALANLARI ALT GRUPLAR OLUŞTURACAK ŞEKİLDE, KONUT ALANI PLANLAMA İLKELERİ DOĞRULTUSUNDA PLANLANMIŞ, YEŞİL KUŞAKLARLA BİRBİRLERİNDEN AYRILMALARI HEDEFLENMİŞTİR.
PLAN KARARLARI İLE KENTİN GELİŞİMİNİN GÜNEY YAMAÇLARA ÇEKİLMESİ HEDEFLENMİŞTİR.
KENTİN ETAPLI GELİŞMESİ HEDEFLENMİŞ, BU BAĞLAMDA REZERV KONUT ALANLARI AYRILMIŞTIR.
LEJAND
PLAN SINIRI
KONUT ALANI
REZERV KONUT ALANI
KENT MERKEZİ
SANAYİ ALANI
Ü
ÜNİVERSİTE ALANI
RESMİ KURUM
ASKERİ ALAN
DEPOLAMA ALANI

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994



PLAN YAPIM TARİHİ	: 1968
PLAN NİTELİĞİ	: REVİZYON+İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: 1985
GLOBAL YOĞUNLUK	: 95 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 2065 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 269 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 196.781 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 95.722 Kişi

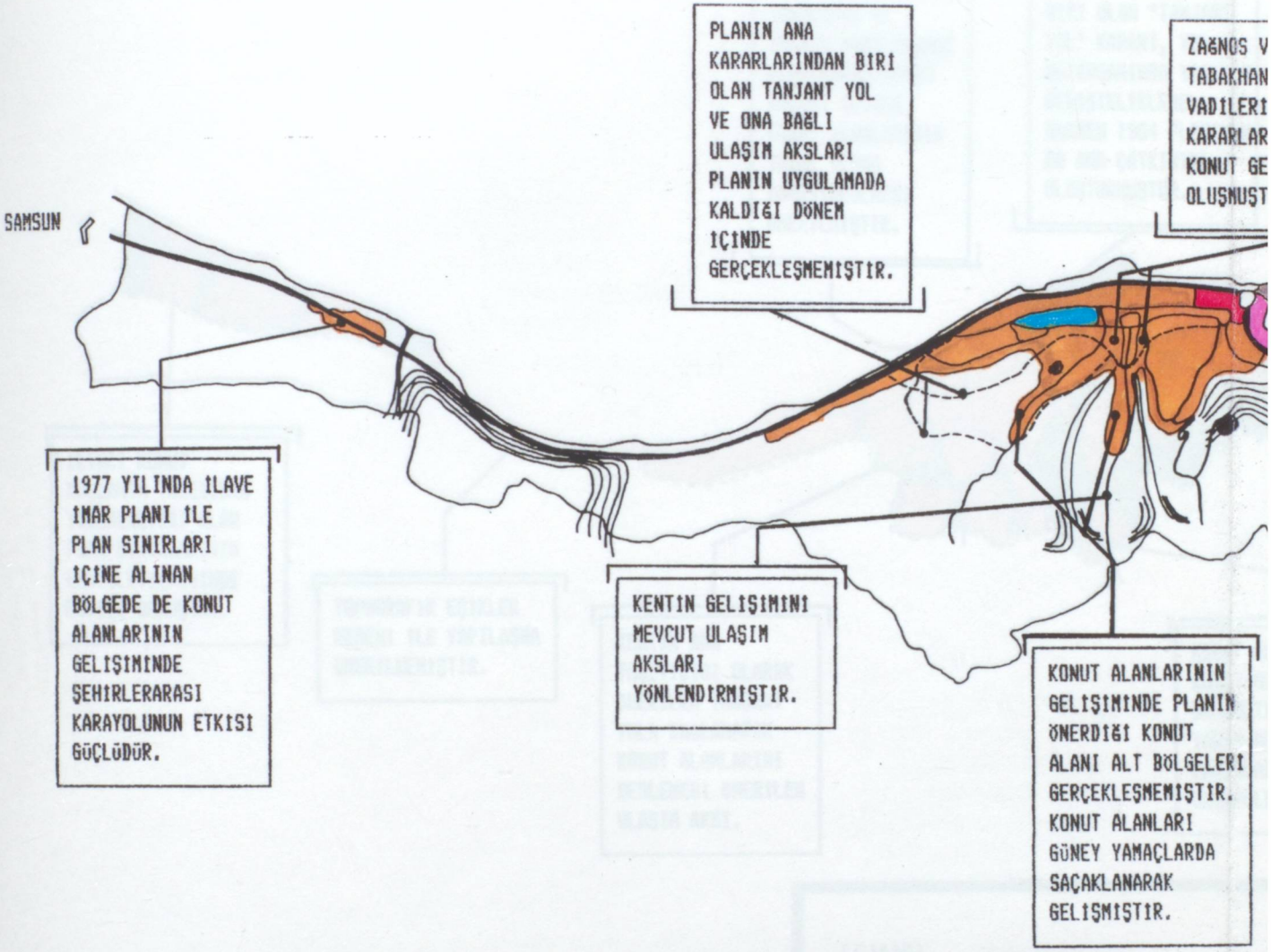
- F — FUAR ALANI
- YEŞİL ALAN
- M — MEZARLIK
- H — HAVAALANI
- KARAYOLU
- ULAŞIM AKSI
- L — LİMAN
- DOĞAL EŞİK

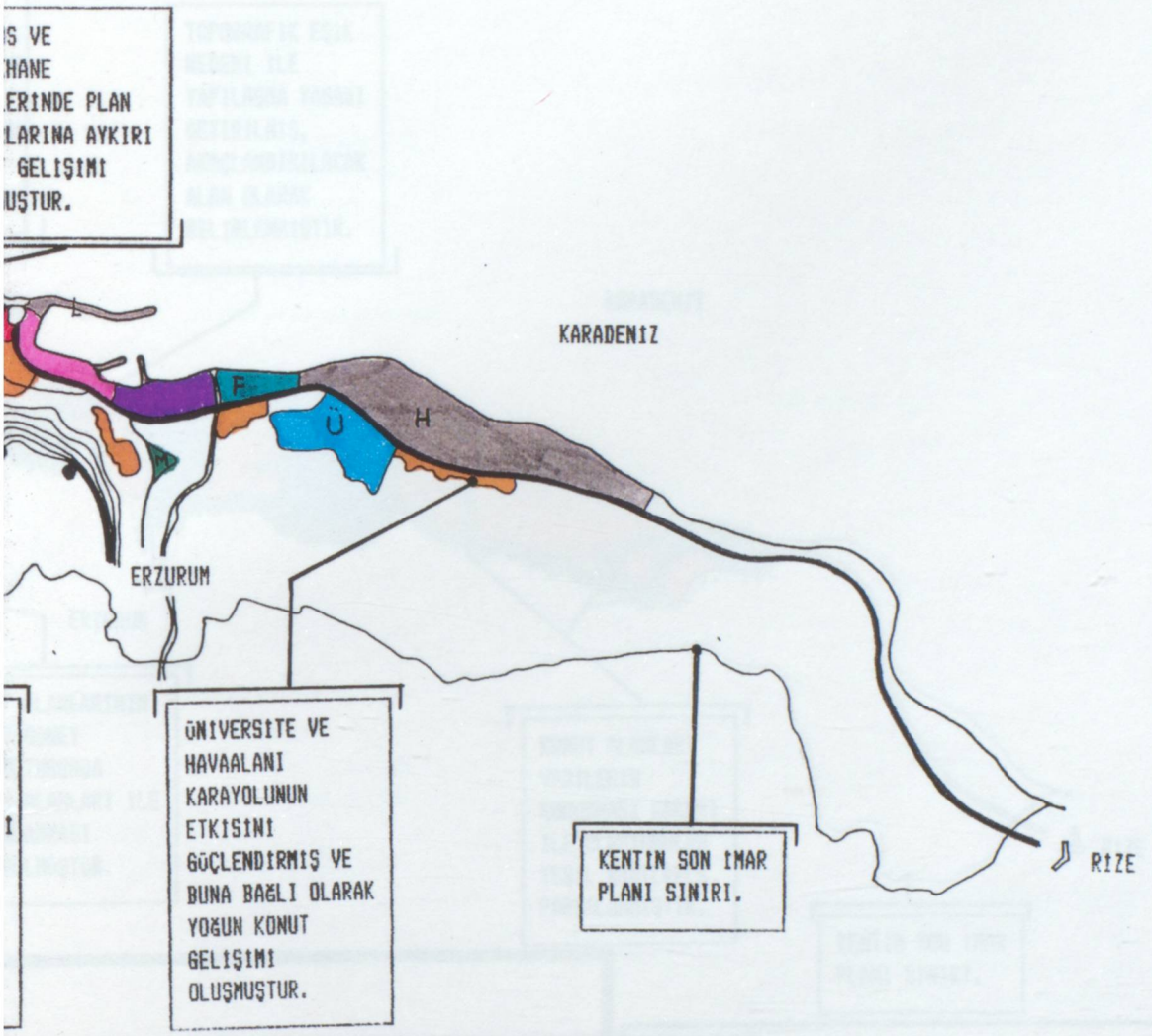
HARİTA : 5.5
1968 PLANI

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


SAMSUN
PLANIN ANA KARARLARINDAN BIRI OLAN TANJANT YOL VE ONA BAĞLI ULAŞIM AKSLARI PLANIN UYGULAMADA KALDIĞI DÖNEM İÇİNDE GERÇEKLEŞMEMİŞTİR.
ZAĞNOS V TABAKHAN VADİLERİ KARARLAR KONUT GE OLUŞNUŞT
1977 YILINDA İLAVE İMAR PLANI İLE PLAN SINIRLARI İÇİNE ALINAN BÖLGEDE DE KONUT ALANLARININ GELİŞİMİNDE ŞEHİRLERARASI KARAYOLUNUN ETKİSİ GÜÇLÜDÜR.
KENTİN GELİŞİMİNİ MEVCUT ULAŞIM AKSLARI YÖNLENDİRMİŞTİR.
KONUT ALANLARININ GELİŞİMİNDE PLANIN ÖNERDİĞİ KONUT ALANI ALT BÖLGELERİ GERÇEKLEŞMEMİŞTİR. KONUT ALANLARI GÜNEY YAMAÇLARDA SAÇAKLANARAK GELİŞMİŞTİR.
LEJAND
KONUT ALANI
KENT MERKEZİ
SANAYİ ALANI
Ü
ÜNİVERSİTE ALA
RESMİ KURUM
ASKERİ ALAN
DEPOLAMA ALA
F
FUAR ALANI



M	MEZARLIK
H	HAVAALANI
	KARAYOLU
	MEVCUT ULAŞIM AKSI
	GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI
L	LİMAN
	DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.6
1984 ARAZİ KULLANIM

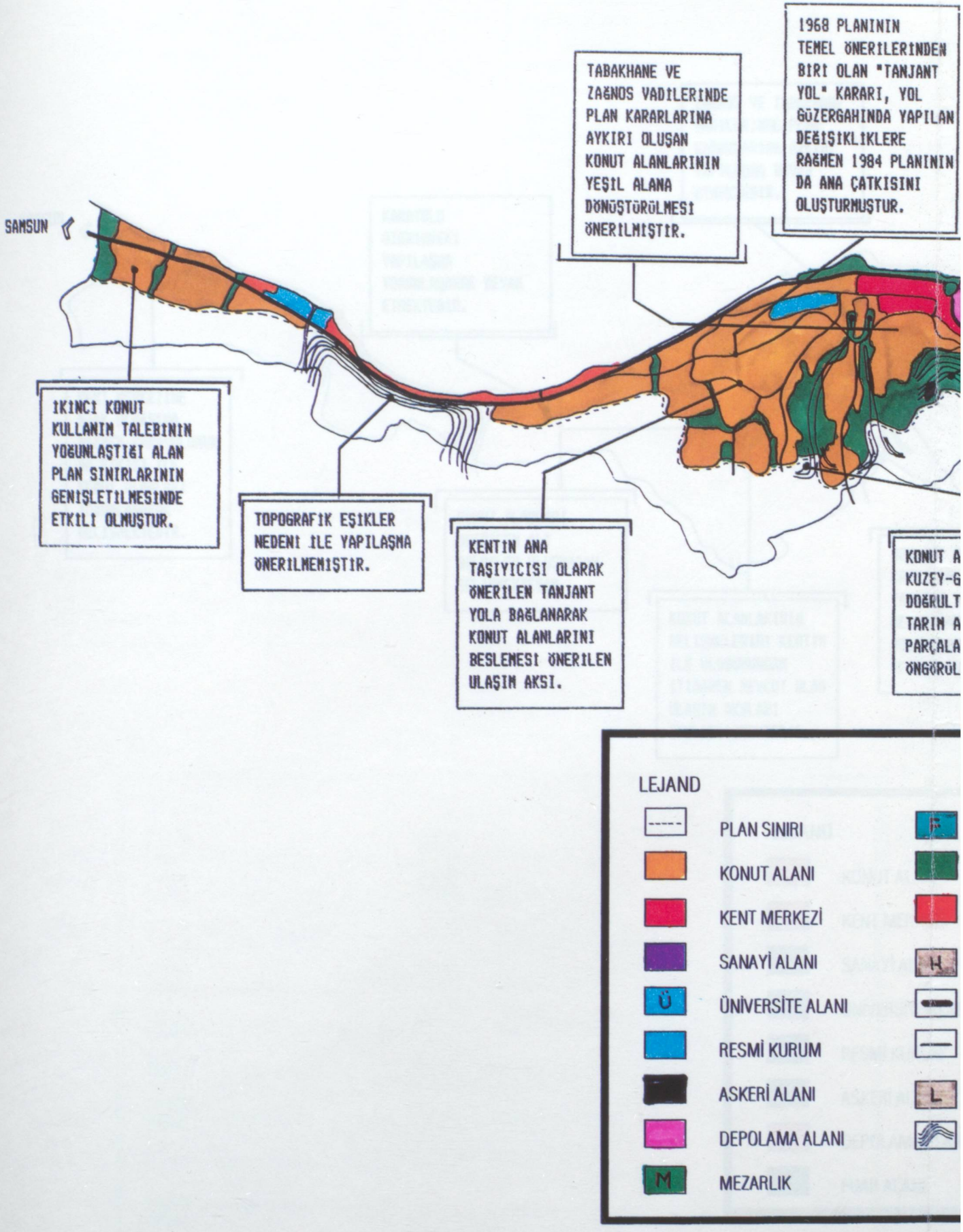
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

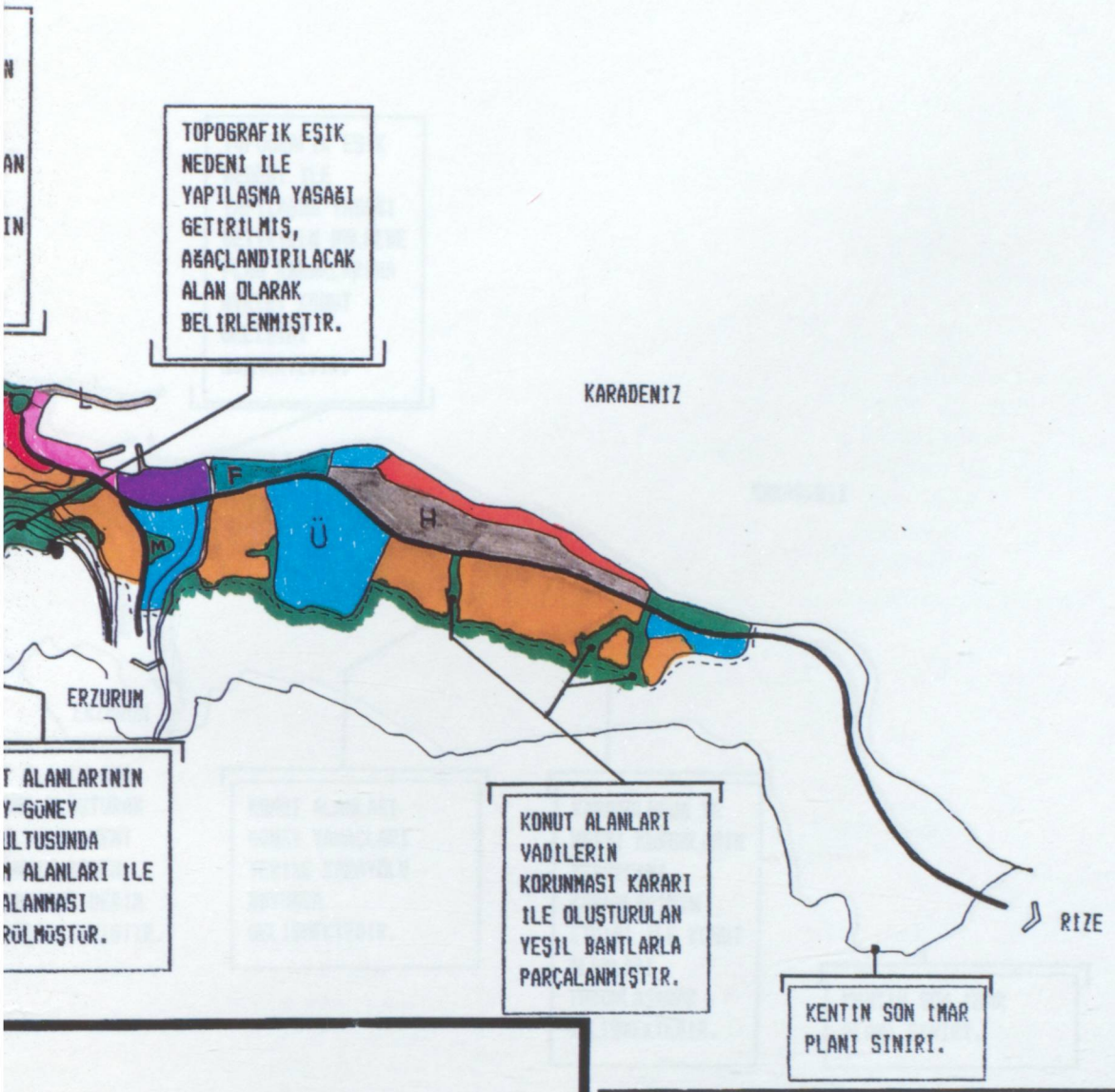
Kaynak: Yerel Çalışmalar

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


SAMSUN
TABAKHANE VE ZAĞNOS VADİLERİNDE PLAN KARARLARINA AYKIRI OLUŞAN KONUT ALANLARININ YEŞİL ALANA DÖNÜŞTÜRÜLMESİ ÖNERİLMİŞTİR.
1968 PLANININ TEMEL ÖNERİLERİNDEN BİRİ OLAN "TANJANT YOL" KARARI, YOL GÜZERGAHINDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLERE RAĞMEN 1984 PLANININ DA ANA ÇATKISINI OLUŞTURMUŞTUR.
İKİNCİ KONUT KULLANIM TALEBİNİN YOĞUNLAŞTIĞI ALAN PLAN SINIRLARININ GENİŞLETİLMESİNDE ETKİLİ OLMUŞTUR.
TOPOGRAFİK EŞİKLER NEDENİ İLE YAPILAŞMA ÖNERİLMEMİŞTİR.
KENTİN ANA TAŞIYICISI OLARAK ÖNERİLEN TANJANT YOLA BAĞLANARAK KONUT ALANLARINI BESLEMESİ ÖNERİLEN ULAŞIM AKSI.
KONUT A
KUZEY-G
DOĞRULT
TARIN A
PARÇALA
ÖNGÖRÜL
LEJAND
PLAN SINIRI
KONUT ALANI
KENT MERKEZİ
SANAYİ ALANI
ÜNİVERSİTE ALANI
RESMİ KURUM
ASKERİ ALANI
DEPOLAMA ALANI
MEZARLIK
Ü
M
H
L

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994



- FUAR ALANI
- YEŞİL ALAN
- GÜNÜBİRLİK KULLANIM
- HAVAALANI
- KARAYOLU
- ULASIM AKSI
- LİMAN
- DOĞAL EŞİK

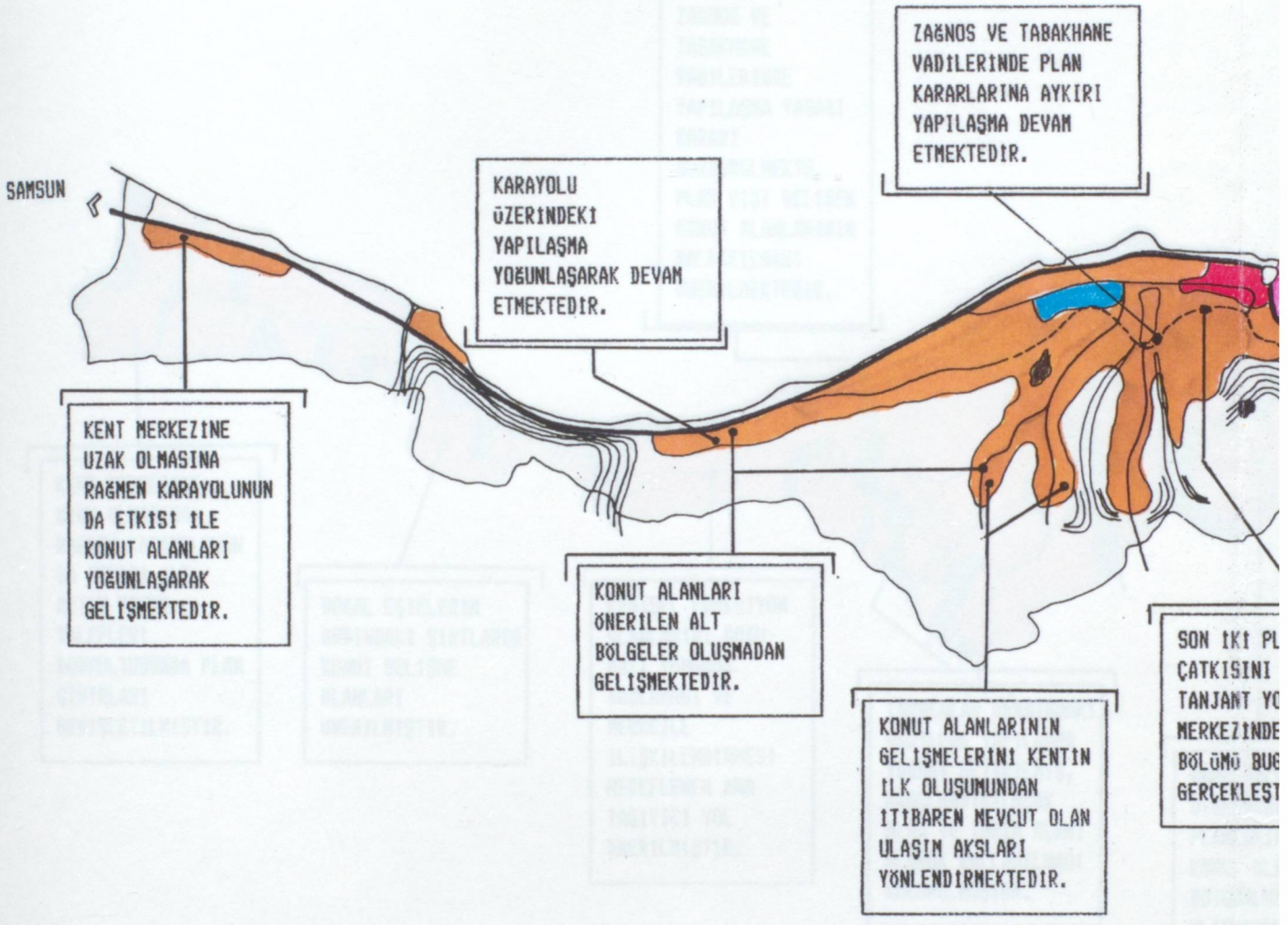
PLAN YAPIM TARİHİ	: 1984
PLAN NİTELİĞİ	: REVİZYON+İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: 2005
GLOBAL YOĞUNLUK	: 95 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 2064 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 269 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 196.781 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 105.000 Kişi

HARİTA : 5.7
1984 PLANI

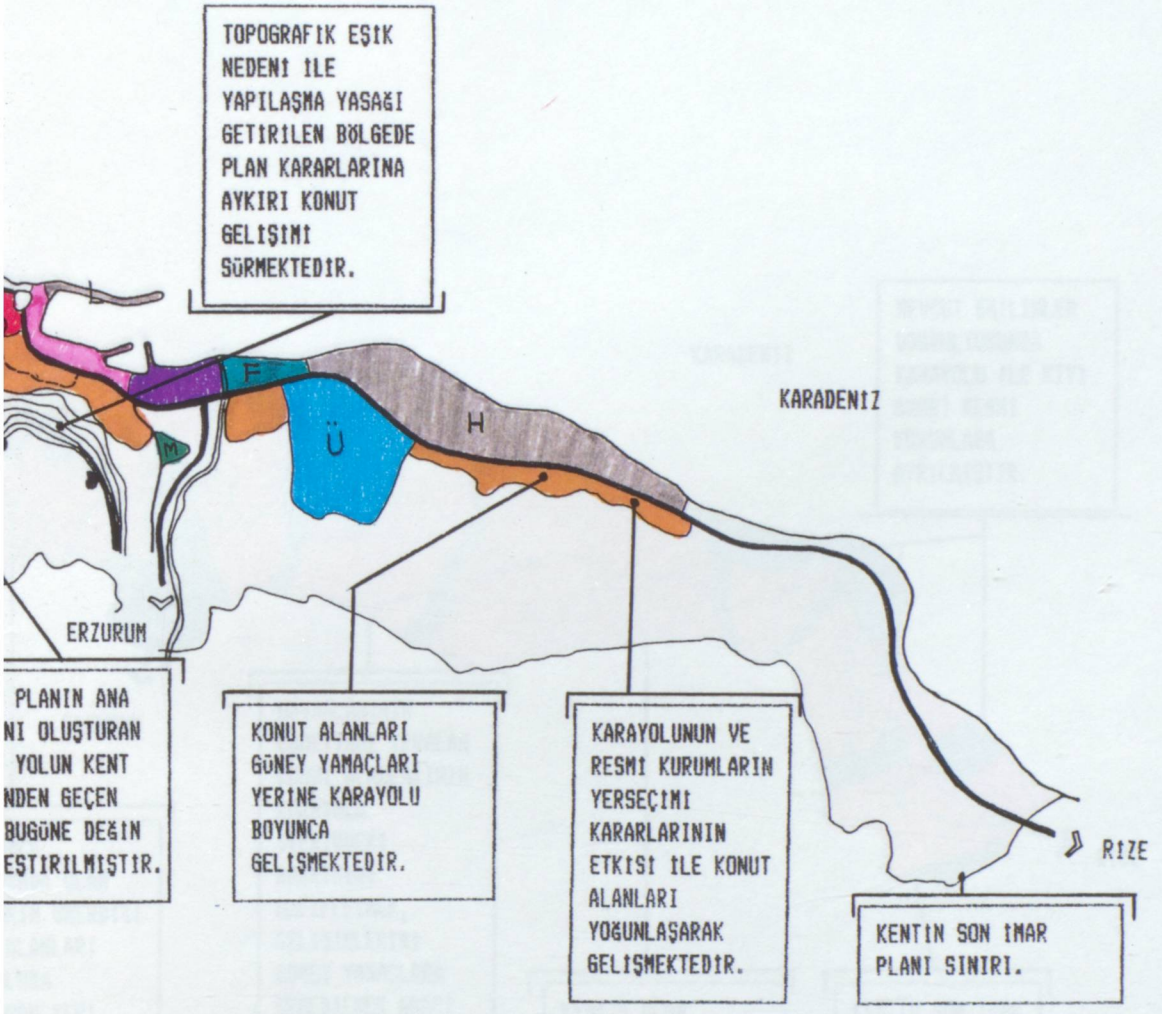
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


SAMSUN
KARAYOLU ÜZERİNDEKİ YAPILAŞMA YOĞUNLAŞARAK DEVAM ETMEKTEDİR.
ZAĞNOS VE TABAKHANE VADİLERİNDE PLAN KARARLARINA AYKIRI YAPILAŞMA DEVAM ETMEKTEDİR.
KENT MERKEZİNE UZAK OLMASINA RAĞMEN KARAYOLUNUN DA ETKİSİ İLE KONUT ALANLARI YOĞUNLAŞARAK GELİŞMEKTEDİR.
KONUT ALANLARI ÖNERİLEN ALT BÖLGELER OLUŞMADAN GELİŞMEKTEDİR.
KONUT ALANLARININ GELİŞMELERİNİ KENTİN İLK OLUŞUMUNDAN İTİBAREN MEVCUT OLAN ULAŞIM AKSLARI YÖNLENDİRMEKTEDİR.
SON İKİ PL
ÇATKISINI
TANJANT YO
MERKEZİNDE
BÖLÜMÜ BUG
GERÇEKLEŞT
LEJAND
KONUT ALANI
KENT MERKEZİ
SANAYİ ALANI
Ü
ÜNİVERSİTE ALAN
RESMİ KURUM
ASKERİ ALAN
DEPOLAMA ALANI
F
FUAR ALANI

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994



M MEZARLIK

H HAVAALANI

KARAYOLU

MEVCUT ULAŞIM AKSI

GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI

L LİMAN

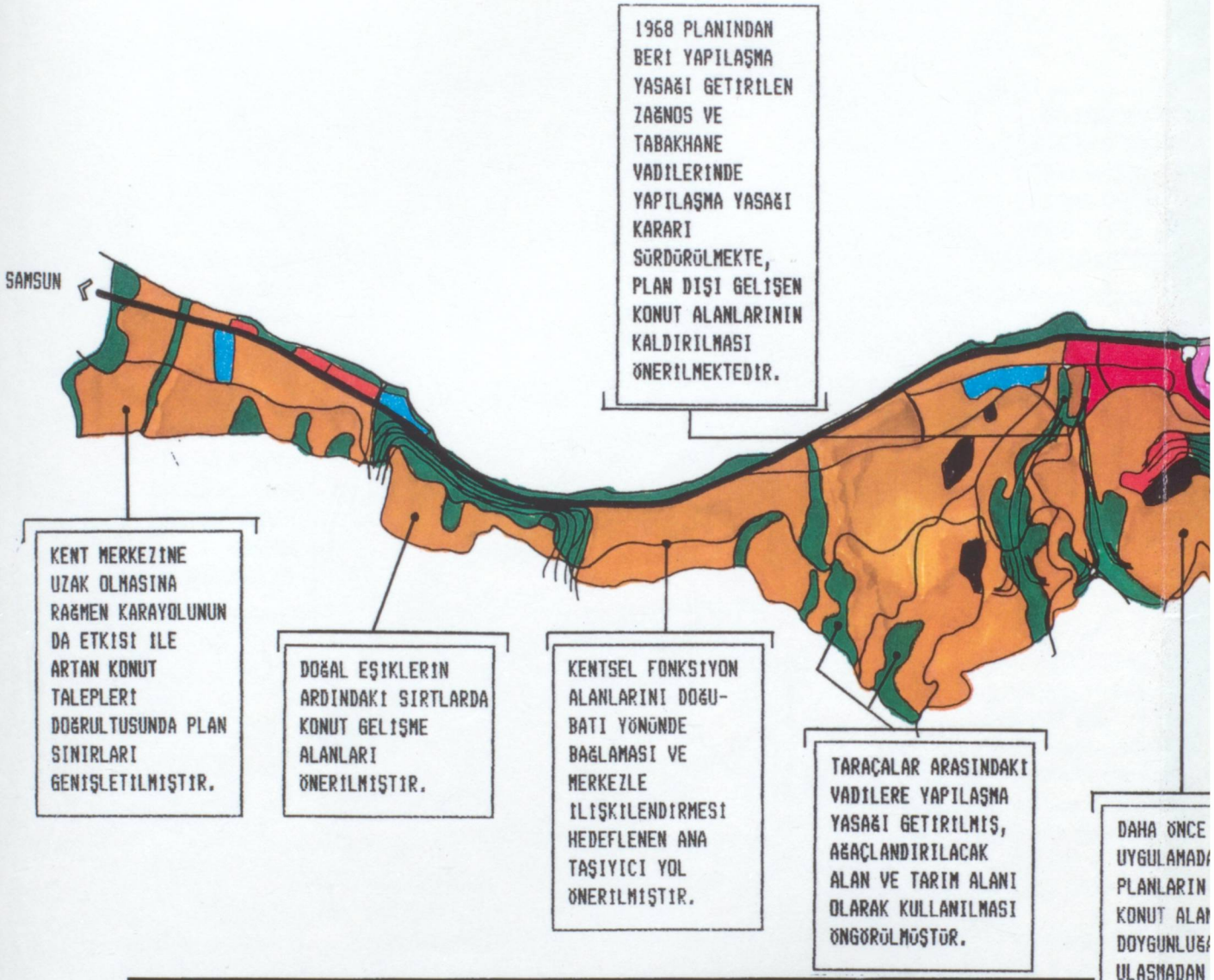
DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.8
1987 ARAZİ KULLANIM

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

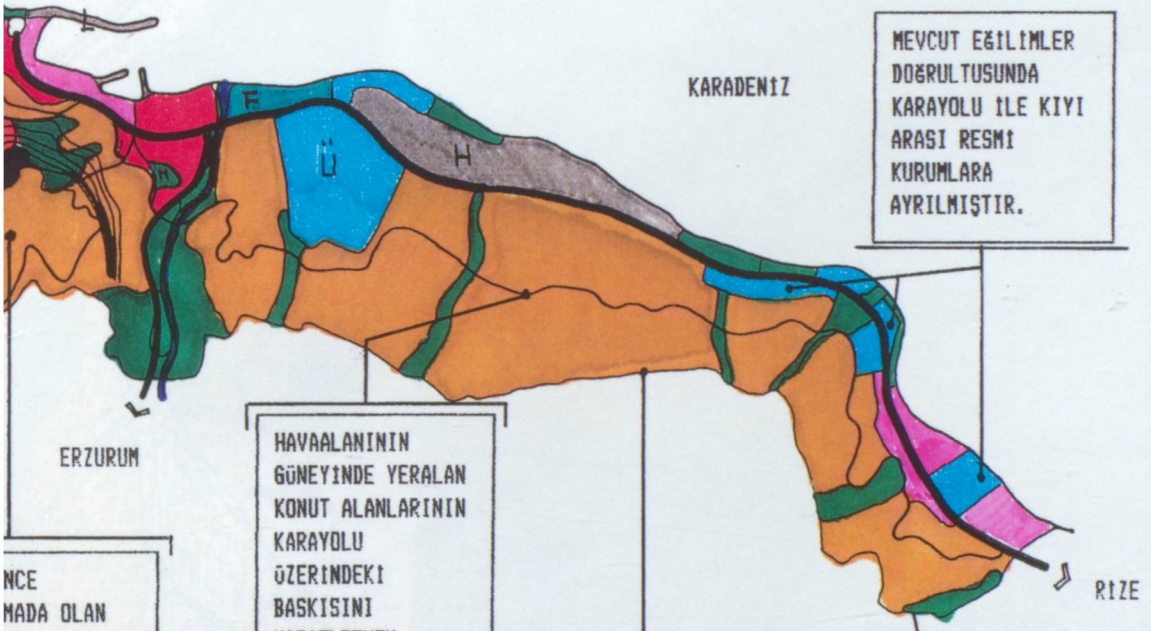
Kaynak: Yerel Çalışmalar



LEJAND

----	PLAN SINIRI		YEŞİL ALAN
	KONUT ALANI	M	MEZARLIK
	I KENT MERKEZİ		GÜNÜBİRLİK KULLANIM
	SANAYİ ALANI	H	HAVAALANI
Ü	ÜNİVERSİTE ALANI		KARAYOLU
	RESMİ KURUM		ULASIM AKSI
	ASKERİ ALAN	L	LİMAN
	DEPOLAMA ALANI		DOĞAL EŞİK
F	FUAR ALANI		

TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994



MEVCUT EĞİLİMLER DOĞRULTUSUNDA KARAYOLU İLE KIYI ARASI RESMİ KURUMLARA AYRILMIŞTIR.

HAVAALANININ GÜNEYİNDE YERALAN KONUT ALANLARININ KARAYOLU ÜZERİNDEKİ BASKISINI HAFİFLETMEK, GELİŞİMLERİNİ GÜNEY YAMAÇLARA ÇEKEBİLMEK AMACI İLE DOĞU-BATI BAĞLANTISINI SAĞLIYACAK VE KENT MERKEZİ İLE İLİŞKİLENDİRECEK ANA ULAŞIM AKSI ÖNERİLMİŞTİR.

KENTİN PLAN SINIRLARI DOĞAL EŞİKLERE DAYANMIŞ, KENT NÜFUS PROJEKSİYONLARININ ÖTESİNDE KAPASİTE PLAN YAKLAŞIMI İLE PLANLANMIŞTIR.

KENTİN SON İMAR PLANI SINIRI.

NCE
MADA OLAN
RIN ÖNERDİĞİ
ALANLARI
LUĞA
DAN YENİ
E KONUT
RI
MIŞTIR.

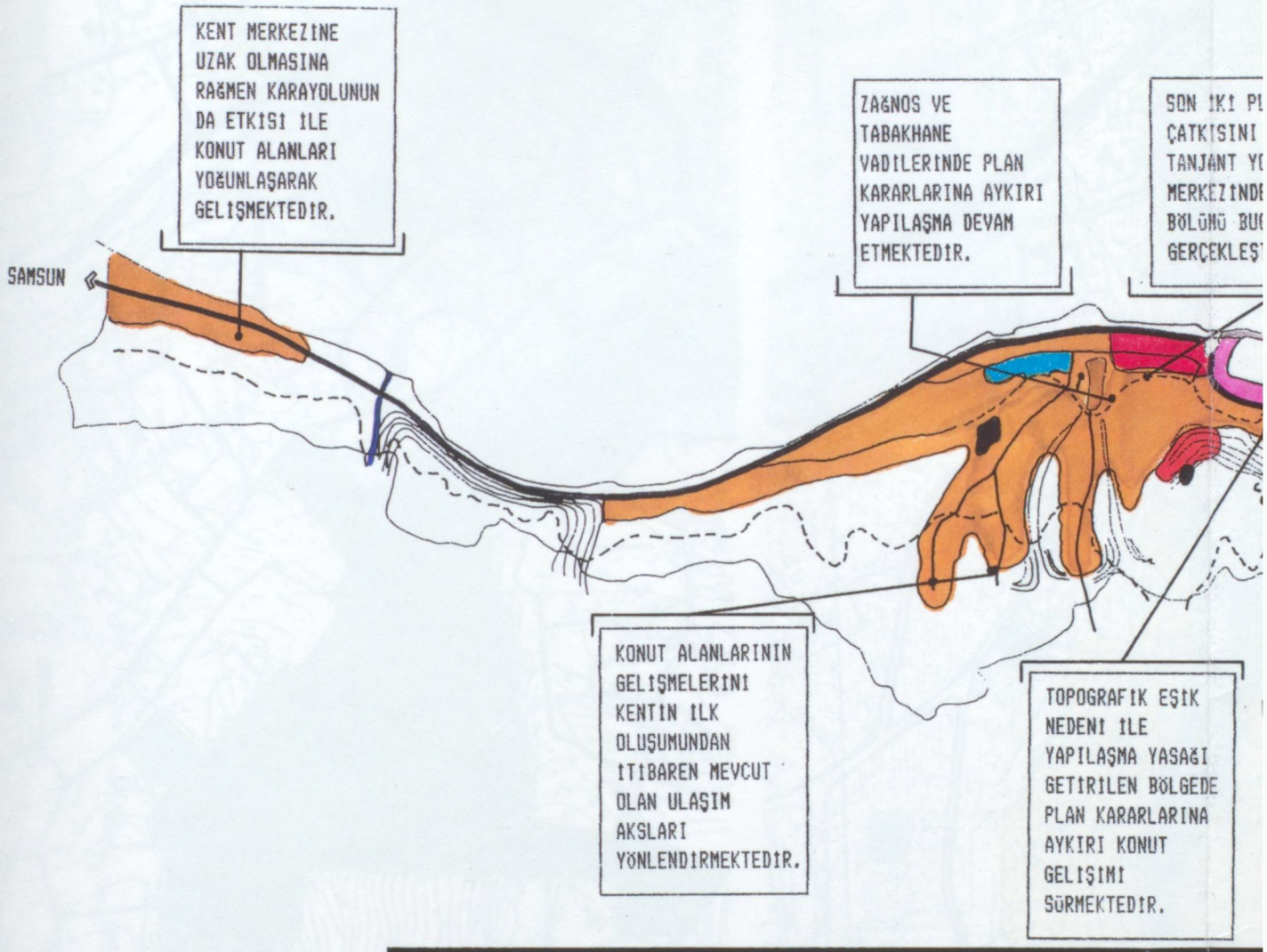
PLAN YAPIM TARİHİ	: 1987
PLAN NİTELİĞİ	: İLAVE+REVİZYON
PROJEKSİYON TARİHİ	: 2000
GLOBAL YOĞUNLUK	: 120 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 3133 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 693 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 373.761 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 123.844 Kişi

HARİTA : 5.9
1987 PLANI

ÖLÇEK : 1/50.000

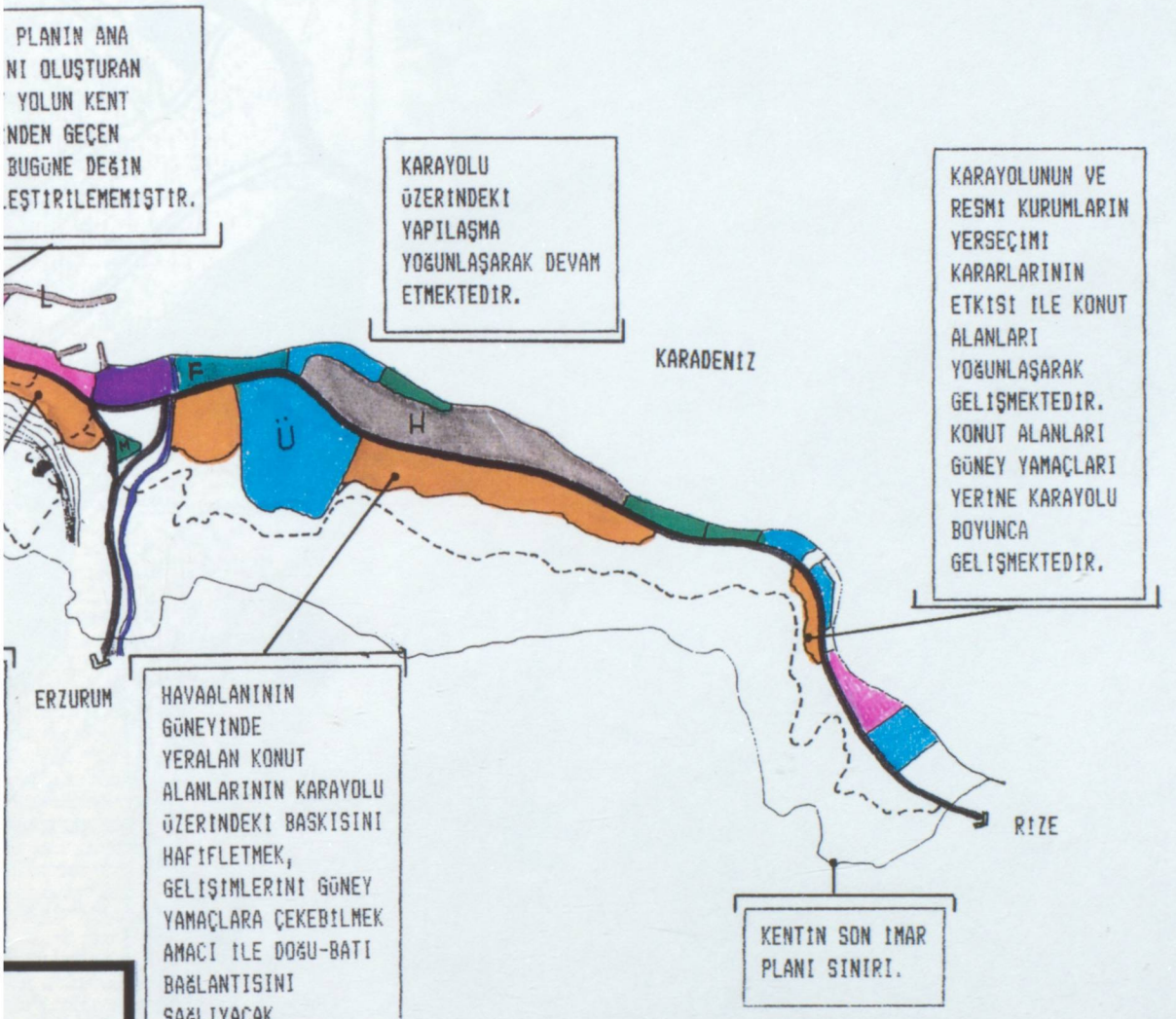
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar



LEJAND

- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- SANAYİ ALANI
- Ü ÜNİVERSİTE ALANI
- RESMİ KURUM
- ASKERİ ALANI
- DEPOLAMA ALANI
- F FUAR ALANI
- M MEZARLIK
- YEŞİL ALAN
- GÜNÜBİRLİK KULLANIM
- H HAVAALANI
- KARAYOLU
- MEVCUT ULAŞIM AKSI
- GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI
- L LİMAN
- DOĞAL EŞİK



HARİTA : 5.10
1993 ARAZİ KULLANIM

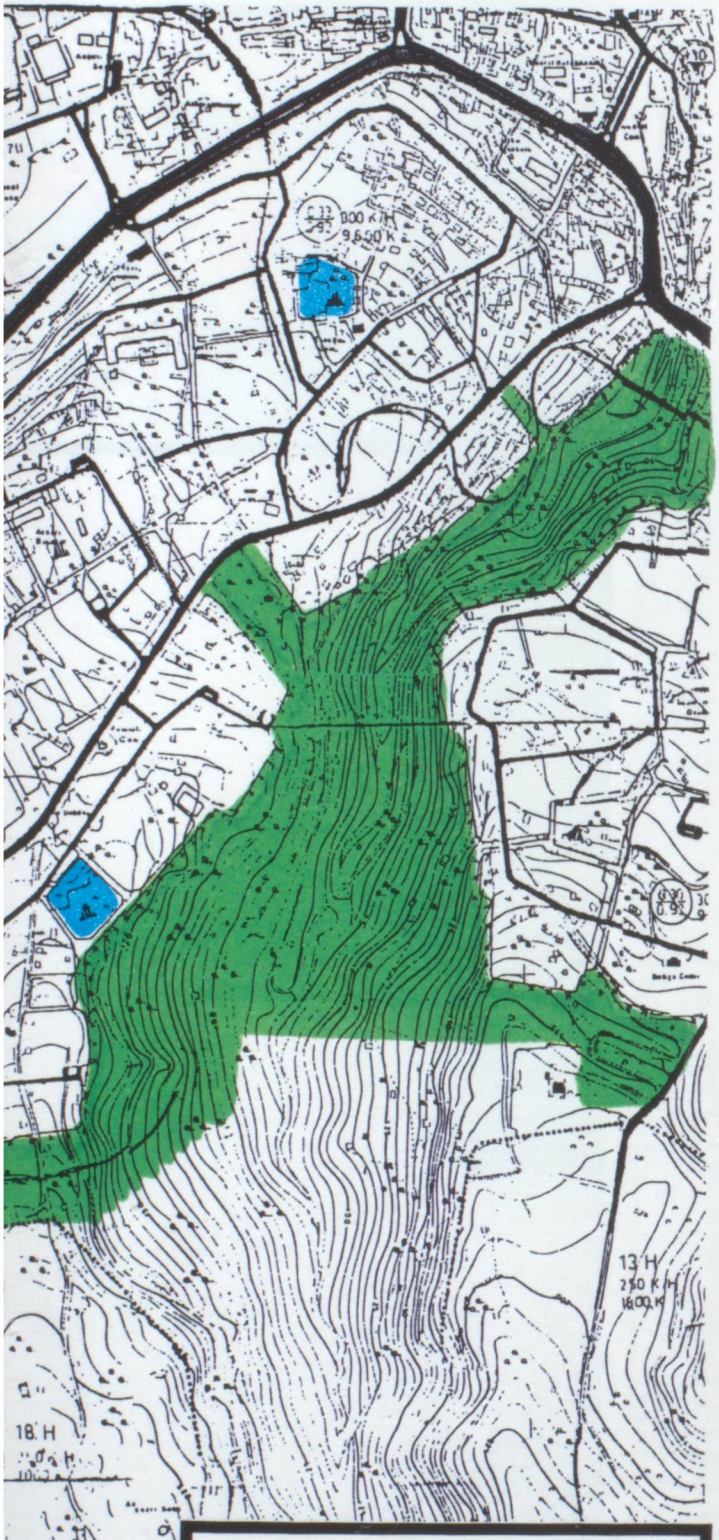
ÖLÇEK : 1/50.000

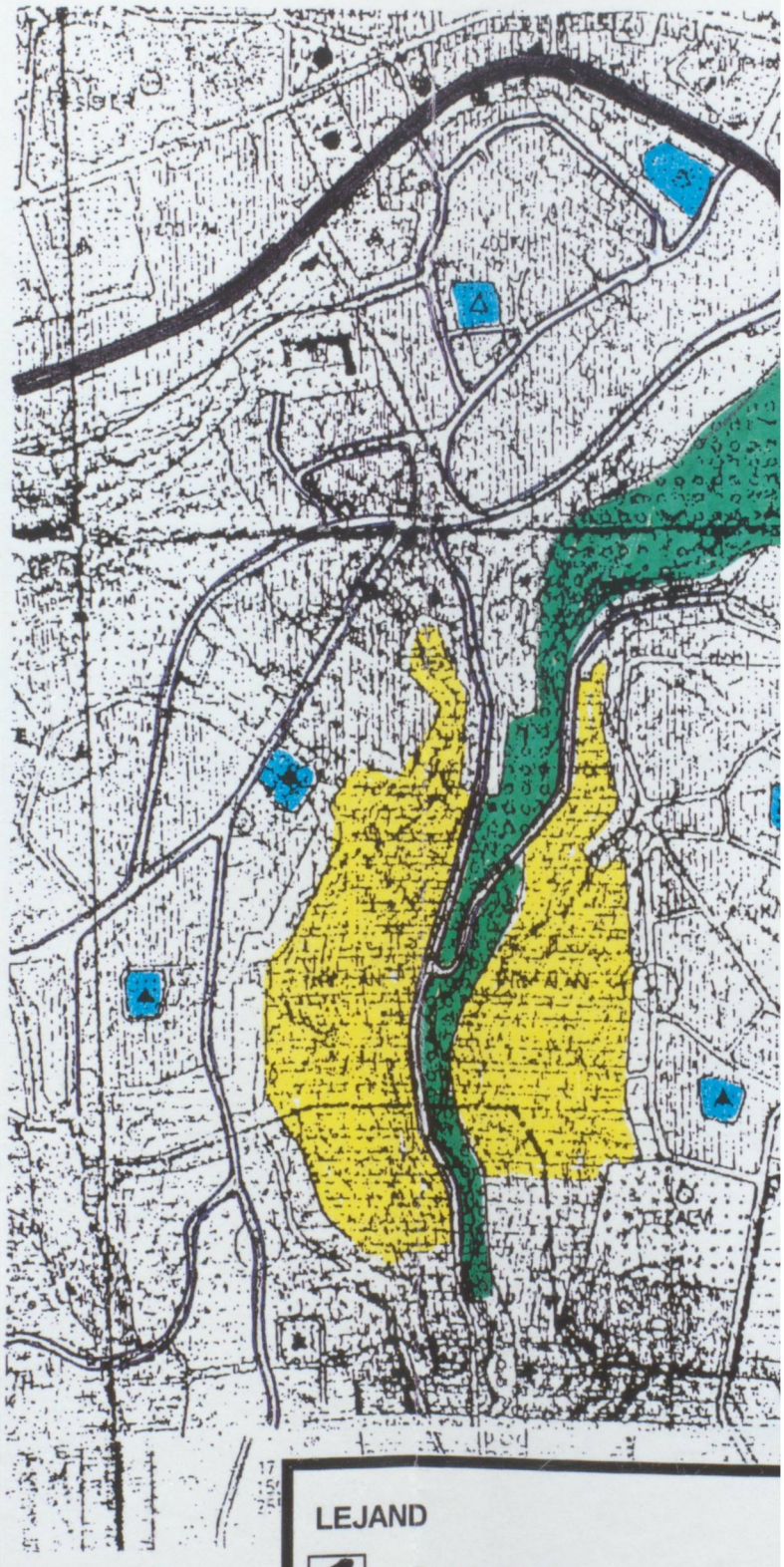
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

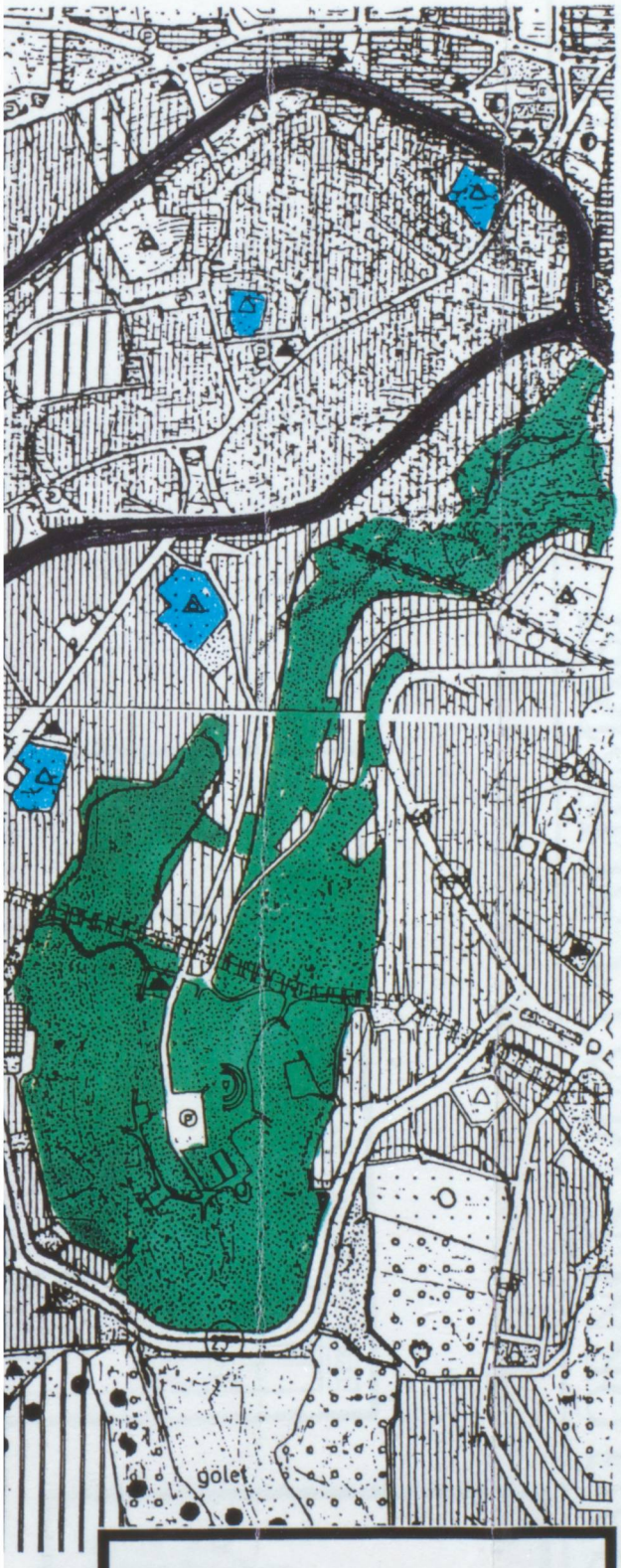
TRABZON ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


LEJAND
TANJANT YOL
YEŞİL ALAN
EĞİTİM ALANI

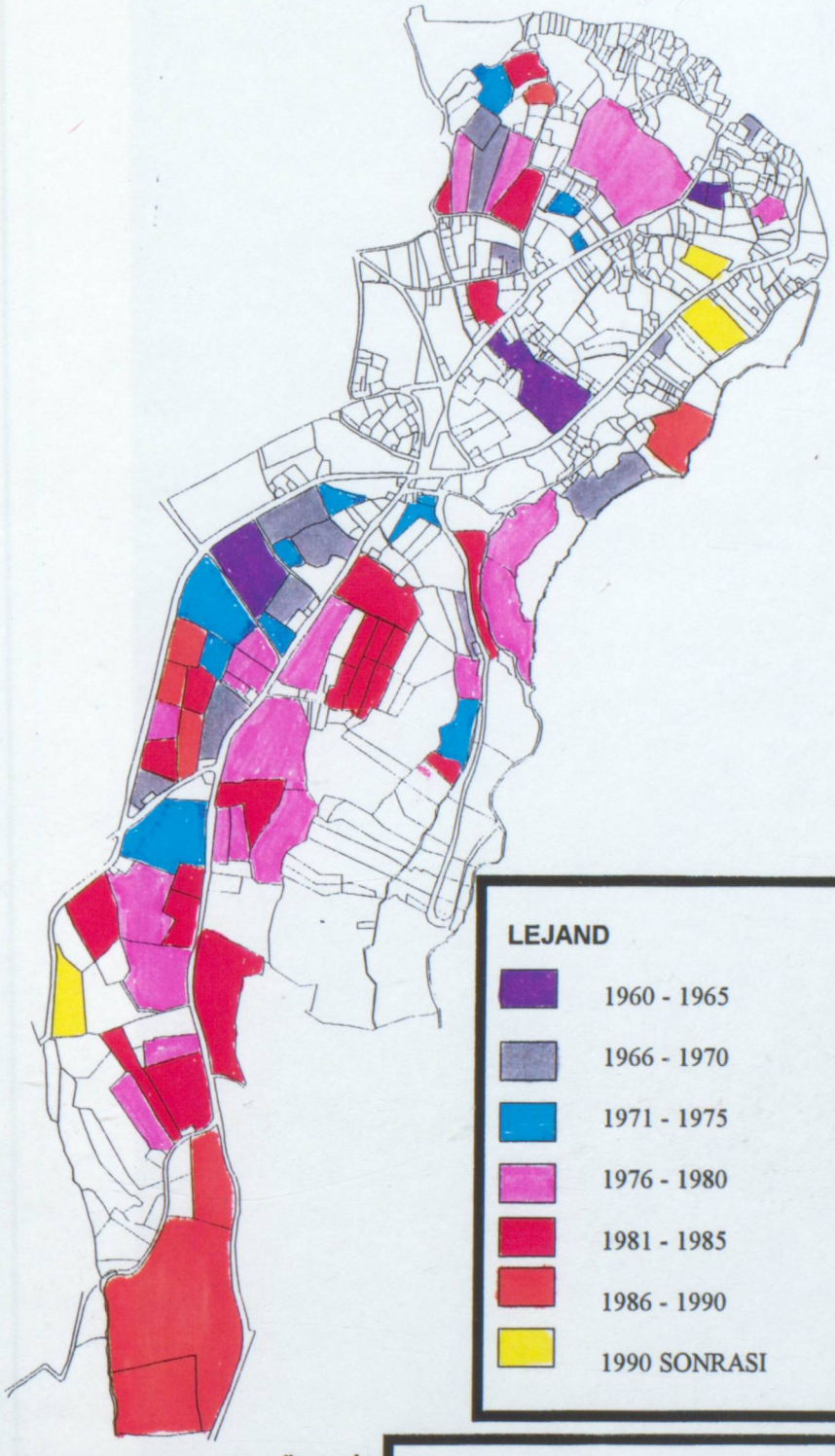

LEJAND
TANJANT YOL
YEŞİL ALAN
EĞİTİM ALANI
TARIM ALANI

1984 PLANI



LEJAND

- TANJANT YOL
- YEŞİL ALAN
- EĞİTİM ALANI



LEJAND

- 1960 - 1965
- 1966 - 1970
- 1971 - 1975
- 1976 - 1980
- 1981 - 1985
- 1986 - 1990
- 1990 SONRASI

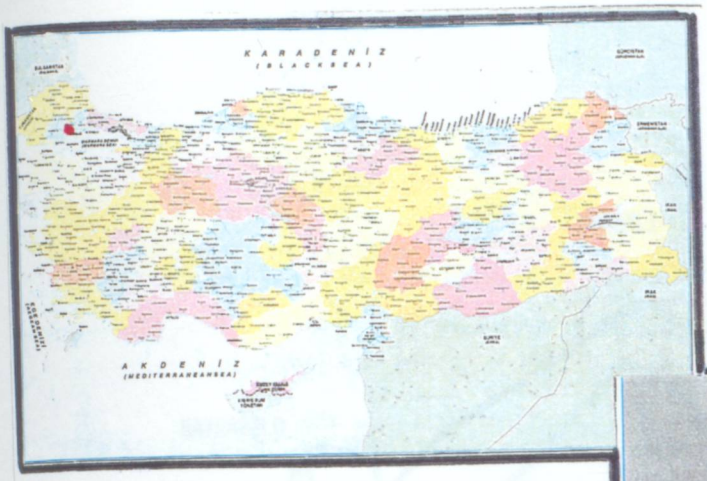
İMAR UYGULAMA SÜRECİ

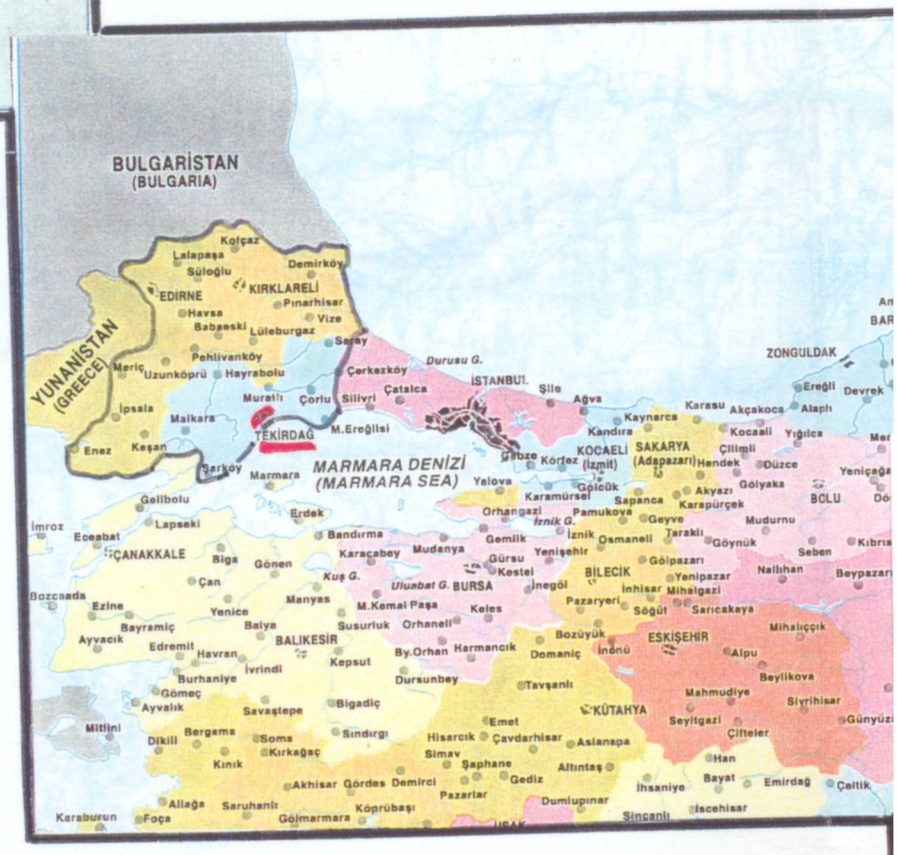
HARİTA : 5.11
İMAR UYGULAMA SÜRECİ

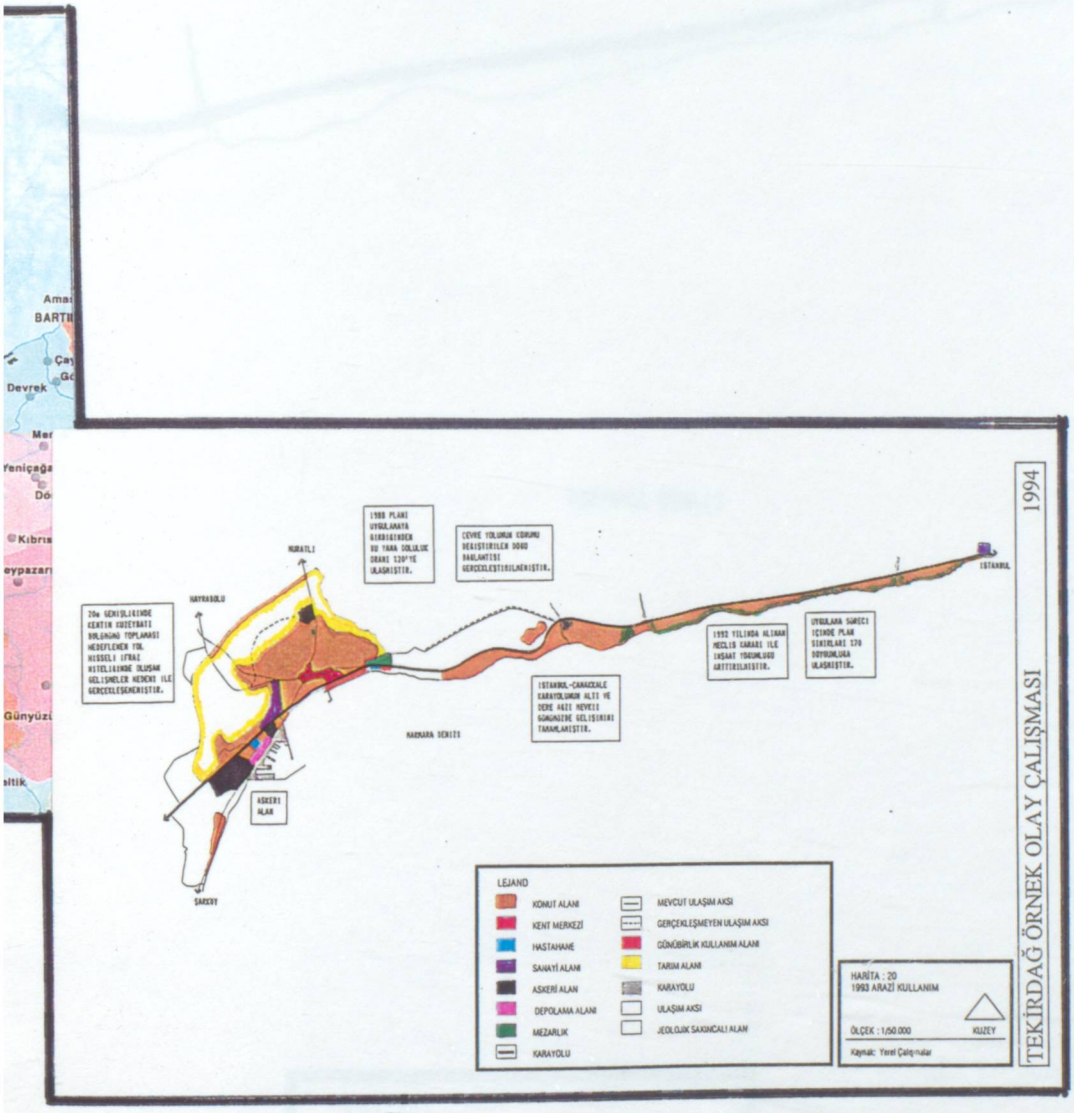
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


KARADENİZ
(BLACK SEA)
AKDENİZ
(MEDITERRANEAN SEA)


BULGARİSTAN
(BULGARIA)
YUNANİSTAN
(GREECE)
Kofçaz
Lalapaşa
Süloğlu
Demirköy
KIRKLARELİ
EDİRNE
Pınarhisar
Havsa
Vize
Babaeski
Lüleburgaz
Saray
Pehlivanköy
Meriç
Uzunköprü
Hayrabolu
Çerkezköy
Muratlı
Çorlu
Silivri
Çatalca
İpsala
Malkara
TEKİRDAĞ
M.Ereğlisi
Enez
Keşan
Şarköy
Marmara
MARMARA DENİZİ
(MARMARA SEA)
Gelibolu
Erdek
İmroz
Ecesbat
Lapseki
ÇANAKKALE
Bandırma
Biga
Gönen
Karaçabey
Mudanya
Çan
Kuş G.
Ulubat G.
BURSA
Bozcaada
Ezine
Yenice
Manyas
M.Kemal Paşa
Keles
Bayramiç
Balya
Susurluk
Orhaneli
Ayvacık
Edremit
BALIKESİR
Havran
İvrindi
Kepsut
By.Orhan
Harmancık
Burhaniye
Dursunbey
Gömeç
Ayvalık
Savaştepe
Bigadiç
Mitilini
Dikili
Bergama
Soma
Kırkağaç
Sındırgı
Kınık
Akhisar
Gördes
Demirci
Allağa
Saruhanlı
Foça
Karaburun
Gölmarmara
Köprübaşı
Durusu G.
İSTANBUL
Şile
Ağva
Karasu
Akçakoca
Kaynarca
Kandıra
Gebze
Körfez
KOCAELİ
(İzmit)
SAKARYA
(Adapazarı)
Kocaeli
Çilimli
Hendek
Düzce
Yıgılca
Ereğli
Devrek
Alaplı
ZONGULDAK
Yalova
Karamürsel
Göcük
Sapanca
Akyazı
Gölyaka
Karapürçek
BOLU
Orhangazi
İznik G.
Pamukova
Geyve
Mudurnu
Gemlik
İznik
Osmaneli
Taraklı
Göynük
Gürsu
Yenişehir
Gölpazarı
Kestel
BİLECİK
Yenipazar
Nallıhan
İnegöl
İnhisar
Mihalgazi
Pazaryeri
Söğüt
Sarıcakaya
Bozüyük
ESKİŞEHİR
Mihalıççık
Domaniç
İnönü
Alpu
Tavşanlı
Beylikova
Mahmudiye
Sivrihisar
KÜTAHYA
Emet
Seyitgazi
Çifteler
Hisarcık
Çavdarhisar
Aslanapa
Simav
Şaphane
Altıntaş
Gediz
Pazarlar
Dumlupınar
Han
Bayat
Emirdağ
Çaltık
İhsaniye
Şinçanlı
İscehisar

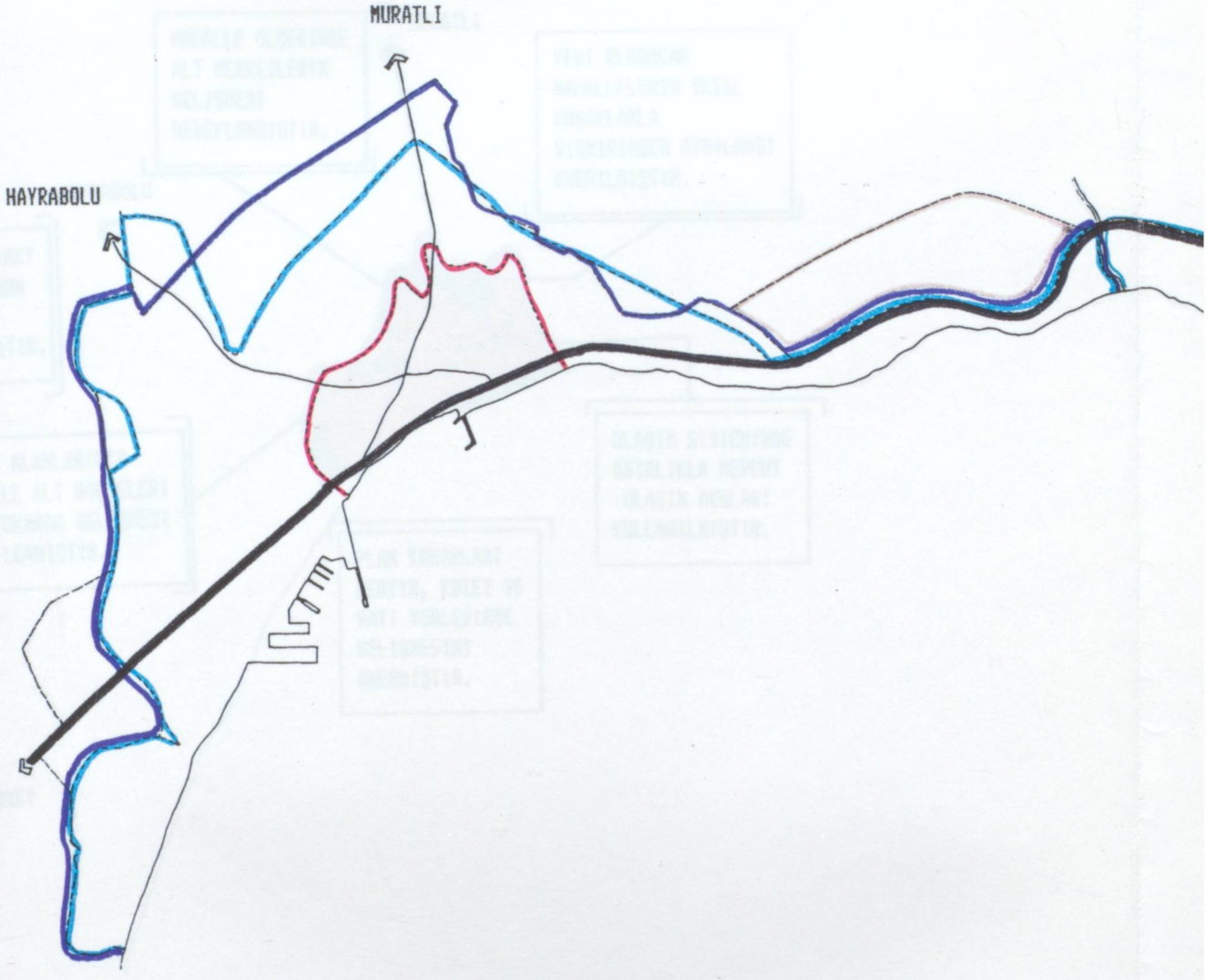


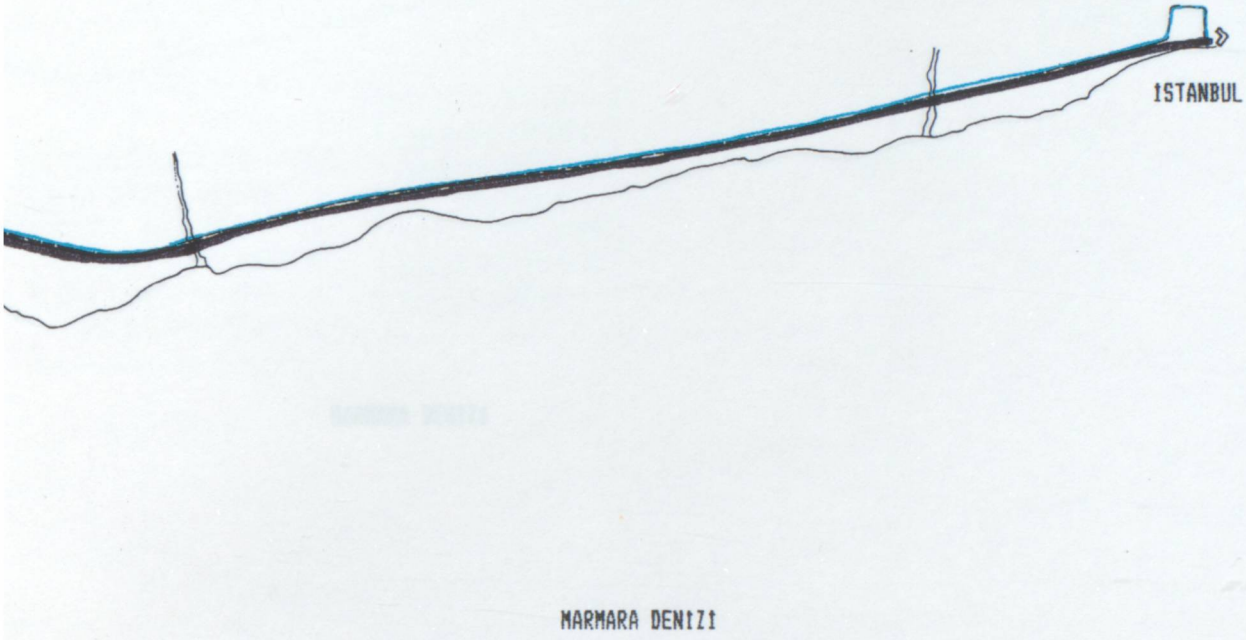
HARITA : 5.12
TEKIRDAĞ'IN ÜLKE ve BÖLGESINDEKI YERI

ÖLÇEK : 1/50.000 KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

TEKIRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994


MURATLI
HAYRABOLU



LEJAND

- 1.PLAN SINIRI
- 2.PLAN SINIRI
- 3.PLAN SINIRI
- 4.PLAN SINIRI
- 5.PLAN SINIRI

HARİTA : 5.13
PLAN SINIRLARI

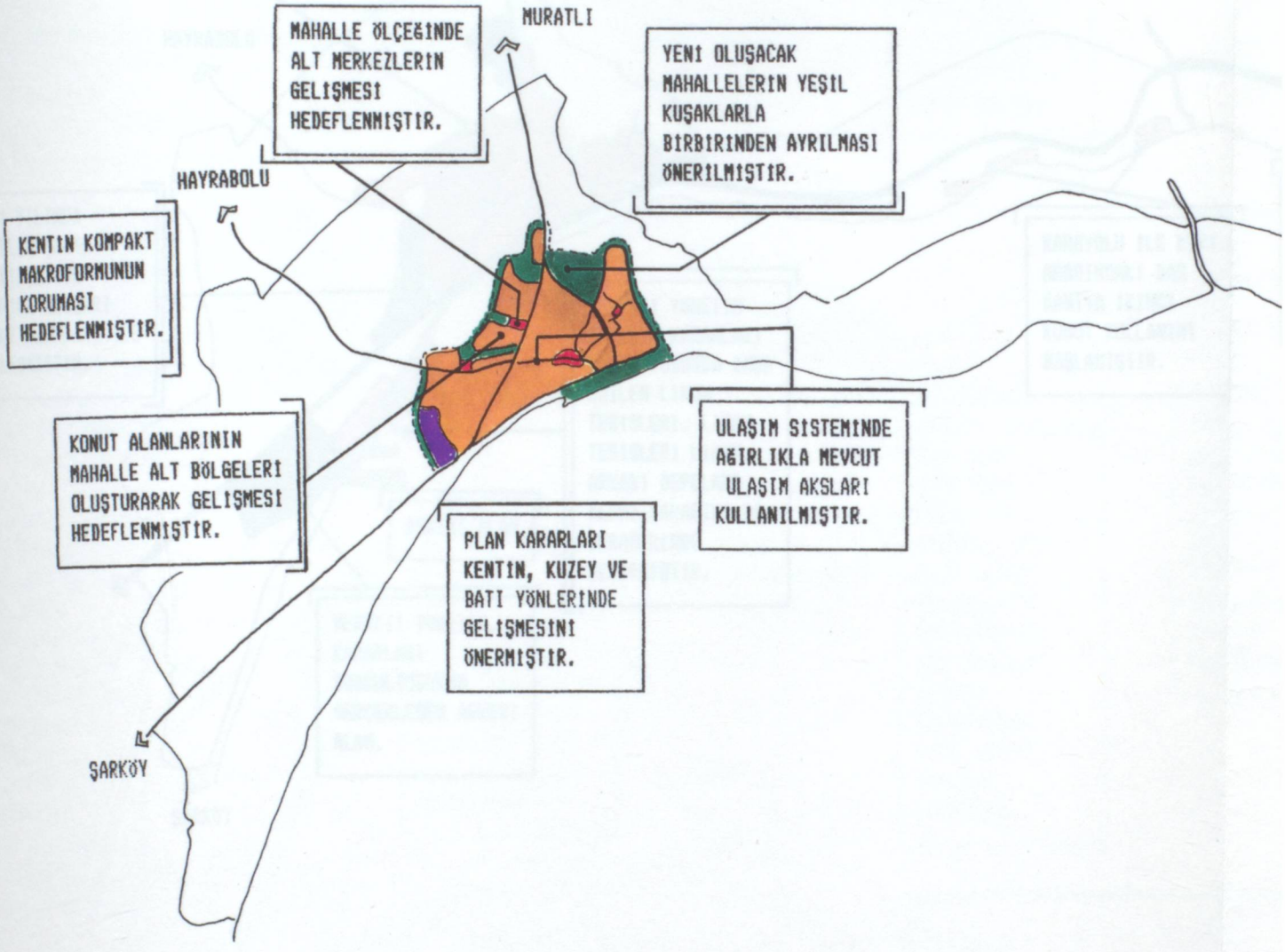
ÖLÇEK : 1/50.000

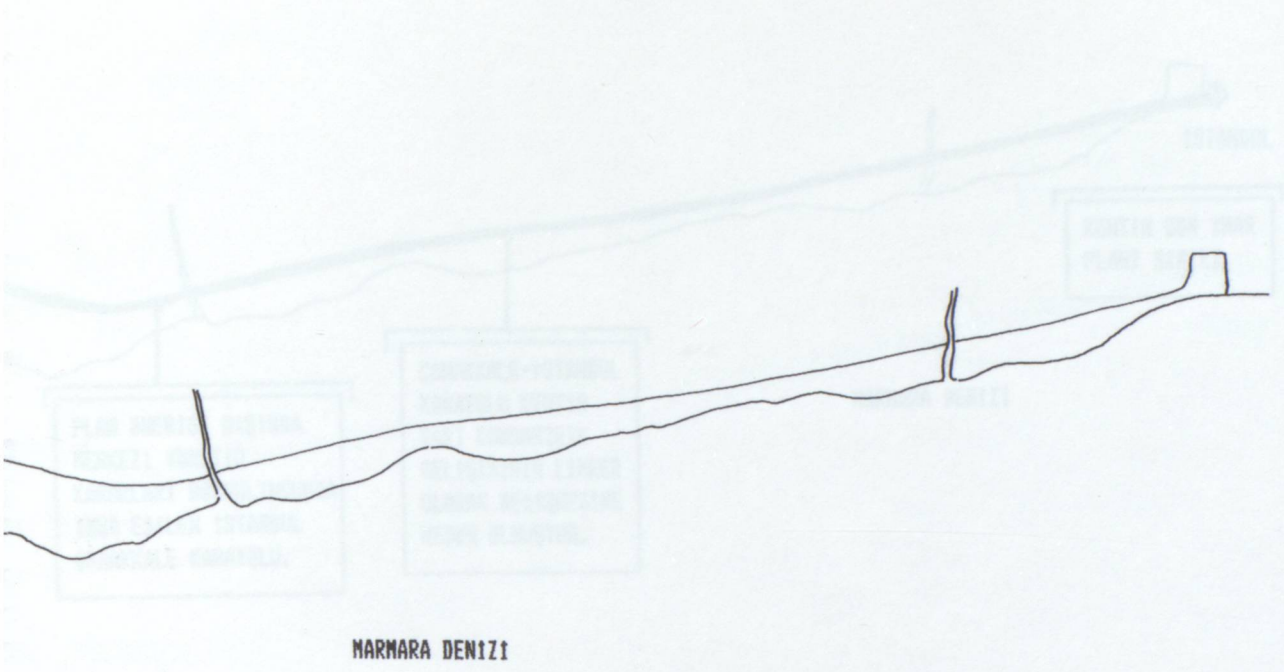
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MURATLI
MAHALLE ÖLÇEĞİNDE ALT MERKEZLERİN GELİŞMESİ HEDEFLENMİŞTİR.
YENİ OLUŞACAK MAHALLELERİN YEŞİL KUŞAKLARLA BİRBİRİNDEN AYRILMASI ÖNERİLMİŞTİR.
HAYRABOLU
KENTİN KOMPAKT MAKROFORMUNUN KORUMASI HEDEFLENMİŞTİR.
KONUT ALANLARININ MAHALLE ALT BÖLGELERİ OLUŞTURARAK GELİŞMESİ HEDEFLENMİŞTİR.
ULAŞIM SİSTEMİNDE AĞIRLIKLA MEVCUT ULAŞIM AKSLARI KULLANILMIŞTIR.
PLAN KARARLARI KENTİN, KUZEY VE BATI YÖNLERİNDE GELİŞMESİNİ ÖNERMİŞTİR.
ŞARKÖY



LEJAND

- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- MAHALLE NÜVESİ
- SANAYİ ALANI
- YEŞİL ALAN
- ULAŞIM AKSI

HARİTA : 5.14
1947 PLANI

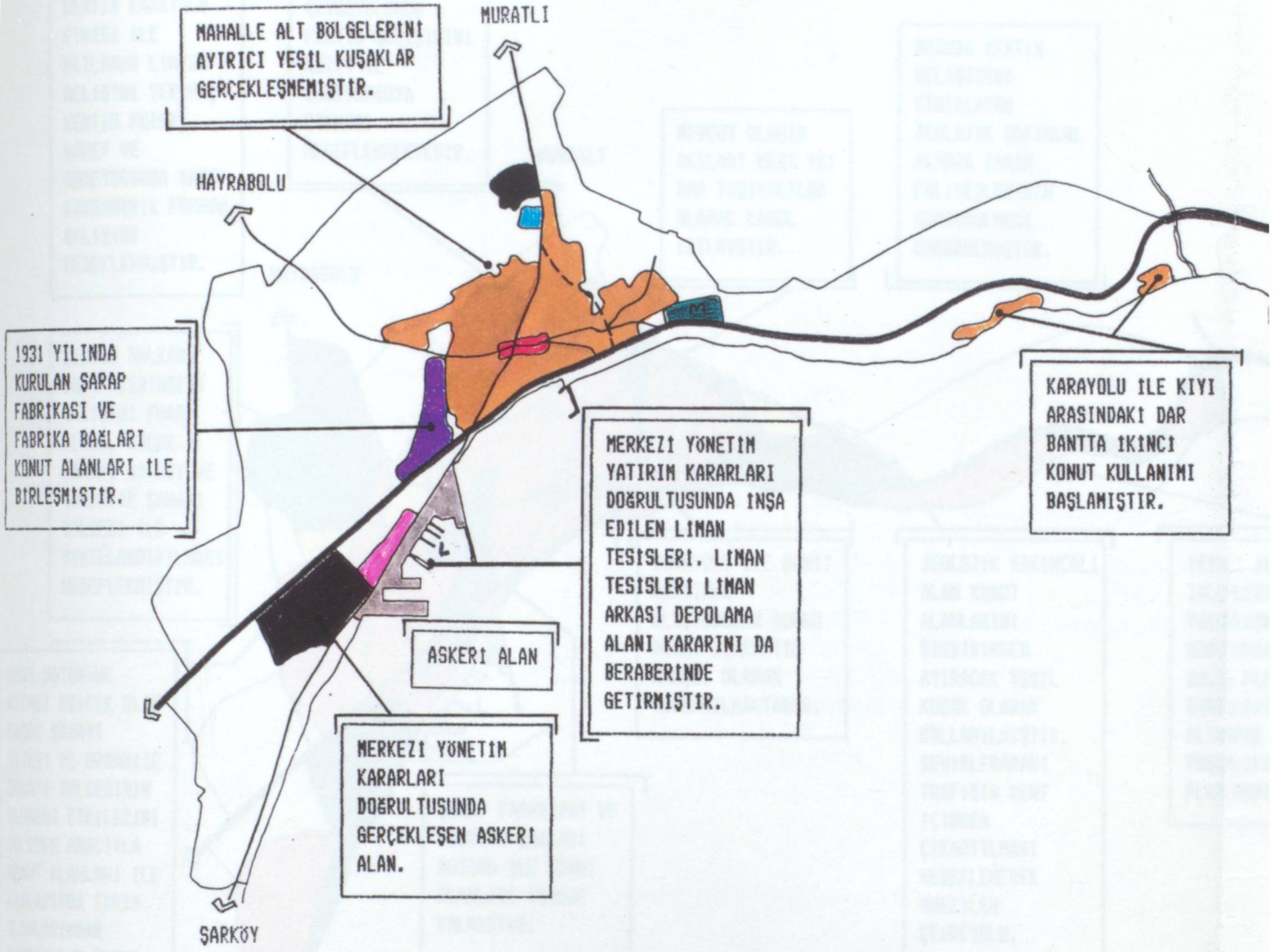
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

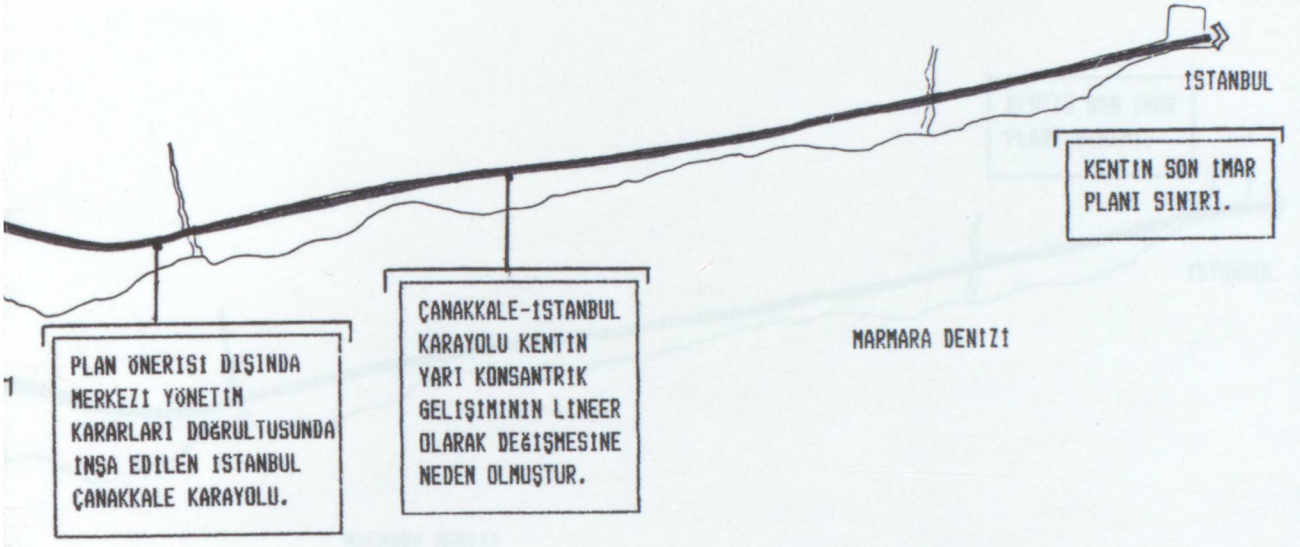
Kaynak: Yerel Çalışmalar

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MAHALLE ALT BÖLGELERİNİ AYIRICI YEŞİL KUŞAKLAR GERÇEKLEŞMEMİŞTİR.
MURATLI
HAYRABOLU
1931 YILINDA KURULAN ŞARAP FABRİKASI VE FABRİKA BAĞLARI KONUT ALANLARI İLE BİRLEŞMİŞTİR.
MERKEZİ YÖNETİM YATIRIM KARARLARI DOĞRULTUSUNDA İNŞA EDİLEN LİMAN TESİSLERİ. LİMAN TESİSLERİ LİMAN ARKASI DEPOLAMA ALANI KARARINI DA BERABERİNDE GETİRMİŞTİR.
KARAYOLU İLE KIYI ARASINDAKİ DAR BANTTA İKİNCİ KONUT KULLANIMI BAŞLAMIŞTIR.
ASKERİ ALAN
MERKEZİ YÖNETİM KARARLARI DOĞRULTUSUNDA GERÇEKLEŞEN ASKERİ ALAN.
ŞARKÖY


LEJAND
KONUT AL
KENT MER
SANAYİ AL
ASKERİ AL
HASTAHAN
DEPOLAMA



TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994

UT ALANI	M	MEZARLIK
T MERKEZİ		KARAYOLU
Yİ ALANI		MEVCUL ULAŞIM AKSI
Rİ ALAN		GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI
AHANE	L	LİMAN
LAMA		

HARİTA : 5.15
1978 ARAZİ KULLANIM

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

KENTIN KARAYOLU ETKISI İLE HIZLANAN LİNEER GELİŞİMİ YERİNE, KENTİN KUZEY, GÜNEY VE GÜNEYDOĞUDA YARI KONSANTRİK FORMDA GELİŞİMİ HEDEFLENMİŞTİR.

ÇEVREYOLUNUN KENTİN GELİŞİMİNİ KUZEY VE GÜNEYDOĞUYA ÇEKMESİ HEDEFLENMEKTEDİR.

MEVCUT ULAŞIM AKSLARI KENT İÇİ ANA TAŞIYICILAR OLARAK KABUL EDİLMİŞTİR.

DOĞUDA KENTİN GELİŞİMİNİ SINIRLAYAN JEOLOJİK SAKINCAL ALANDA TARIM FALIYETLERİNİN SÜRDÜRÜLMESİ ÖNGÖRÜLMÜŞTÜR.

MURATLI

HAYRABOLU

KENTİN MALKARA YOLU ÜZERİNDEKİ GELİŞİMİ FUAR ALANI, KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ VE ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ İLE SINIRLANDIRILMASI HEDEFLENMİŞTİR.

F

M

KARAYOLU İLE DENİZ ARASINDA OLUŞTURULAN DOLGU ALANI REKREATİF AMAÇLI OLARAK KULLANILMAKTADIR.

JEOLOJİK SAKINCALI ALAN KONUT ALANLARINI BİRBİRİNDEN AYIRACAK YEŞİL KUŞAK OLARAK KULLANILMIŞTIR. ŞEHİRLERARASI TRAFİĞİN KENT İÇİNDEN ÇIKARTILMASI HEDEFLENEREK ÖNERİLEN ÇEVREYOLU.

İKİNCİ KO TALEPLERİ YOĞUNLAŞM SONUCUNDA BÖLGE PLA SINIRLARI ALINARAK YOĞUNLUKL PLANLANMI

KENT BÜTÜNÜNE HİZMET EDİCEK OLAN KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ VE ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİNİN OLUMSUZ ETKİLERİNİ ÖNLEMEK AMACIYLA KONUT ALANLARI İLE ARALARINDA TARIM ALANLARINDAN OLUŞAN BİR KUŞAK ÖNERİLMİŞTİR.

ŞARAP FABRİKASI VE FABRİKA BAĞLARI BÜTÜNÜ İLE KONUT ALANLARI İÇİNDE KALMIŞTIR.

ŞARKÖY

LEJAND

- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- RESMİ KURUM
- SANAYİ ALANI
- HASTAHANE
- DEPOLAMA ALANI
- ASKERİ ALAN
- YEŞİL ALAN

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994

CI KONUT
PLERININ
NLAŞMASI
CUNDA GELIŞEN
E PLAN
RLARI IÇINE
ARAK DÜŞÜK
NLUKDA
LANMIŞTIR.

PLAN YAPIM TARİHİ	: 1978
PLAN NİTELİĞİ	: REVİZYON+İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: 1995
GLOBAL YOĞUNLUK	: 236 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 779 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 112 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 120.000 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 35.300 Kişi

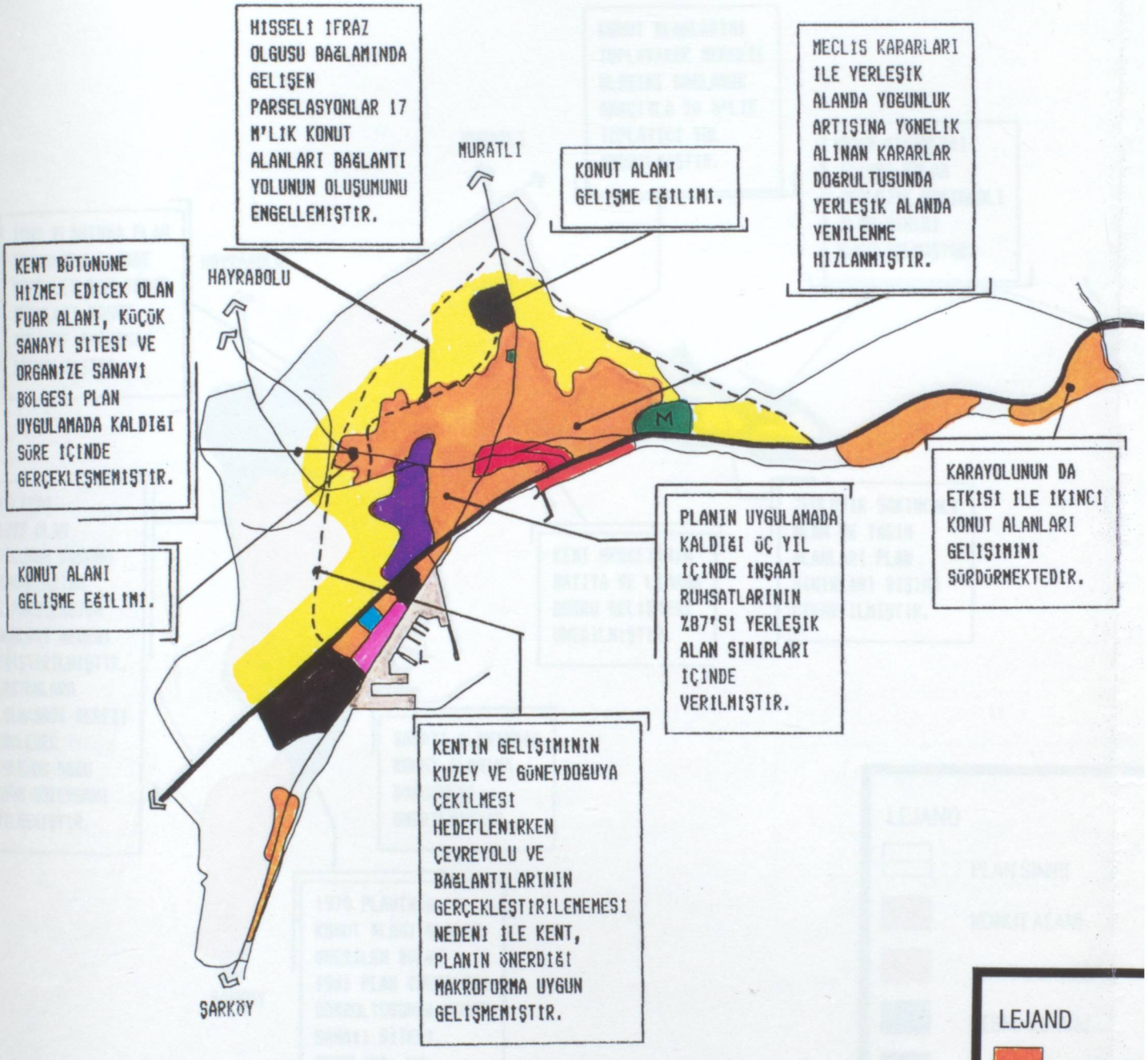
- F — FUAR ALANI
- GÜNÜBİRLİK KULLANIM ALANI
- TARIM ALANI
- M — MEZARLIK
- KARAYOLU
- ULAŞIM AKSI
- L — LİMAN
- JEOLOJİK SAKINCALI ALAN

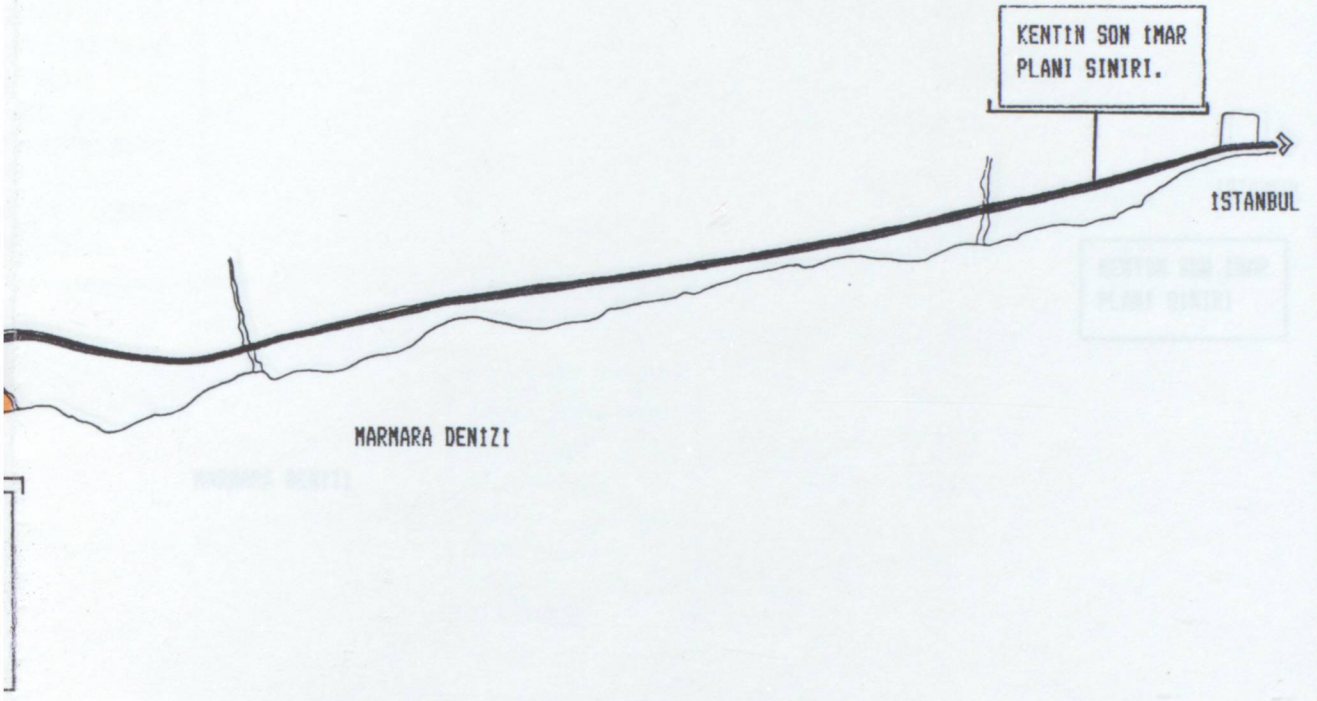
HARİTA : 5.16
1978 PALNI

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


HİSSELİ İFRAZ OLGUSU BAĞLAMINDA GELİŞEN PARSELASYONLAR 17 M'LİK KONUT ALANLARI BAĞLANTI YOLUNUN OLUŞUMUNU ENGELLEMİŞTİR.
MURATLI
KONUT ALANI GELİŞME EĞİLİMİ.
MECLİS KARARLARI İLE YERLEŞİK ALANDA YOĞUNLUK ARTIŞINA YÖNELİK ALINAN KARARLAR DOĞRULTUSUNDA YERLEŞİK ALANDA YENİLENME HIZLANMIŞTIR.
KENT BÜTÜNÜNE HİZMET EDİCEK OLAN FUAR ALANI, KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ VE ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ PLAN UYGULAMADA KALDIĞI SÜRE İÇİNDE GERÇEKLEŞMEMİŞTİR.
HAYRABOLU
M
KARAYOLUNUN DA ETKİSİ İLE İKİNCİ KONUT ALANLARI GELİŞİMİNİ SÜRDÜRMEKTEDİR.
PLANIN UYGULAMADA KALDIĞI ÜÇ YIL İÇİNDE İNŞAAT RUHSATLARININ %87'Sİ YERLEŞİK ALAN SINIRLARI İÇİNDE VERİLMİŞTİR.
KONUT ALANI GELİŞME EĞİLİMİ.
KENTİN GELİŞİMİNİN KUZEY VE GÜNEYDOĞUYA ÇEKİLMESİ HEDEFLENİRKEN ÇEVREYOLU VE BAĞLANTILARININ GERÇEKLEŞTİRİLEMEMESİ NEDENİ İLE KENT, PLANIN ÖNERDİĞİ MAKROFORMA UYGUN GELİŞMEMİŞTİR.
ŞARKÖY
LEJAND
KONUT
KENT M
RESMİ K
SANAYİ
HASTAH
DEPOLA
ASKERİ



NUT ALANI
NT MERKEZİ
SMİ KURUM
AYİ ALANI
STAHANE
OLAMA ALANI
ERİ ALAN

GÜNÜBİRLİK KULLANIM ALANI
TARIM ALANI
KARAYOLU
MEVCUT ULAŞIM AKSI
GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI
LİMAN
M MEZARLIK

HARİTA : 5.17
1981 ARAZİ KULLANIM

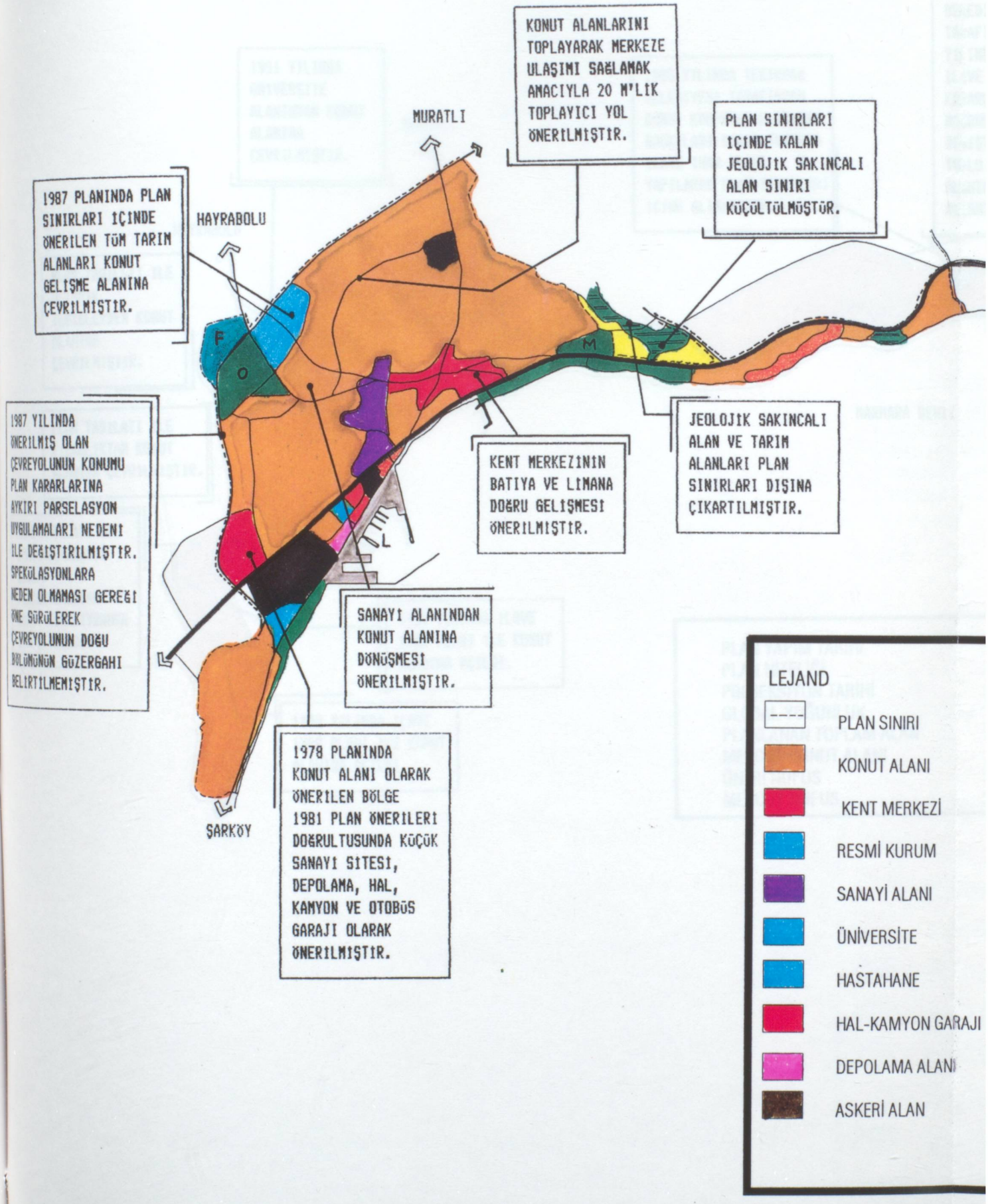
ÖLÇEK : 1/50.000

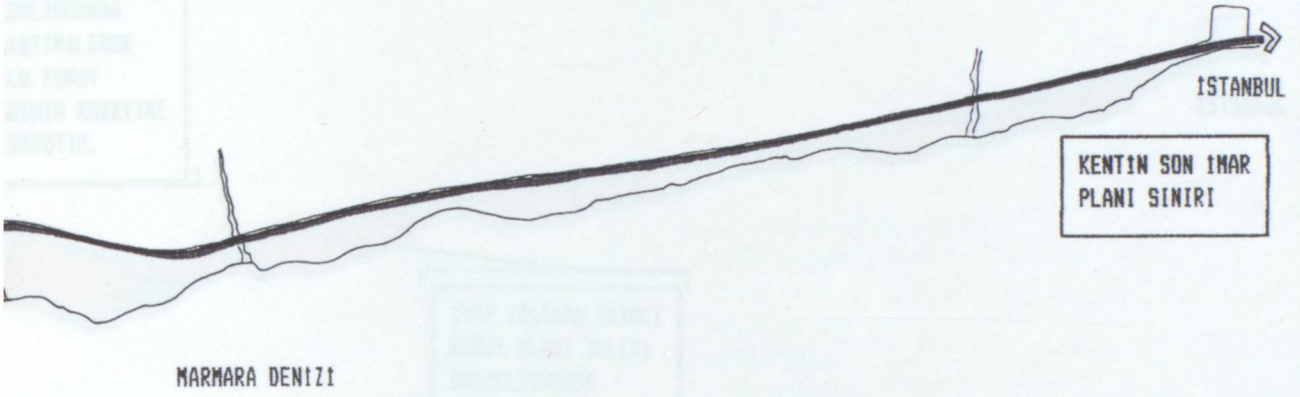
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


KONUT ALANLARINI TOPLAYARAK MERKEZE ULAŞIMI SAĞLAMAK AMACIYLA 20 M'LİK TOPLAYICI YOL ÖNERİLMİŞTİR.
MURATLI
PLAN SINIRLARI İÇİNDE KALAN JEOLOJİK SAKINCALI ALAN SINIRI KÜÇÜLTÜLMÜŞTÜR.
1987 PLANINDA PLAN SINIRLARI İÇİNDE ÖNERİLEN TÜM TARIM ALANLARI KONUT GELİŞME ALANINA ÇEVRİLMİŞTİR.
HAYRABOLU
F
O
M
1987 YILINDA ÖNERİLMİŞ OLAN ÇEVREYOLUNUN KONUMU PLAN KARARLARINA AYKIRI PARSELASYON UYGULAMALARI NEDENİ İLE DEĞİŞTİRİLMİŞTİR. SPEKÜLASYONLARA NEDEN OLMAMASI GEREĞİ ÖNE SÜRÜLEREK ÇEVREYOLUNUN DOĞU BÖLÜMÜNÜN GÜZERGAHI BELİRTİLMEMİŞTİR.
KENT MERKEZİNİN BATIYA VE LİMANA DOĞRU GELİŞMESİ ÖNERİLMİŞTİR.
JEOLOJİK SAKINCALI ALAN VE TARIM ALANLARI PLAN SINIRLARI DIŞINA ÇIKARTILMIŞTIR.
L
SANAYİ ALANINDAN KONUT ALANINA DÖNÜŞMESİ ÖNERİLMİŞTİR.
1978 PLANINDA KONUT ALANI OLARAK ÖNERİLEN BÖLGE 1981 PLAN ÖNERİLERİ DOĞRULTUSUNDA KÜÇÜK SANAYİ SİTESİ, DEPOLAMA, HAL, KAMYON VE OTOBÜS GARAJI OLARAK ÖNERİLMİŞTİR.
ŞARKÖY
LEJAND
PLAN SINIRI
KONUT ALANI
KENT MERKEZİ
RESMİ KURUM
SANAYİ ALANI
ÜNİVERSİTE
HASTAHANE
HAL-KAMYON GARAJI
DEPOLAMA ALANI
ASKERİ ALAN



YEŞİL ALAN

F FUAR ALANI

FİDANLIK

O OLİMPİK TESİS

GÜNÜBİRLİK KULLANIM ALANI

TARIM ALANI

M MEZARLIK

KARAYOLU

ULAŞIM AKSI

L LİMAN

JEOLOJİK SAKINCALI ALAN

PLAN YAPIM TARİHİ	: 1981
PLAN NİTELİĞİ	: REVİZYON+İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: 2000
GLOBAL YOĞUNLUK	: 223 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 775 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 126 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 140.000 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 90.000 Kişi

HARİTA : 5.18
1981 PLANI

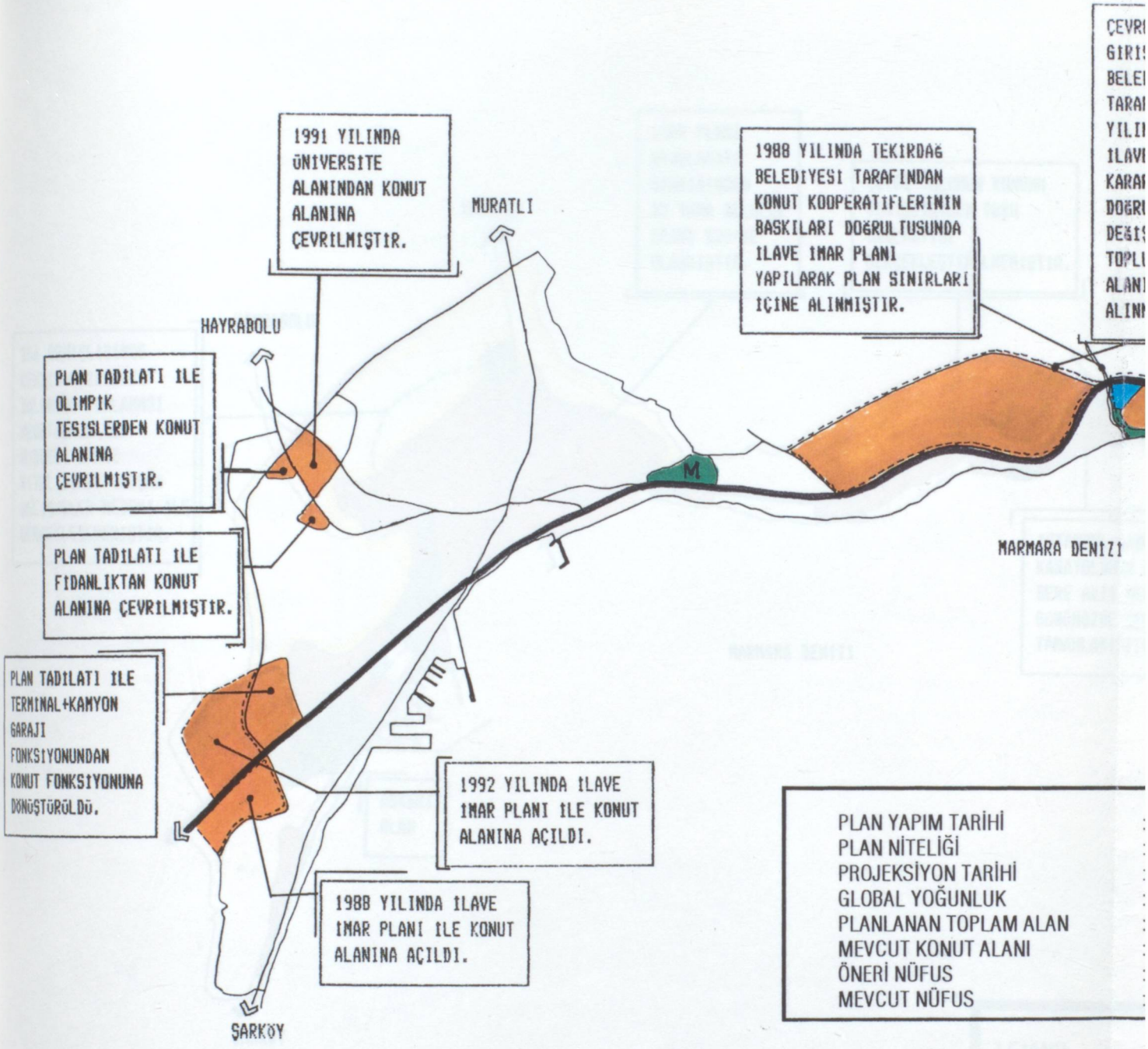
ÖLÇEK : 1/50.000

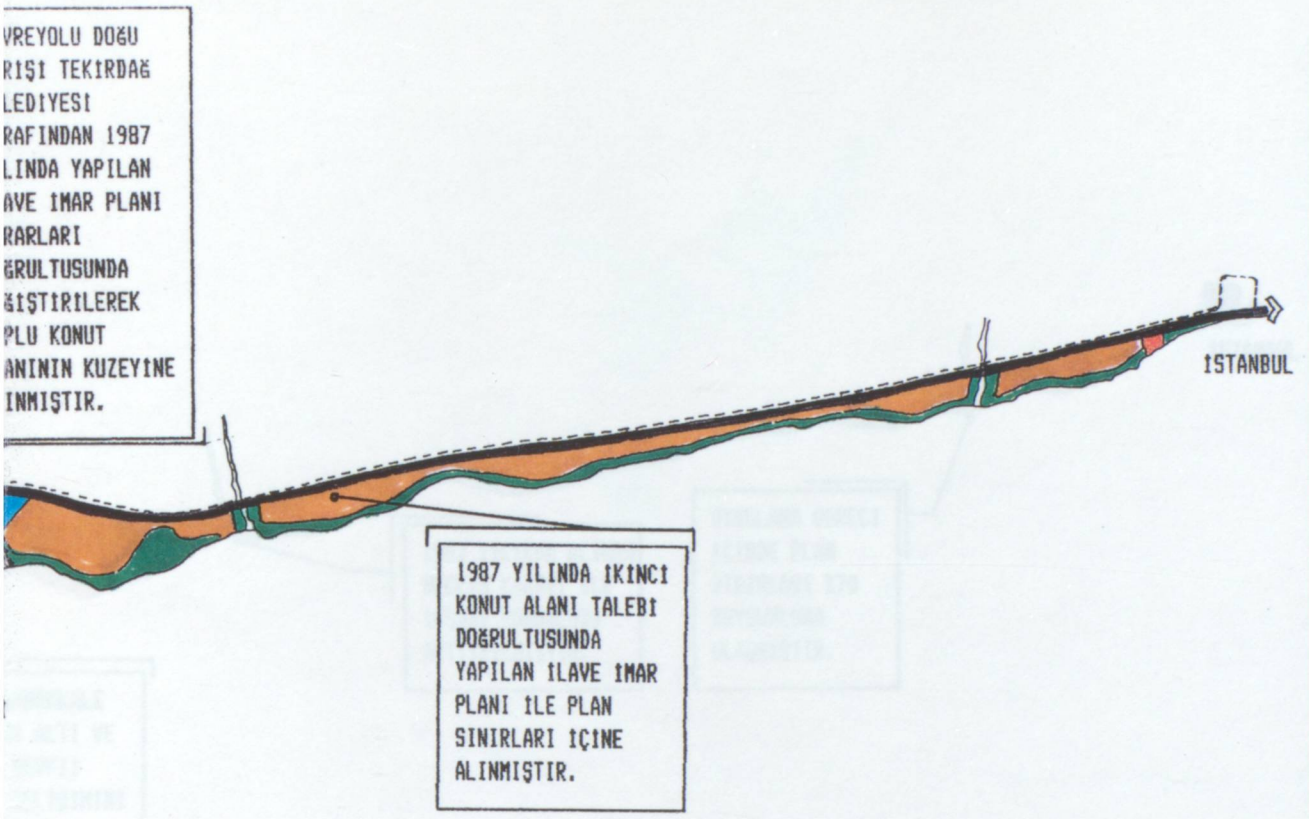
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


1991 YILINDA ÜNİVERSİTE ALANINDAN KONUT ALANINA ÇEVRİLMİŞTİR.
MURATLI
1988 YILINDA TEKİRDAĞ BELEDİYESİ TARAFINDAN KONUT KOOPERATİFLERİNİN BASKILARI DOĞRULTUSUNDA İLAVE İMAR PLANI YAPILARAK PLAN SINIRLARI İÇİNE ALINMIŞTIR.
HAYRABOLU
PLAN TADİLATI İLE OLİMPİK TESİSLERDEN KONUT ALANINA ÇEVRİLMİŞTİR.
M
PLAN TADİLATI İLE FİDANLIKTAN KONUT ALANINA ÇEVRİLMİŞTİR.
MARMARA DENİZİ
PLAN TADİLATI İLE TERMİNAL+KAMYON GARAJI FONKSİYONUNDAN KONUT FONKSİYONUNA DÖNÜŞTÜRÜLDÜ.
1992 YILINDA İLAVE İMAR PLANI İLE KONUT ALANINA AÇILDI.
1988 YILINDA İLAVE İMAR PLANI İLE KONUT ALANINA AÇILDI.
ŞARKÖY
PLAN YAPIM TARİHİ
PLAN NİTELİĞİ
PROJEKSİYON TARİHİ
GLOBAL YOĞUNLUK
PLANLANAN TOPLAM ALAN
MEVCUT KONUT ALANI
ÖNERİ NÜFUS
MEVCUT NÜFUS



TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994

PLAN YAPIM TARİHİ	: 1988
PLAN NİTELİĞİ	: İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: -
GLOBAL YOĞUNLUK	: 111 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 180 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: -
ÖNERİ NÜFUS	: 20.000 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: -

PLAN YAPIM TARİHİ	: 1987
PLAN NİTELİĞİ	: İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: -
GLOBAL YOĞUNLUK	: 79 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 184 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 12 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 14.514 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 950 Kişi

LEJAND

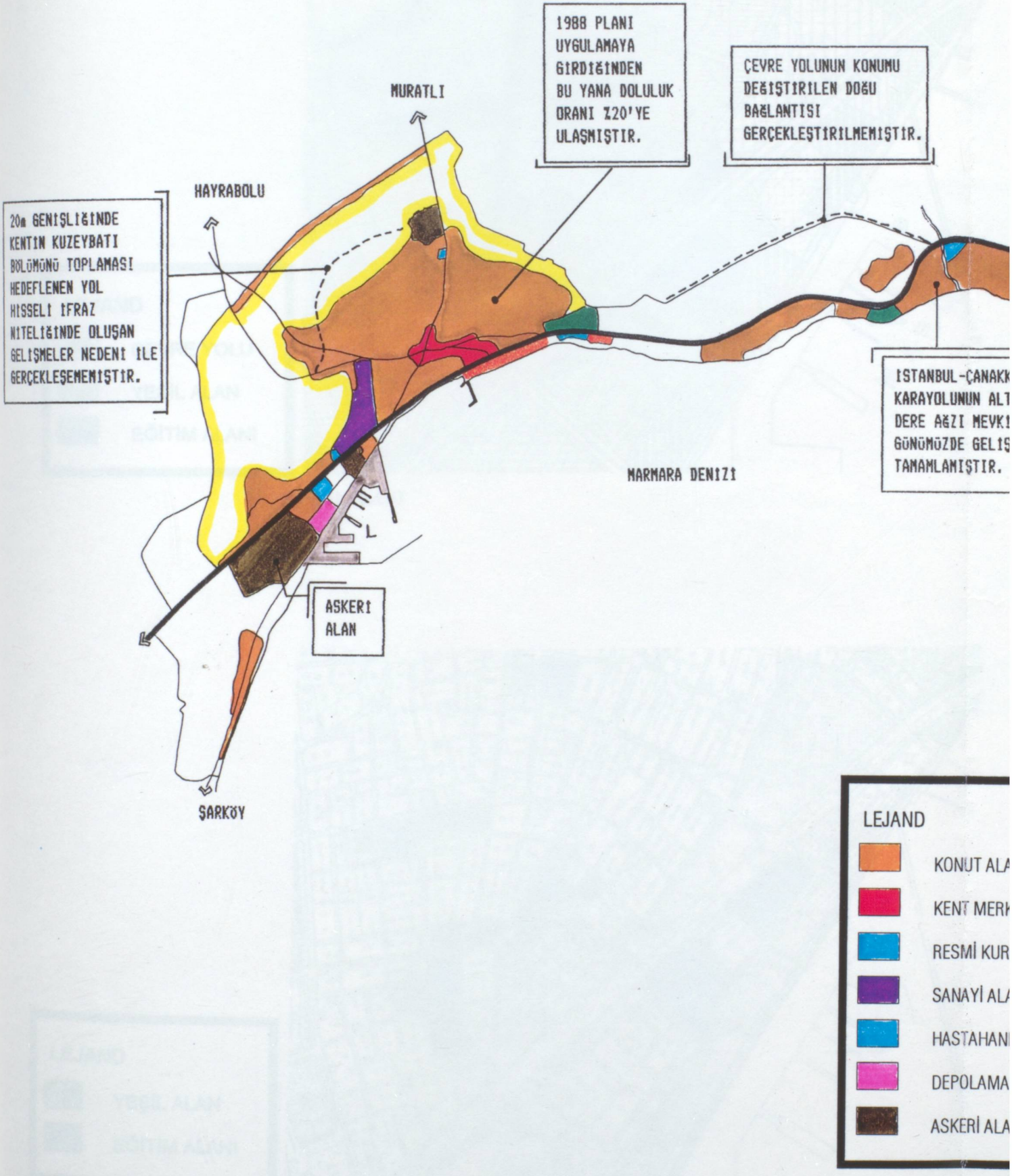
- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- RESMİ KURUM
- YEŞİL ALAN
- M MEZARLIK
- KARAYOLU
- ULAŞIM AKSI

HARİTA : 5.19
1987-1988 İLAVE İMAR PLANLARI
1988 SONRASI PLAN TADİLATLARI

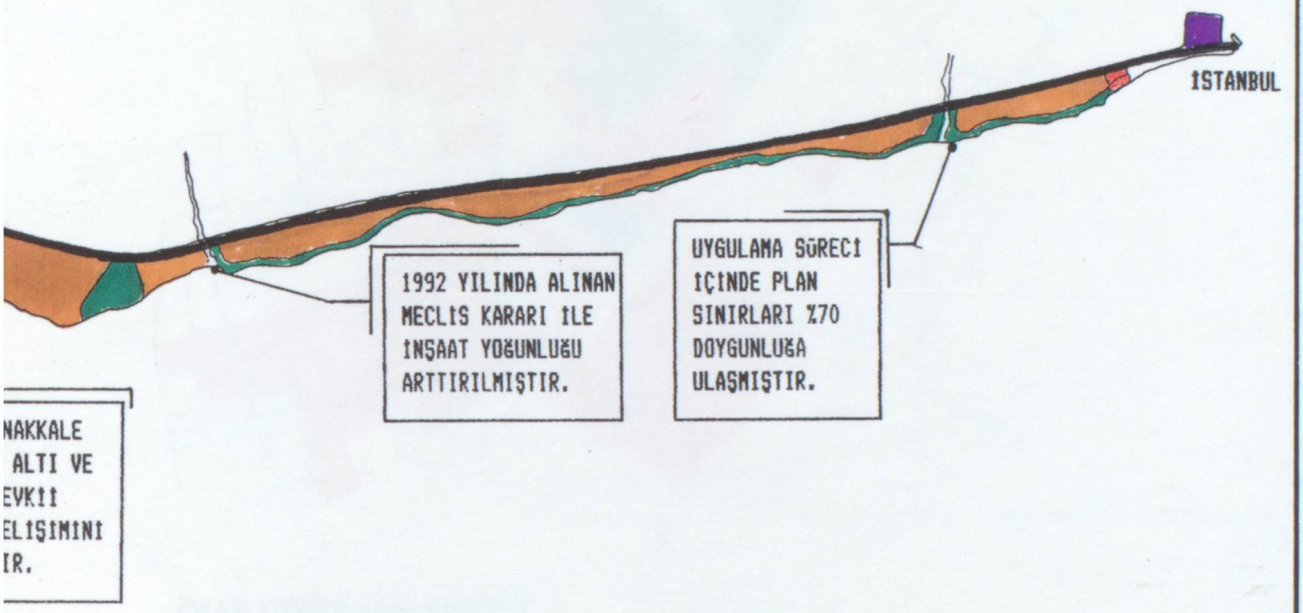
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


1988 PLANI UYGULAMAYA GİRDİĞİNDEN BU YANA DOLULUK ORANI %20'YE ULAŞMIŞTIR.
ÇEVRE YOLUNUN KONUMU DEĞİŞTİRİLEN DOĞU BAĞLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLMEMİŞTİR.
MURATLI
HAYRABOLU
20m GENİŞLİĞİNDE KENTİN KUZEYBATI BÖLÜMÜNÜ TOPLAMASI HEDEFLENEN YOL HİSSELİ İFRAZ NİTELİĞİNDE OLUŞAN GELİŞMELER NEDENİ İLE GERÇEKLEŞEMEMİŞTİR.
İSTANBUL-ÇANAKK
KARAYOLUNUN ALT
DERE AĞZI MEVKI
GÜNÜMÜZDE GELİŞ
TAMAMLAMIŞTIR.
MARMARA DENİZİ
ASKERİ ALAN
ŞARKÖY
LEJAND
KONUT ALA
KENT MERK
RESMİ KUR
SANAYİ ALA
HASTAHANE
DEPOLAMA
ASKERİ ALA

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994



ALANI
MERKEZİ
KURUM
ALANI
HANE
AMA ALANI
ALAN

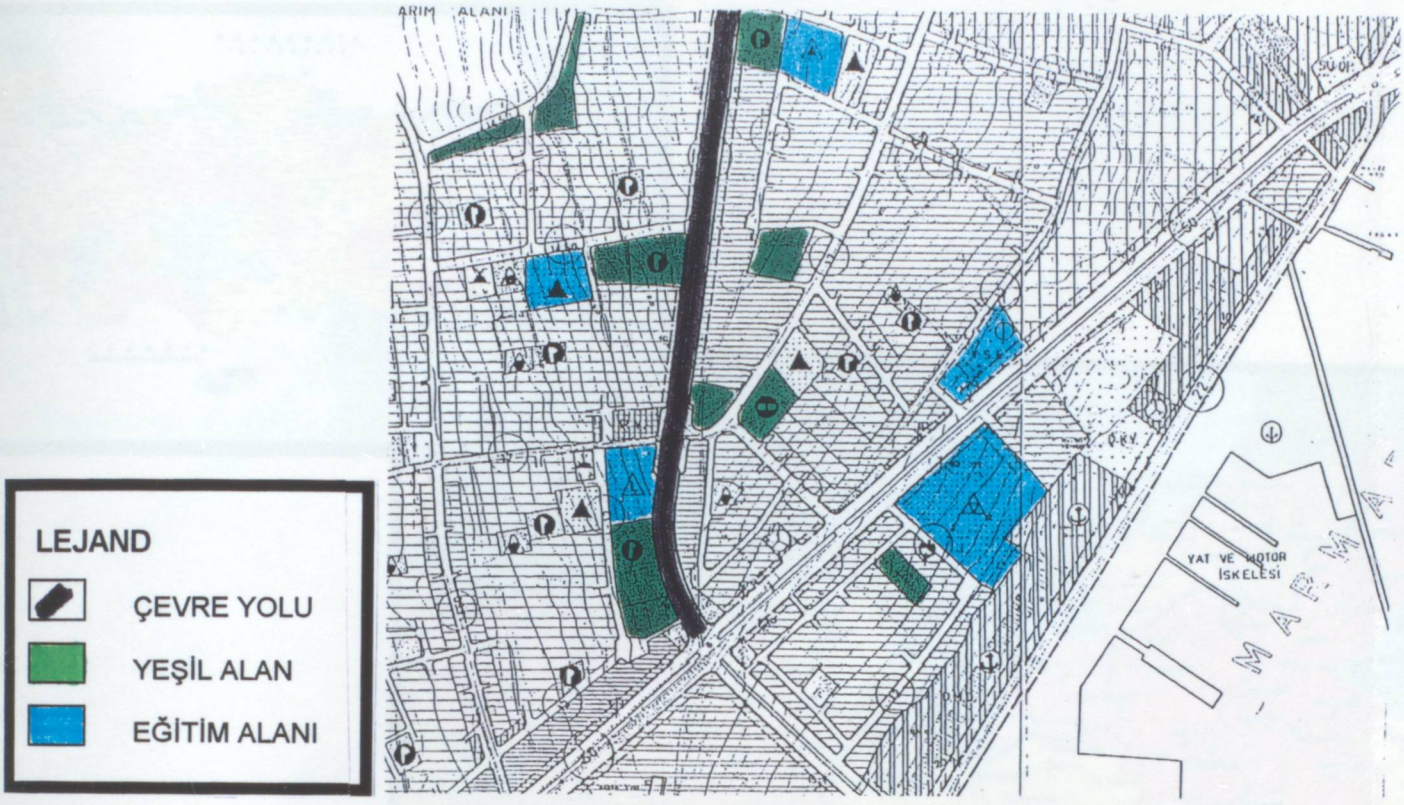
GÜNÜBİRLİK KULLANIM ALANI
TARIM ALANI
KARAYOLU
MEVCUT ULAŞIM AKSI
GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI
LİMAN

HARİTA : 5.20
1993 ARAZİ KULLANIM

ÖLÇEK : 1/50.000

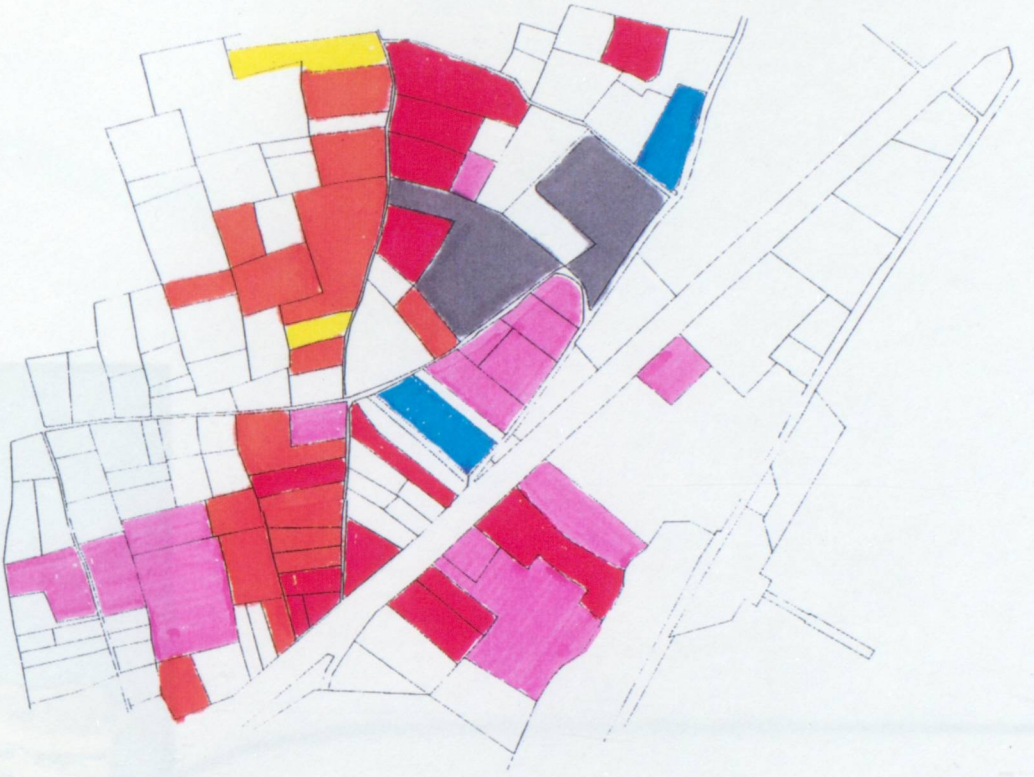
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar



1981 PLANI

1978 PLANI



İMAR UYGULAMA SÜRECİ

LEJAND

- 1965 - 1970
- 1971 - 1975
- 1976 - 1980
- 1981 - 1985
- 1986 - 1990
- 1990 SONRASI

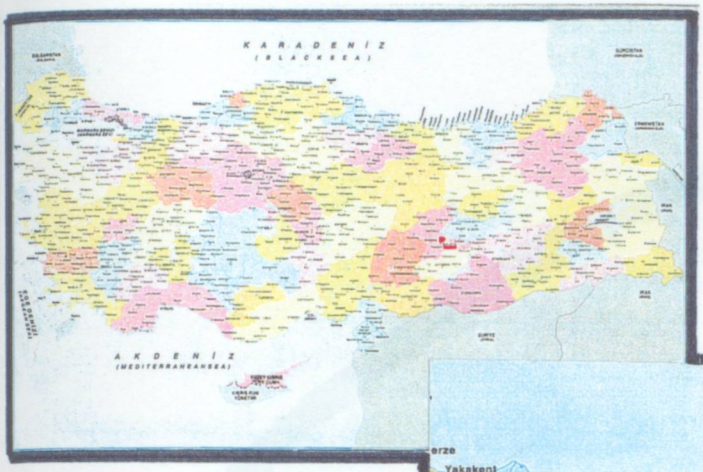
HARİTA :5. 21
İMAR UYGULAMA SÜRECİ

ÖLÇEK: 1/50.000

KUZEY

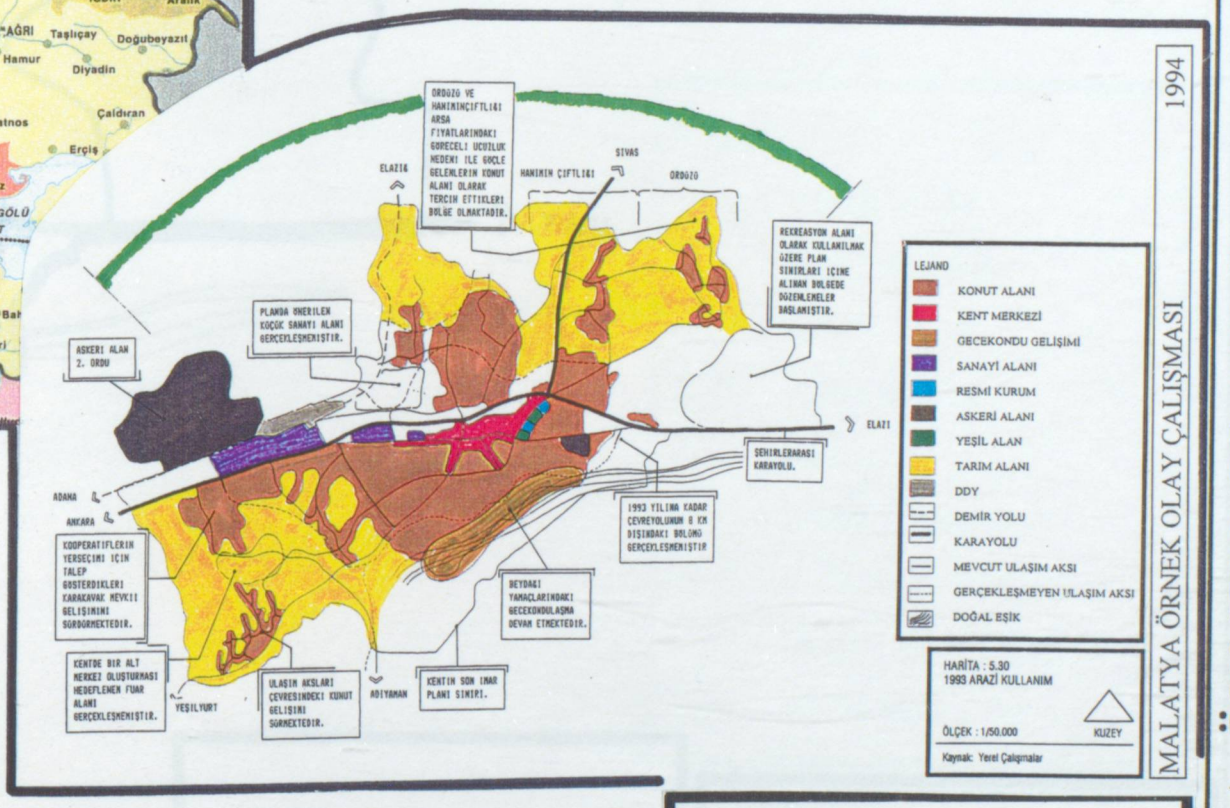
Kaynak: Yerel Çalışmalar

TEKİRDAĞ ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994


KARADENİZ
(BLACK SEA)
AKDENİZ
(MEDITERRANEAN SEA)


SAMSUN
Çarşamba
Terme
Bafra
Alaçam
Balık G.
Yakakent
Kavak
Tekkeköy
İkizce
Ünye
Fatsa
Perşembe
ORDU
Gülyalı
Piraziz
Bulancak
Keşap
Yağlıdere
Tirebolu
Görele
Eynesil
Yakakebir
Çarşıbaşı
Akçaabat
TRABZON
Yomra
Araklı
Sürmene
Of
Iyidere
RİZE
Çayeli
Pazar
Hopa
Arhavi
Borçka
Murgul
ARTVİN
Şavşat
ARDAHAN
Ardanuç
Hayza
Asarcık
Ayvacık
Çaybaşı
Çamaş
Kumru
Ladik
Suluova
Taşova
Akkuş
Korgan
Ulubey
Kabadüz
GİRESUN
Dereli
Şalpazarı
Tonya
Maçka
Hayrat
Köprübaşı
Çaykara
Kalkandere
Güneysu
Ardeşen
Fındıklı
Çamlıhemşin
Olur
Yusufeli
Göle
Şenkaya
Üzündere
Oltu
Erbaa
Aybastı
Niksar
Başçiftlik
AMASYA
Doğankent
Kürtün
Torul
GÜMÜŞHANE
Aydıntepe
İspir
Pazaryolu
Narman
Göynücek
Turhal
TOKAT
Almus
Reşadiye
Mesudiye
Koyulhisar
Almus Brj.
Zile
Pazar
Artova
Alucra
Şebinkarahisar
Şiran
Köse
BAYBURT
Demirözü
Tortum
Horasan
Çekerek
Doğanşar
Suşehri
Gemerek
Gulova
Kelkit
Otlukbeli
Çayırlı
Aşkale
ERZURUM
Pasinler
Köprüköy
Eleşki
Kadışehri
Sulusaray
Hafik
Zara
Akıncılar
Refahiye
ERZİNCAN
Tercan
Çat
Tekman
Karayazı
Yıldızeli
İmranlı
SİVAS
Üzümlü
Saraykent
Akdağmadeni
Kemah
Pülümür
Yedisu
Karaçoban
Sarıkaya
Şarkışla
Ulaş
Divriği
İliç
Oyacık
Karlıova
Hınıs
Malazgirt
Çayıralan
Kangal
Kemaliye
Kiğı
Varto
Bulanık
Çandır
Altınyayla
Hozat
TUNCELİ
Yayladere
Nazimiye
Adaklı
Solhan
Felahiye
Sarıoğlan
Akkışla
Arapgir
Ağın
Çemişgezek
Pertek
Mazgirt
Karakoçan
BİNGÖL
Korkut
Hasköy
Nemrut G.
Kulunçak
Arguvan
Hekimhan
KEBAN BARAJI
Keban
Palu
Genç
MUŞ
Güroymak
Tatvan
KAYSERİ
Bünyan
Gürün
Pınarbaşı
Talas
Yazıhan
Başkil
ELAZIĞ
Arıcak
Lice
Kulp
Mutki
BİTLİS
Hacılar
Kale
Maden
Dicle
Hani
Hazro
Sason
Tomarza
Sarız
Darende
Akçadağ
Çelıklı
Sivrice
Doğanyol
Ergani
Silvan
Baykan
Develi
Tufanbeyli
Afşin
MALATYA
Yeşilyurt
Eğil
Kocaköy
Kozluk
Şirvan
Elbistan
Pütürge
Çüngüş
Çermik
Kurtalan
Aydınlar
Göksun
Doğanşehir
Çelikhan
Gerger
DİYARBAKIR
BATMAN
Beşiri
SİİRT
Saimbeyli
Ekinözü
Nurhak
Tut
ADIYAMAN
Kahta
Siverek
Bismil
Eruh
Hasankeyf
Çağlayancerit
Gercüş

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994

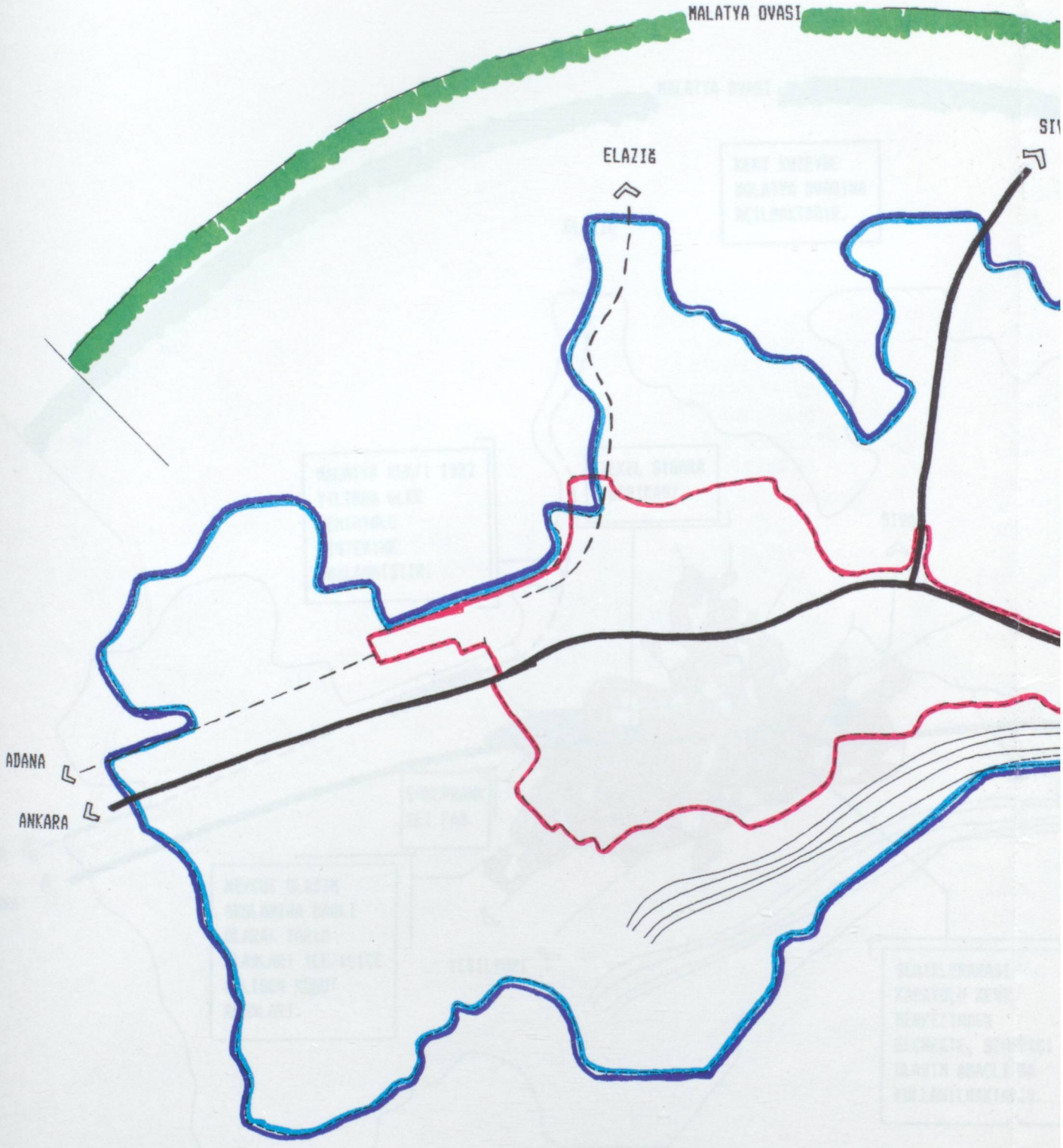


HARİTA : 5.22
MALATYA'NIN ÜLKE ve BÖLGESİNDEKİ YERİ

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


MALATYA OVASI
ELAZIĞ
SI
ADANA
ANKARA

LEJAND

1. PLAN SINIRI

2. PLAN SINIRI

3. PLAN SINIRI

HARİTA : 5.23
PLAN SINIRLARI

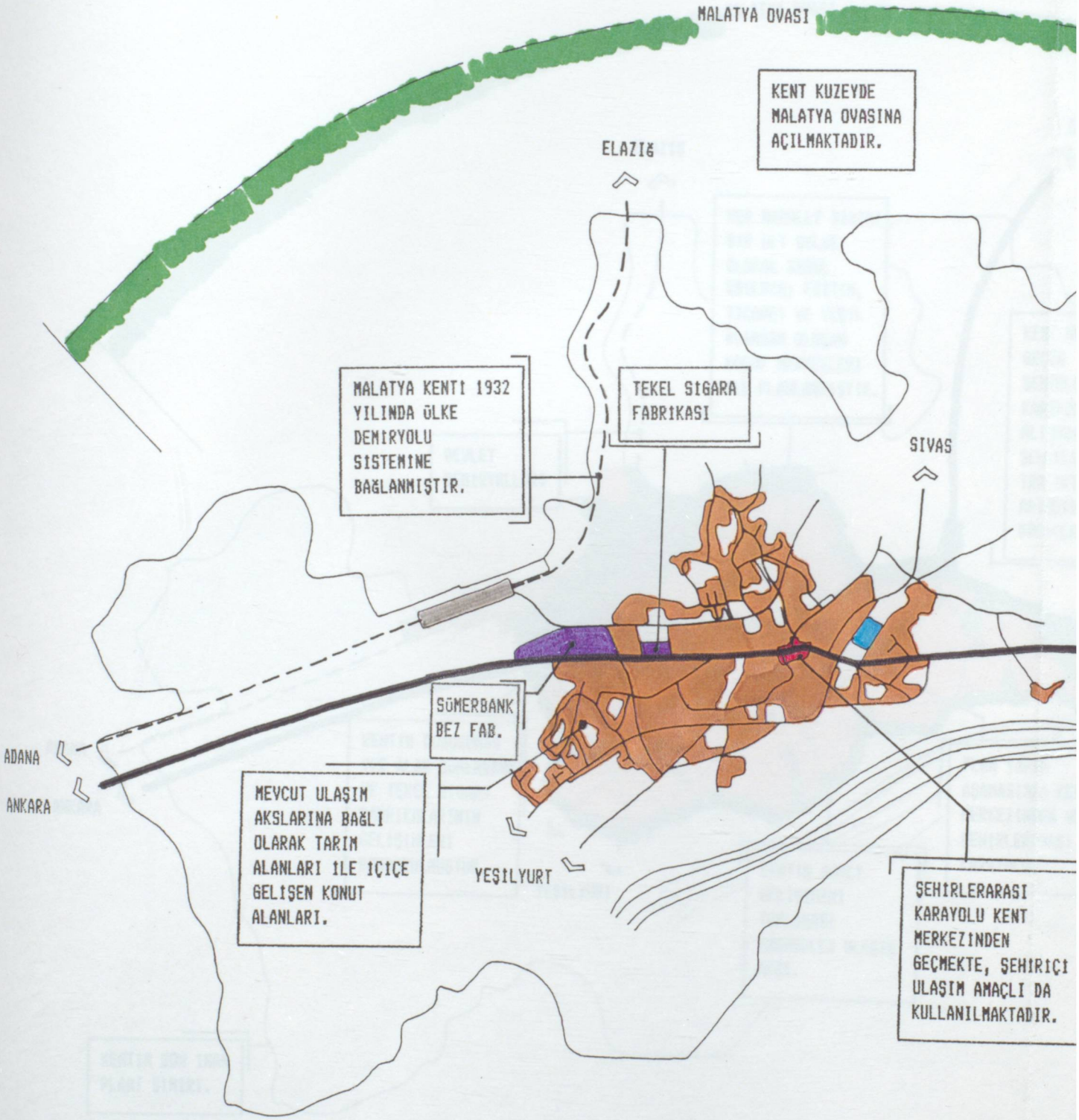
ÖLÇEK : 1/50.000

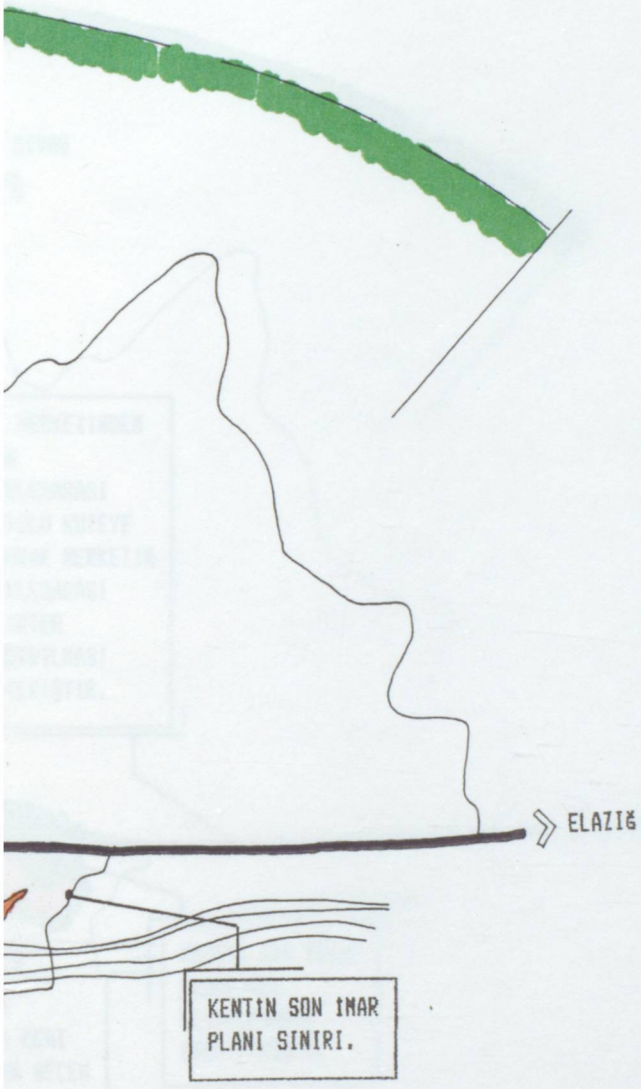
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MALATYA OVASI
KENT KUZEYDE MALATYA OVASINA AÇILMAKTADIR.
ELAZIĞ
MALATYA KENTI 1932 YILINDA ÜLKE DEMIRYOLU SISTEMINE BAĞLANMIŞTIR.
TEKEL SIGARA FABRIKASI
SIVAS
SÜMERBANK BEZ FAB.
ADANA
ANKARA
MEVCUT ULAŞIM AKSLARINA BAĞLI OLARAK TARIM ALANLARI ILE IÇIÇE GELIŞEN KONUT ALANLARI.
YEŞILYURT
ŞEHIRLERARASI KARAYOLU KENT MERKEZINDEN GEÇMEKTE, ŞEHIRIÇI ULAŞIM AMAÇLI DA KULLANILMAKTADIR.



LEJAND

- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- SANAYİ ALANI
- RESMİ KURUM
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- ULAŞIM AKSI
- DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.24
1953 ARAZİ KULLANIM

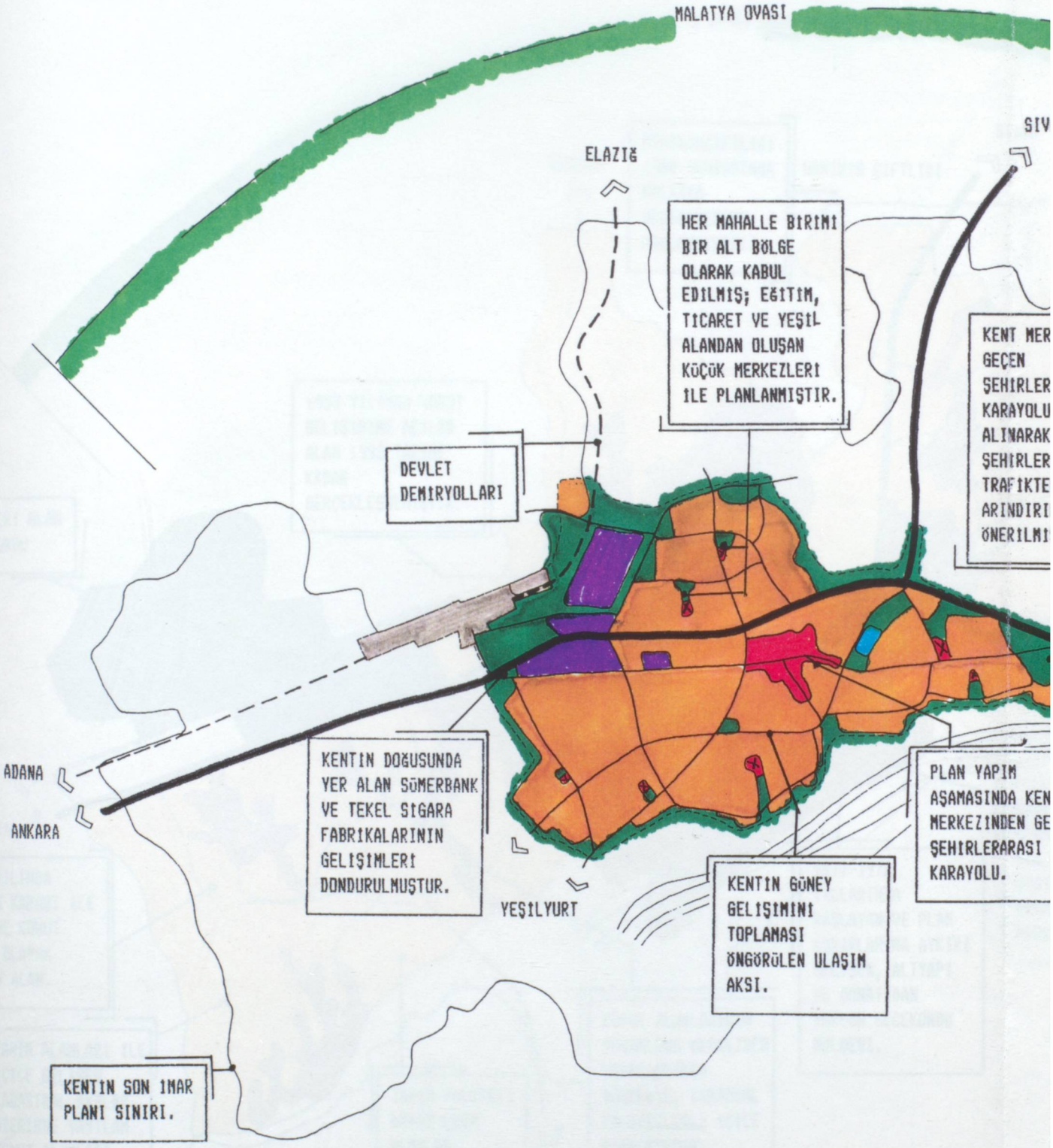
ÖLÇEK : 1/50.000

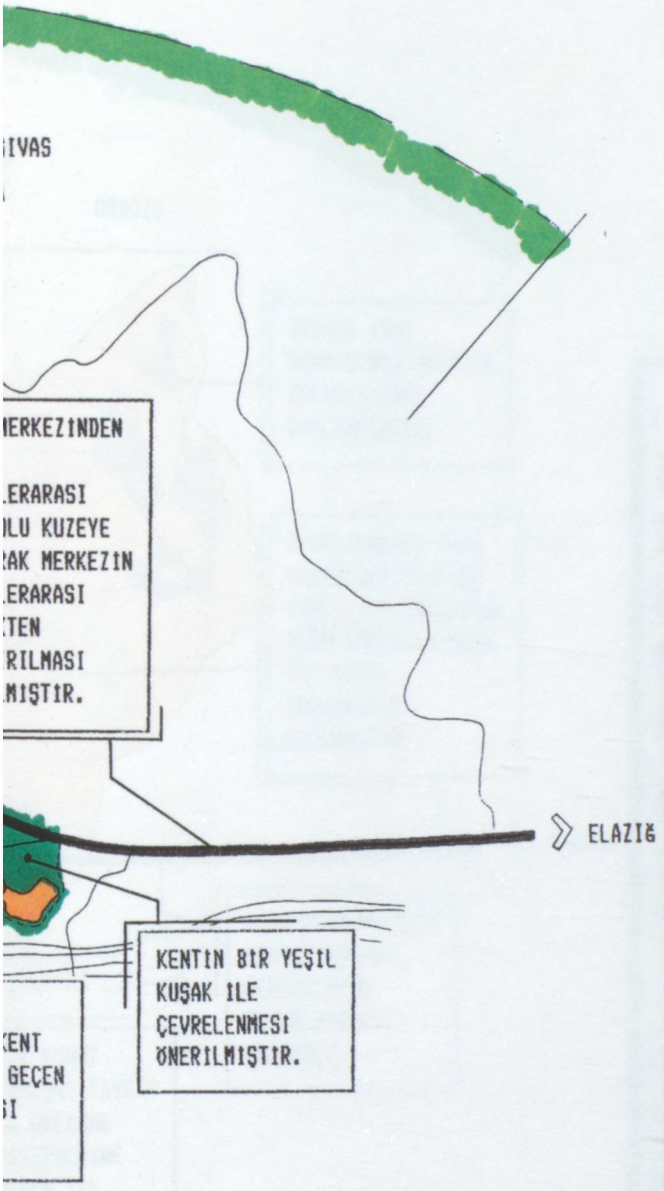
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MALATYA OVASI
SIV
ELAZIĞ
HER MAHALLE BİRİMİ BİR ALT BÖLGE OLARAK KABUL EDİLMİŞ; EĞİTİM, TİCARET VE YEŞİL ALANDAN OLUŞAN KÜÇÜK MERKEZLERİ İLE PLANLANMIŞTIR.
KENT MER GEÇEN ŞEHIRLER KARAYOLU ALINARAK ŞEHIRLER TRAFIKTE ARINDIRI ÖNERILMI
DEVLET DEMIRYOLLARI
ADANA
ANKARA
KENTIN DOĞUSUNDA YER ALAN SÜMERBANK VE TEKEL SIGARA FABRIKALARININ GELIŞIMLERI DONDURULMUŞTUR.
YEŞILYURT
KENTIN GÜNEY GELIŞIMINI TOPLAMASI ÖNGÖRÜLEN ULAŞIM AKSI.
PLAN YAPIM AŞAMASINDA KEN MERKEZINDEN GE ŞEHIRLERARASI KARAYOLU.
KENTIN SON IMAR PLANI SINIRI.



LEJAND

- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- MAHALLE NÜVESİ
- SANAYİ ALANI
- YEŞİL ALAN
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- ULASIM AKSI
- DOĞAL EŞİK

PLAN YAPIM TARİHİ	: 1953
PLAN NİTELİĞİ	: İMAR PLANI
PROJEKSİYON TARİHİ	: -
GLOBAL YOĞUNLUK	: -
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 1031 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 400 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: -
MEVCUT NÜFUS	: 58.160 Kişi

HARİTA : 5.25
1953 PLANI

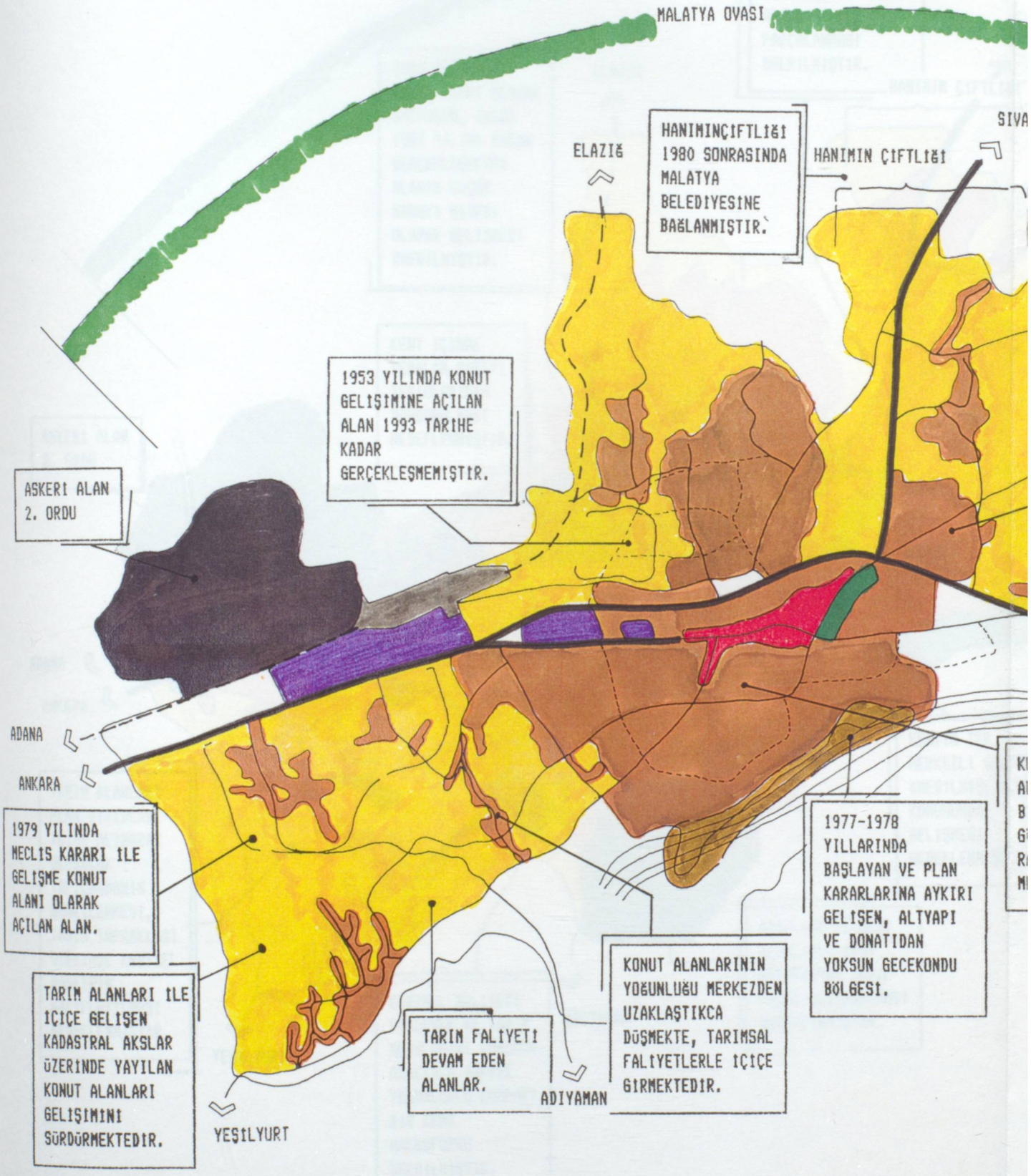
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MALATYA OVASI
HANIMINÇIFTLIĞI 1980 SONRASINDA MALATYA BELEDIYESINE BAĞLANMIŞTIR.
SIVA
ELAZIĞ
HANIMIN ÇIFTLIĞI
1953 YILINDA KONUT GELIŞIMINE AÇILAN ALAN 1993 TARIHE KADAR GERÇEKLEŞMEMIŞTIR.
ASKERI ALAN 2. ORDU
ADANA
ANKARA
1979 YILINDA MECLIS KARARI ILE GELIŞME KONUT ALANI OLARAK AÇILAN ALAN.
1977-1978 YILLARINDA BAŞLAYAN VE PLAN KARARLARINA AYKIRI GELIŞEN, ALTYAPI VE DONATIDAN YOKSUN GECEKONDU BÖLGESI.
TARIM ALANLARI ILE IÇIÇE GELIŞEN KADASTRAL AKSLAR ÜZERINDE YAYILAN KONUT ALANLARI GELIŞIMINI SÜRDÜRMEKTEDIR.
TARIM FALIYETI DEVAM EDEN ALANLAR.
KONUT ALANLARININ YOĞUNLUĞU MERKEZDEN UZAKLAŞTIKCA DÜŞMEKTE, TARIMSAL FALIYETLERLE IÇIÇE GIRMEKTEDIR.
ADIYAMAN
YEŞILYURT

LEJAND

- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- GECEKONDU GELİŞİMİ
- SANAYİ ALANI
- ASKERİ ALAN
- YEŞİL ALAN
- TARIM ALANI
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- MEVCUT ULASIM AKSI
- GERÇEKLEŞMEYEN ULASIM AKSI
- DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.26
1987 ARAZİ KULLANIM

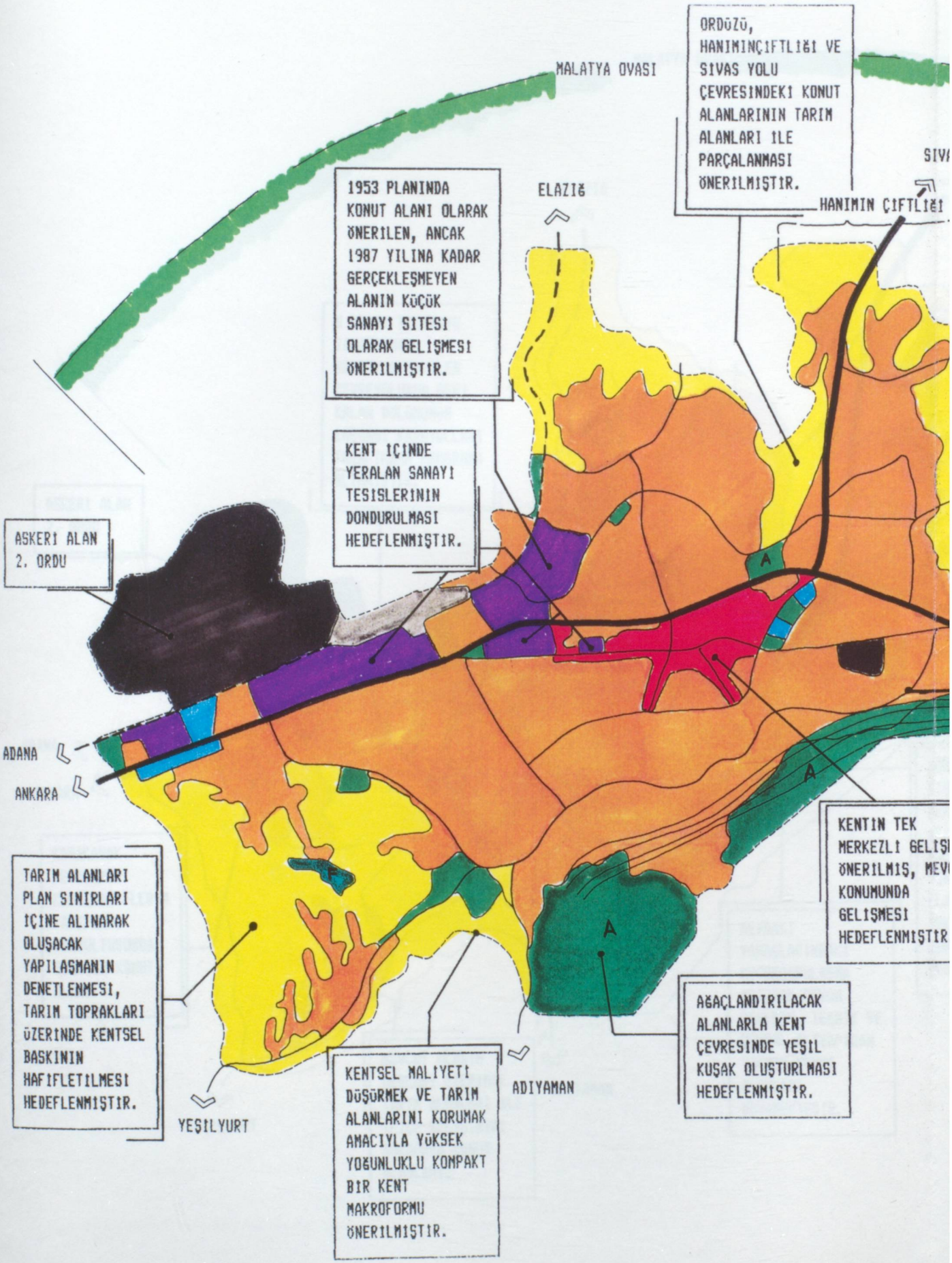
ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

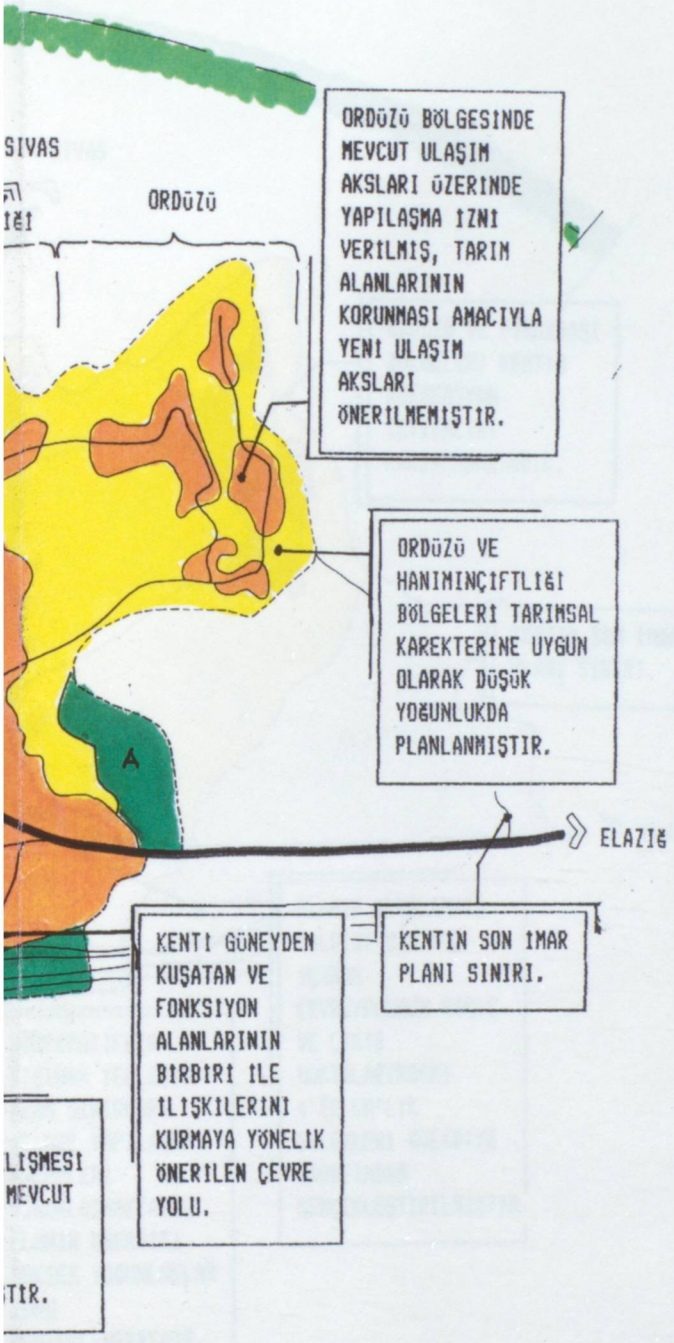
Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MALATYA OVASI
ORDÜZÜ, HANIMINÇIFTLIĞI VE SIVAS YOLU ÇEVRESINDEKI KONUT ALANLARININ TARIM ALANLARI ILE PARÇALANMASI ÖNERILMIŞTIR.
SIVA
HANIMIN ÇIFTLIĞI
ELAZIĞ
1953 PLANINDA KONUT ALANI OLARAK ÖNERILEN, ANCAK 1987 YILINA KADAR GERÇEKLEŞMEYEN ALANIN KÜÇÜK SANAYI SITESI OLARAK GELIŞMESI ÖNERILMIŞTIR.
KENT IÇINDE YERALAN SANAYI TESISLERININ DONDURULMASI HEDEFLENMIŞTIR.
ASKERI ALAN 2. ORDU
ADANA
ANKARA
KENTIN TEK MERKEZLI GELIŞI ÖNERILMIŞ, MEV KONUMUNDA GELIŞMESI HEDEFLENMIŞTIR
TARIM ALANLARI PLAN SINIRLARI IÇINE ALINARAK OLUŞACAK YAPILAŞMANIN DENETLENMESI, TARIM TOPRAKLARI ÜZERINDE KENTSEL BASKININ HAFIFLETILMESI HEDEFLENMIŞTIR.
AĞAÇLANDIRILACAK ALANLARLA KENT ÇEVRESINDE YEŞIL KUŞAK OLUŞTURLMASI HEDEFLENMIŞTIR.
KENTSEL MALIYETI DÜŞÜRMEK VE TARIM ALANLARINI KORUMAK AMACIYLA YÜKSEK YOĞUNLUKLU KOMPAKT BIR KENT MAKROFORMU ÖNERILMIŞTIR.
ADIYAMAN
YEŞILYURT
A
A
A
F

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI 1994



LEJAND

- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- SANAYİ ALANI
- RESMİ KURUM
- ASKERİ ALAN
- F FUAR ALANI
- YEŞİL ALAN
- A AĞAÇLANDIRILACAK ALAN
- KORUNACAK TARIM ALANI
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- ULAŞIM AKSI
- DOĞAL EŞİK

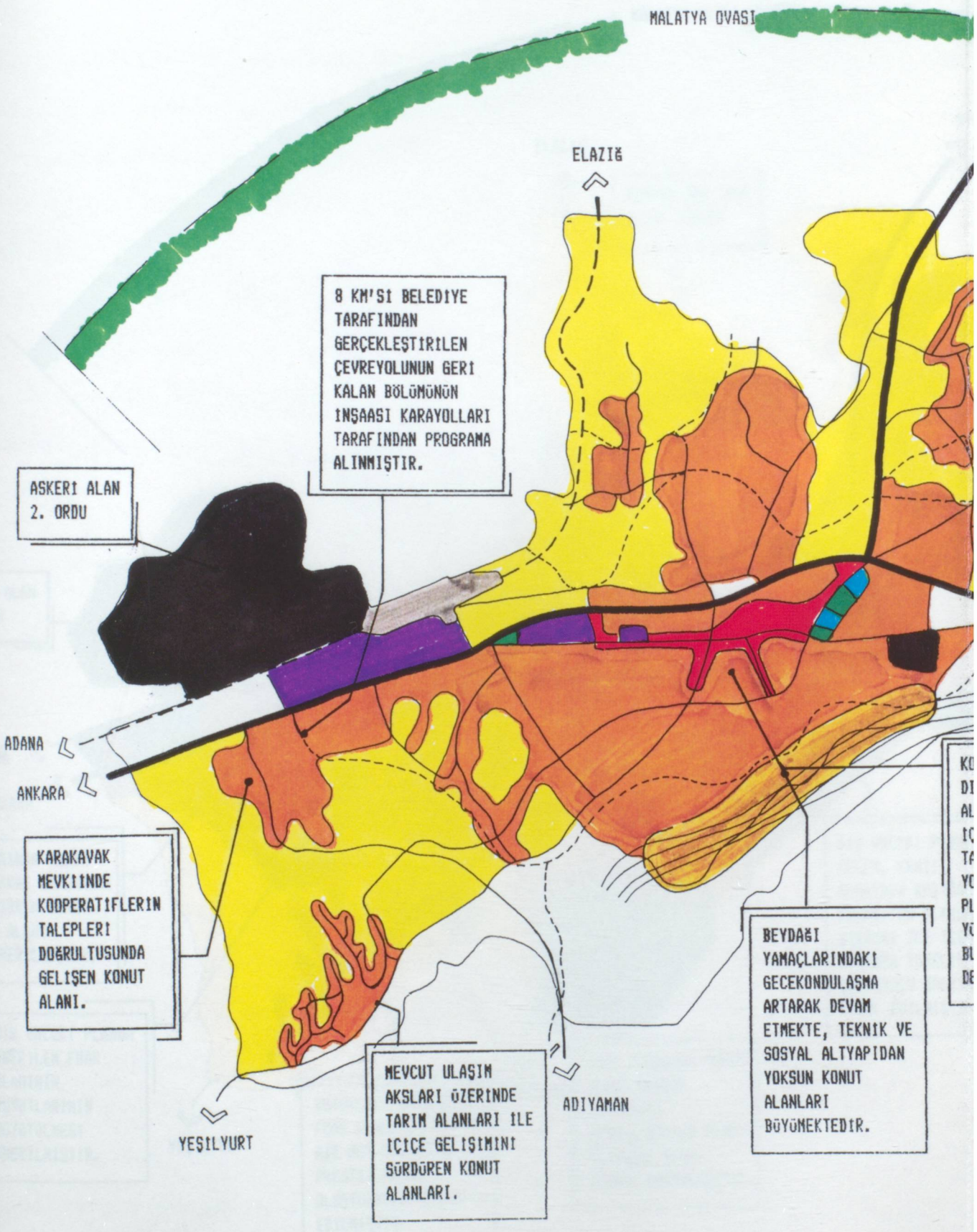
PLAN YAPIM TARİHİ	: 1987
PLAN NİTELİĞİ	: REVİZYON+İLAVE
PROJEKSIYON TARİHİ	: 2010
GLOBAL YOĞUNLUK	: 111 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 3614 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 1025 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 400.000 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 243.138 Kişi

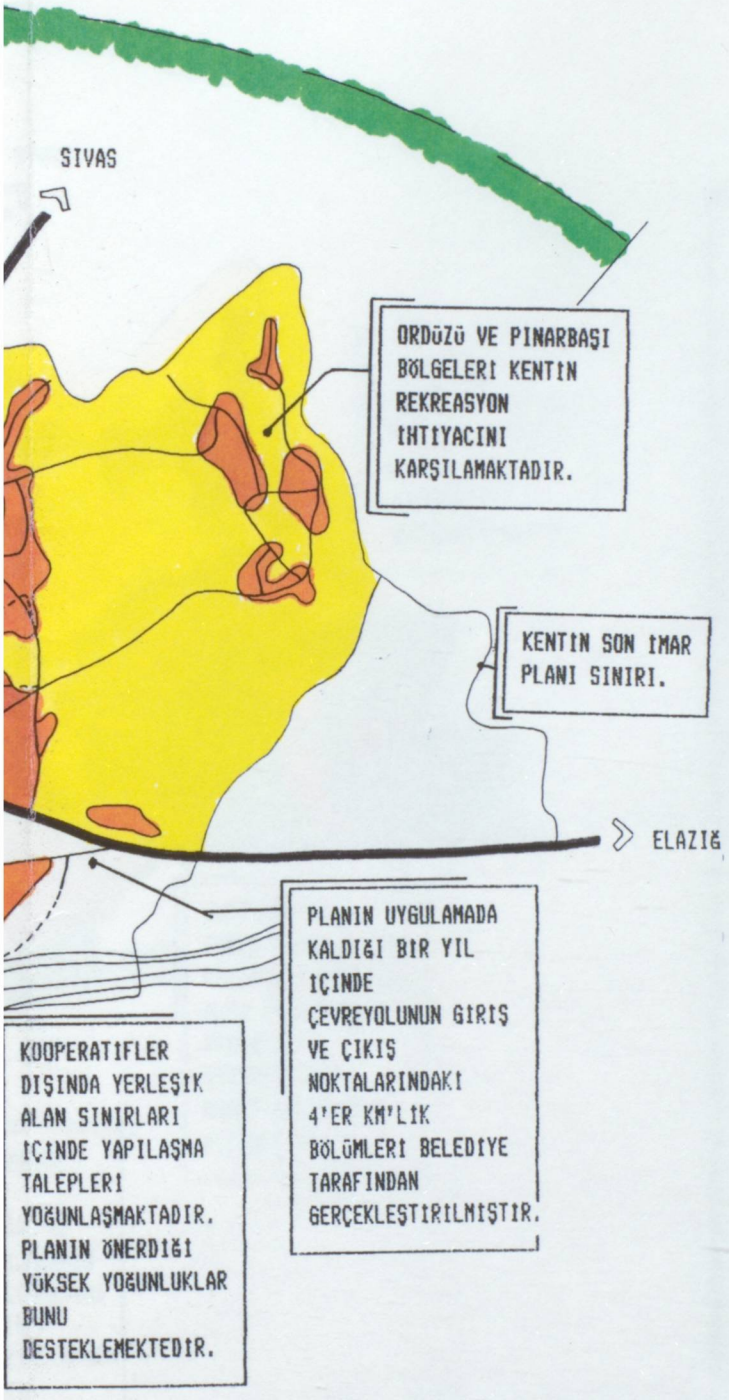
HARİTA : 5. 27
1987 PLANI

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar


MALATYA OVASI
ELAZIĞ
8 KM'Sİ BELEDİYE TARAFINDAN GERÇEKLEŞTİRİLEN ÇEVREYOLUNUN GERİ KALAN BÖLÜMÜNÜN İNŞAASI KARAYOLLARI TARAFINDAN PROGRAMA ALINMIŞTIR.
ASKERİ ALAN 2. ORDU
ADANA
ANKARA
KARAKAVAK MEVKİİNDE KOOPERATİFLERİN TALEPLERİ DOĞRULTUSUNDA GELİŞEN KONUT ALANI.
YEŞİLYURT
MEVCUT ULAŞIM AKSLARI ÜZERİNDE TARIM ALANLARI İLE İÇİÇE GELİŞİMİNİ SÜRDÜREN KONUT ALANLARI.
ADIYAMAN
BEYDAĞI YAMAÇLARINDAKİ GECEKONDULAŞMA ARTARAK DEVAM ETMEKTE, TEKNİK VE SOSYAL ALTYAPIDAN YOKSUN KONUT ALANLARI BÜYÜMEKTEDİR.



LEJAND

- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- GECEKONDU GELİŞİMİ
- SANAYİ ALANI
- RESMİ KURUM
- ASKERİ ALAN
- YEŞİL ALAN
- TARIM ALANI
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- MEVCUT ULASIM AKSI
- GERÇEKLEŞMEYEN ULASIM AKSI
- DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.28
1988 ARAZİ KULLANIM

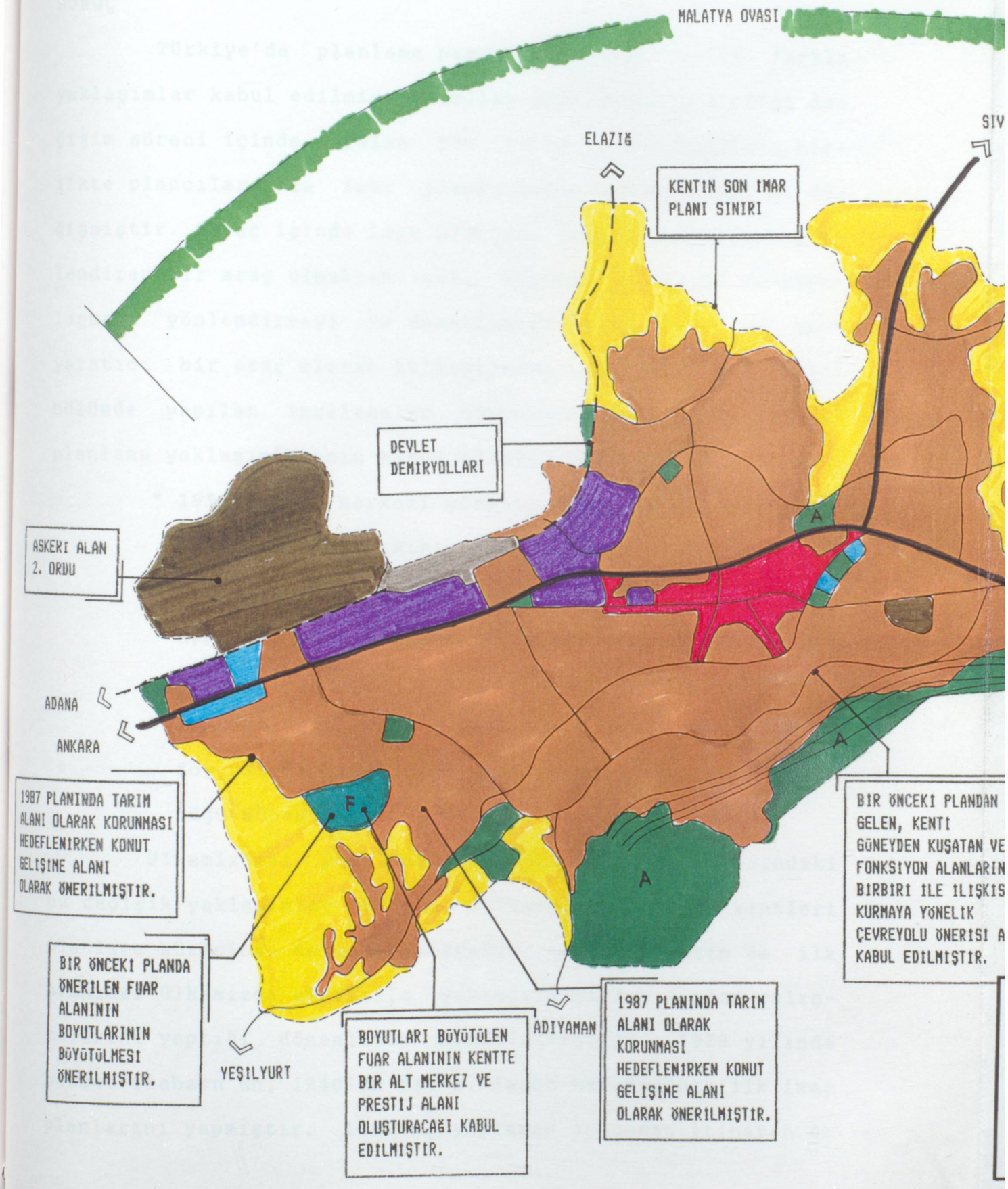
ÖLÇEK : 1/50.000

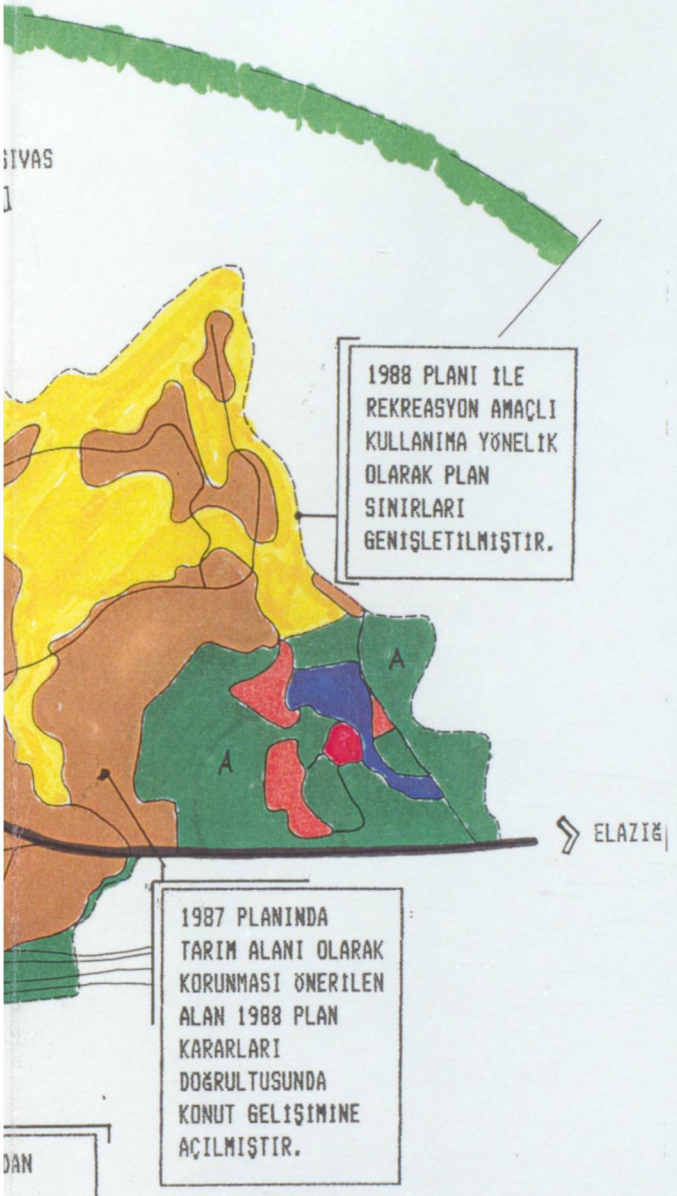
KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994


MALATYA OVASI
ELAZIĞ
SIV
KENTİN SON İMAR PLANI SINIRI
DEVLET DEMİRYOLLARI
ASKERİ ALAN 2. ORDU
ADANA
ANKARA
A
A
A
F
1987 PLANINDA TARIM ALANI OLARAK KORUNMASI HEDEFLENİRKEN KONUT GELİŞİME ALANI OLARAK ÖNERİLMİŞTİR.
BİR ÖNCEKİ PLANDA ÖNERİLEN FUAR ALANININ BOYUTLARININ BÜYÜTÜLMESİ ÖNERİLMİŞTİR.
YEŞİLYURT
BOYUTLARI BÜYÜTÜLEN FUAR ALANININ KENTTE BİR ALT MERKEZ VE PRESTİJ ALANI OLUŞTURACAĞI KABUL EDİLMİŞTİR.
ADIYAMAN
1987 PLANINDA TARIM ALANI OLARAK KORUNMASI HEDEFLENİRKEN KONUT GELİŞİME ALANI OLARAK ÖNERİLMİŞTİR.
BİR ÖNCEKİ PLANDAN GELEN, KENTİ GÜNEYDEN KUŞATAN VE FONKSİYON ALANLARIN BİRBİRİ İLE İLİŞKİS KURMAYA YÖNELİK ÇEVREYOLU ÖNERİSİ A KABUL EDİLMİŞTİR.



DAN

N VE
ARININ
ŞKISINI

SI AYNEN
R.

LEJAND

- PLAN SINIRI
- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- SANAYİ ALANI
- RESMİ KURUM
- ASKERİ ALAN
- GÜNÜBİRLİK KULLANIM ALANI
- F — FUAR ALANI
- YEŞİL ALAN
- A — AĞAÇLANDIRILACAK ALAN
- KORUNACAK TARIM ALANI
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- ULAŞIM AKSI
- GÖLET
- DOĞAL EŞİK

PLAN YAPIM TARİHİ	: 1988
PLAN NİTELİĞİ	: REVİZYON+İLAVE
PROJEKSİYON TARİHİ	: 2015
GLOBAL YOĞUNLUK	: 185 Kişi/Ha
PLANLANAN TOPLAM ALAN	: 4100 Ha
MEVCUT KONUT ALANI	: 1020 Ha
ÖNERİ NÜFUS	: 760.000 Kişi
MEVCUT NÜFUS	: 244.280 Kişi

HARİTA : 5.29
1988 PLANI

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994

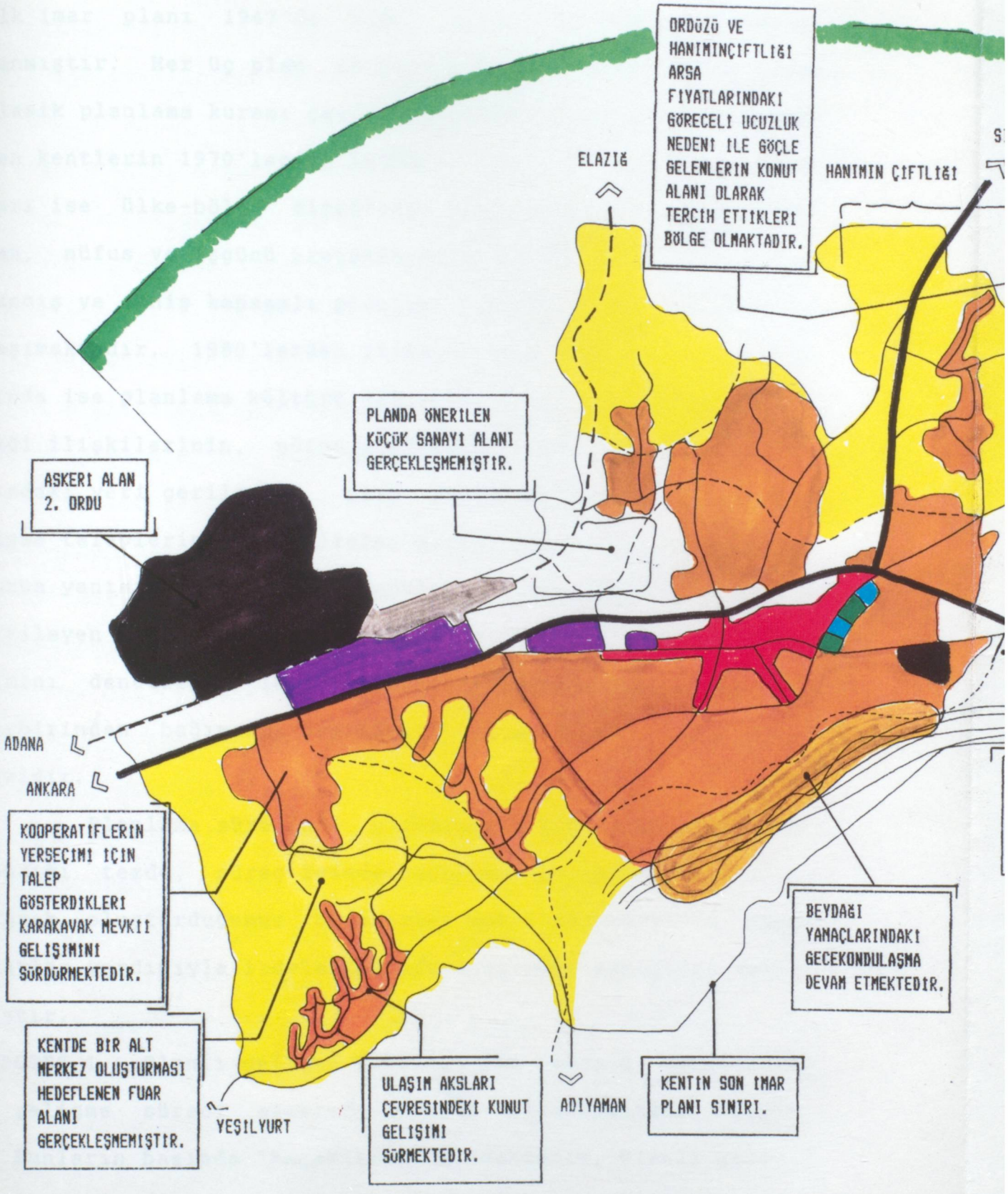
BÖLÜM 6

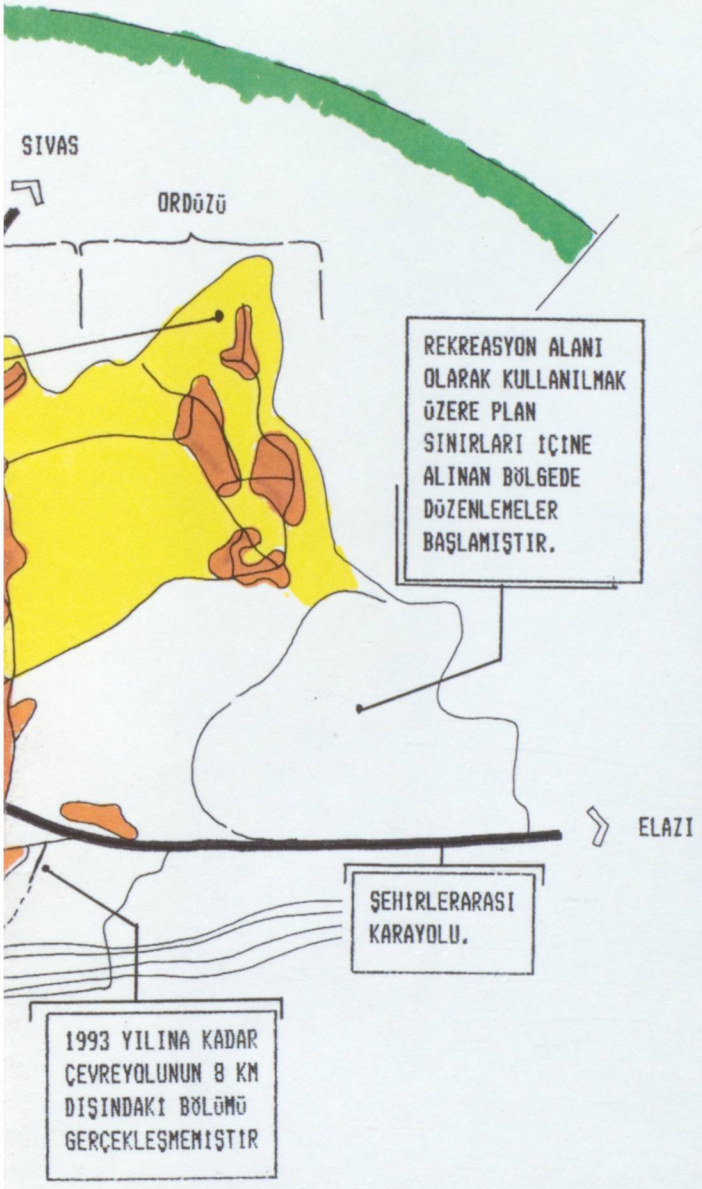
SONUÇ

Türkiye'de planlama pratiğinde süreç içinde farklı yaklaşımlar kabul edilmiş, planlama pratiğinin geçirdiği değişim süreci içinde yeralan tüm kurum ve kuruluşlarla birlikte plancıların da imar planlarından beklentileri de değişmiştir. Süreç içinde imar planları kentin gelişimini yönlendiren bir araç olmaktan çok, kentsel kullanımı ve yapılaşmayı yönlendirmeyi ve denetlemeyi hedef alan ve rant yaratıcı bir araç olarak kullanılmaya başlanmıştır. İkinci bölümde yapılan incelemeler sonucunda Türkiye'de farklı planlama yaklaşımlarının kabul gördüğü üç dönem ise;

* 1956 öncesi merkezi yönetim güdümünde klasik kent planlama yaklaşımının kabul gördüğü dönem,
* 1956-1980 dönemi merkezi yönetim güdümünde geniş kapsamlı kent planlama yaklaşımının kabul gördüğü dönem,
* 1980 sonrası yerel meclis etkinliğinde kapasite doygunluğu hedefleyen plan yaklaşımının kabul gördüğü dönemdir.

Ülkemizdeki planlama pratiğinin gelişme sürecindeki bu değişik yaklaşımlar Trabzon, Tekirdağ ve Malatya kentleri planlama sürecinde de gözlenmektedir. Her üç kentin de ilk planları ülkemizde ağırlıkla yabancı uzmanların plan çalışmalarını yaptığı dönemlerde hazırlanmıştır. 1938 yılında Lambet Trabzon'un, 1940'da ise H. Prost Malatya'nın ilk imar planlarını yapmıştır. 1940'lı yılların sonundan itibaren de


ORDÜZÜ VE HANIMINÇIFTLIĞI ARSA FIYATLARINDAKI GÖRECELI UCUZLUK NEDENI ILE GÖÇLE GELENLERIN KONUT ALANI OLARAK TERCIH ETTIKLERI BÖLGE OLMAKTADIR.
ELAZIĞ
HANIMIN ÇIFTLIĞI
PLANDA ÖNERILEN KÜÇÜK SANAYI ALANI GERÇEKLEŞMEMIŞTIR.
ASKERI ALAN 2. ORDU
ADANA
ANKARA
KOOPERATIFLERIN YERSEÇIMI IÇIN TALEP GÖSTERDIKLERI KARAKAVAK MEVKII GELIŞIMINI SÜRDÜRMEKTEDIR.
BEYDAĞI YAMAÇLARINDAKI GECEKONDULAŞMA DEVAM ETMEKTEDIR.
KENTDE BIR ALT MERKEZ OLUŞTURMASI HEDEFLENEN FUAR ALANI GERÇEKLEŞMEMIŞTIR.
YEŞILYURT
ULAŞIM AKSLARI ÇEVRESINDEKI KUNUT GELIŞIMI SÜRMEKTEDIR.
ADIYAMAN
KENTIN SON IMAR PLANI SINIRI.



LEJAND

- KONUT ALANI
- KENT MERKEZİ
- GECEKONDU GELİŞİMİ
- SANAYİ ALANI
- RESMİ KURUM
- ASKERİ ALANI
- YEŞİL ALAN
- TARIM ALANI
- DDY
- DEMİR YOLU
- KARAYOLU
- MEVCUT ULAŞIM AKSI
- GERÇEKLEŞMEYEN ULAŞIM AKSI
- DOĞAL EŞİK

HARİTA : 5.30
1993 ARAZİ KULLANIM

ÖLÇEK : 1/50.000

KUZEY

Kaynak: Yerel Çalışmalar

MALATYA ÖRNEK OLAY ÇALIŞMASI

1994

Türk mimarlar planlama pratiğine katılmıştır. Tekirdağ'ın ilk imar planı 1947'de Kemal Ahmet Aru tarafından hazırlanmıştır. Her üç plan da yapıldıkları dönemde kabul gören klasik planlama kuramı çerçevesinde hazırlanmıştır. Adı geçen kentlerin 1970'lerden itibaren yeniden ele alınan planları ise ülke-bölge ölçeğinden gelen kararları değerlendiren, nüfus ve işgücü projeksiyonlarına dayalı olarak hazırlanmış ve geniş kapsamlı planlama yaklaşımının özelliklerini taşımaktadır. 1980'lerden itibaren yapılan plan çalışmalarında ise planlama kültürü değişime uğramış, ülke-bölge ölçeği ilişkilerinin, nüfus projeksiyonlarının önem sıralamasındaki yeri gerilemiş, plan sınırları kapasiteler ve gelişme taleplerindeki eğilimler doğrultusunda belirlenmiştir. Bunun yanısıra her dönemde gözlenen olgu, kentin gelişmini etkileyen makro yatırım kararlarının kentin toprak kullanımını denetleyen imar planlarının hazırlanması sürecinde birbirinden bağımsız üretilmesi ve uygulamayı güçleştirmesidir.

Planlama sürecinde çözümlemeli bir yaklaşımın amaçlandığı tezde, süreç içinde saptanan gelişmeleri dikkate alarak oluşturduğumuz hipotezler anket sonuçları ve örnek olaylar yardımıyla irdelendiğinde aşağıdaki sonuçlara varılmıştır.

HİPOTEZ 1. Planlı gelişme alanları ile plansız alanlardaki gelişme süreci arasında önemli paralellikler vardır. Bunların başında "Saçaklanma" gelmektedir. Planlı gelişme alanlarında, gelişen altyapı paralelinde etaplama enteg-

rasyonunun sağlanamaması ve kentin yaygın bir alanda uzun sürede doygunluğa ulaşması nedeni ile gözlenen gelişmeler saçaklanmalar biçiminde oluşmaktadır.

Planlı gelişme alanlarında etaplamanın olmaması, altyapı entegrasyonunun sağlanamaması ve parsellerin arsa pazarı koşullarında farklı dönemlerde imar uygulamalarına girmesi ve bu bağlamda fizik mekanın uzun sürede doygunluğa ulaşması nedeni ile gelişmelerin saçaklanmalar biçiminde olduğu gözlenmektedir. 6785 ve 3194 sayılı imar kanunları, gelişme alanlarında yapı ruhsatı alabilmek için onaylı parselasyon planlarının yanısıra altyapının da gerçekleştirilmiş olmasını şart koşarken aynı maddeler, altyapı olmadığı durumlarda belirli şartlarla yapılaşmaya izin vermektedir. Bu da imar planlarının altyapı gelişimi ile entegrasyonunu güçleştirmektedir. Plan uygulamalarında gelişmenin etaplamalar ve altyapı entegrasyonu ile denetlenememesi dağınık ve uzun süreli gelişmelere neden olmaktadır. Üç örnek olayda incelenen plan çalışmalarında bir etaplama olgusu yoktur. Bu nedenle Trabzon'da karayolu ve mevcut ulaşım akslarının çevresinde plan uygulaması gerçekleşmiştir. Tekirdağ kentinde ise altyapı ve diğer donatı alanları belirli bir etaplama ile gerçekleştirilememiş ve kent mevcut ulaşım akslarına bağlı olarak gelişmiştir. Malatya örnek olayında ise, kent kompakt bir makro forma sahip olmasına rağmen 1953 yılı plan hedeflerinden olan konut alanları 1987 yılına kadar gerçekleşmemiş, bunun yanısıra tarım alanlarına ulaşan ulaşım aksları üzerinde dağınık, saçaklanan bir yerleşme dokusu

oluşmuştur. Bu bağlamda her üç örnek olay incelemesinde de gözlendiği gibi konut alanları mevcut ulaşım aksları doğrultusunda bütünleşik fiziksel ve sosyal alt bölgeler oluşmadan saçaklanarak gelişmektedir.

Bu olumsuzlukların önüne geçebilmek ve her dönemde uygulanan farklı planlama yaklaşımlarına rağmen ortaya çıkan, fizik mekan ve sosyal boyutta bütünleşmeyi engelleyen saçaklanma olgusunu önleyebilmek için yapılacak yasal düzenlemeler bağlamında;

* Teknik altyapı planlaması ile kent planlarının entegrasyonunun sağlanması,
* 5 yıllık imar programlarının ana kurgusunun yatırımların etaplanmasına dayandırılması,
* İmar uygulamasına girmek için plan sınırları içinde yeralmanın yeterli olmaması, 5 yıllık imar programına girme şartının aranması,
* Hiçbir koşulda altyapısı gerçekleştirilmemiş alanlarda yapılaşma izni verilmemesi, altyapı yatırım maliyetlerinin kullanıcı ile paylaşılması gerekmektedir.

HİPOTEZ 2. İmar planlama çabalarında süreç içinde plan dışı gelişmeleri engellemeye yönelik ara çözüm olarak eşiklere kadar doyurma eğilimi doğrultusunda plan yapma yaklaşımı ağırlık kazanmıştır. Bu bağlamda ikinci, üçüncü ve diğer plan sınırlarının birinci derece belirleyicisi saçaklanma sınırları olmuştur.

Kentlerin plan önerilerinin ötesinde mevcut altyapıya bağlı gelişerek saçaklanması zaman zaman plan sınırlarının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Plan sınırları dışına taşan gelişmelerin yasallaştırılması, plan dışı gelişme olgusunun ortadan kaldırılması için projeksiyonlar bir yana bırakılarak kapasite doygunluğu hedefleyen plan yaklaşımı ile plan sınırları belirlenmekte, kentin nüfus gelişiminin gerektirdiği alanların üzerinde plan sınırları genişletilmektedir. Bu da beraberinde saçaklanmaların, ülke-bölge yakın çevre ilişkilerini, nüfus ve işgücü projeksiyonlarının gerektirdiği alan ihtiyacının önüne geçtiğini göstermektedir. Trabzon kentinde 1987 yılında yapılan plan çalışması ile 1984 plan sınırları doygunluğa ulaşmadan plan sınırları genişletilmiştir. Tekirdağ kentinde uygulamadaki plan sınırları doygunluğa ulaşmadan ilave imar planları ile plan sınırları genişletilmektedir. Malatya kentinde 1987 yılında yapılan plan çalışması bir yıl sonra revize edilmiş ve plan kararlarında değişiklikler yapılarak plan nüfusu arttırılmıştır. Bu bağlamda her üç örnek olay çalışmasında da son dönemde yapılan planların sınırları nüfus projeksiyonlarının ötesinde saçaklanmalar ve gelişme eğilimleri doğrultusunda belirlenmiştir. Projeksiyonlara dayalı olarak plan sınırlarını belirleme yönteminin terk edilerek kapasiteler doygunluğu hedefleyen plan yaklaşımı doğrultusunda plan sınırlarının oluşturulması, hizmet götürülmesi gereken alanların büyümesine bağlı olarak uygulama aşamasında belediyelerin büyük sorunlar ile karşılaşmasına neden olmaktadır.

Plan hedeflerinin dönemi içinde gerçekleşmesini önleyen, kentteki altyapı yatırım maliyetlerini arttıran ve bütünleşmeyi engelleyen bu olumsuz gelişmeleri önlemek için;

* Kapasite doygunluğu hedefleyen plan yaklaşımı terk edilerek, plan sınırlarının nüfus projeksiyonları bağlamında belirlenmesi,
* Plan sınırları belirlenirken ülke ve bölge ölçeğinden gelen veriler ve plan hiyerarşisi dikkate alınması,
* Geliştirilecek kentsel arsa politikaları ile kentsel arsa üretmek ve plan sınırları dışında yer seçiminin cazip olmaktan çıkartılması,

gerekmektedir.

HİPOTEZ 3. Saçaklanmaların mevcut yollar üzerinde gerçekleşmesinin belirleyicilerinden biri belediyelerin kentin gelişiminde politika üretememiş olması ve dolayısıyla planın önerdiği önemli altyapı unsurlarının özellikle diğer fonksiyonları doğuracak ve yönlendirecek olan ve kent omurgası olarak adlandırılabilecek ana ulaşım sistemlerinin gerçekleşmemesidir. Bu da süreç içinde diğer donatı alanlarında olduğu gibi ulaşım sistemlerinin de kişi davranışlarına bağlı imar uygulamaları ve bunlara bağlı oluşacak terkler sonucunda gerçekleşmesinin beklenmesinden kaynaklanmaktadır.

Ülkemizde plan uygulama süreci içinde planda önerilen donatı alanlarının gerçekleşmesi için benimsenen yöntem

ağırlıklı olarak bedelsiz terk yoludur. Kentlerin ana ulaşım aksları da dahil olmak üzere her tür donatı için aynı yöntem izlenmektedir. Kentin makroformunda temel belirleyicilerden biri olan ana ulaşım aksının gerçekleşmesi sürecide bu bağlamda uzamakta, belirli noktalarda terkler yapılırken bu terklerin bütünleşmesi plan döneminde gerçekleşmemektedir. Bu sürede ana yol güzergahı üzerinde plan kararlarına aykırı gelişmelerin olması da beraberinde güzergah değişikliğini getirerek uygulama sürecini daha da uzatmaktadır. Ana taşıyıcının hedeflenen sürelerde gerçekleşmemesi sonucunda kent mevcut ulaşım akslarının yönlendirdiği şekilde gelişmektedir. Bu olgu her üç örnek olayda da gözlenmektedir. Bu bağlamda Trabzon'da Tanjant Yol, Tekirdağ'da Çevre Yolu, Malatya'da ise konut alanları içindeki ana yollar planların hedeflediği sürelerde ve konumlarda gerçekleştirilememiştir. Ana ulaşım aksları hedeflenen dönemlerde gerçekleşmemesi sonucunda Trabzon ve Tekirdağ'da olduğu gibi plan kararlarına aykırı oluşumlar ortaya çıkmakta, bu plana aykırı oluşumlar da bir sonraki plan kararlarında ana ulaşım akslarının konumlarının değişmesine neden olmuştur. Tekirdağ'da önerilen çevre yolunun batı bölümünün iki, doğu bölümünün ise üç ayrı plan kararı ile konumları değiştirilmiştir. Bu uygulamalar sonucunda kentler beklenenden farklı sürelerde, farklı makroformlara sahip olmaktadır.

Donatı alanlarının terkler ile elde edilme sürecinin uzunluğu ve bunun olumsuzluklarının önüne geçebilmek için;

* Belediyelerin yapmaları gereken yatırımları ger-

çekleştirecek akçal kaynaklara sahip olmaları sağlanması,

* Plan sınırları içinde, plan bütünlüğünü zedeleyici ve spekülatif amaçlı olarak arsaların boş bekletilmesinin engellenmesi,

* 18. madde uygulaması plan sınırları içinde öncelikli alanlar belirlenerek, 5 yıllık imar programı etaplarına uygun şekilde gerçekleştirilmesi,

gerekmektedir.

HİPOTEZ 4. Kent içi ana ulaşım aksının planın hedeflediği süre içinde gerçekleşmemesi nedeni ile kent içinden geçen karayolu, kent makroform gelişiminin temel belirleyicisi olmaktadır.

Ana ulaşım aksının imar uygulamalarına bağlı terklerle gerçekleşmesi beklenirken, şehirler arası ulaşıma hizmet eden karayolu kamulaştırma yolu ile gerçekleştirilmekte ve süreç içinde şehirler arası ulaşımın yanısıra kentin anayol işlevini de yüklenmektedir. Ulaşılabilirliğin güçlenmesine bağlı olarak da karayolu kentin makroformunun biçimlenmesinde temel belirleyicilerden biri olmaktadır. Trabzon, Tekirdağ ve Malatya'da şehirler arası karayolu kent içinden geçmekte, plan kararları ile birbirinden ayrılması hedeflenmesine rağmen şehirler arası ve şehir içi ulaşım fonksiyonunu bir arada yüklenmektedir. Trabzon'da Tanjant yolun, Tekirdağ'da Çevre yolunun ve Malatya'da konut alanlarını birleştiren ulaşım akslarının önerildikleri plan

dönemi içinde gerçekleşmemesi nedeni ile kentler karayoluna bağlı olarak gelişmelerini sürdürmektedir. Her dönemde plan kararları ile Trabzon kentinin gelişimi ağırlıklı olarak güneydoğuya çekilmesi hedeflenmesine rağmen kent karayolu boyunca lineer gelişimini sürdürmüştür. Tekirdağ kenti ise plan kararları ile yarı konsantrik bir makroformda gelişmesi hedeflenirken günümüzde karayolu boyunca lineer gelişimini sürdürmektedir. Malatya kentinde ise plan kararları ile kompakt bir kent makroformu hedeflenirken karayolu üzerindeki gelişmeler daha hızlı gerçekleşmiştir. 1953 planından sonra ilave planlarla yapılaşmaya açılan bölgeler Sıvas karayolu ve Erzurum-Ankara karayolu üzerinde yer almaktadır. Sonuç olarak kentlerin içinden geçen kararyolları kentdeki konut alanlarının ve diğer fonksiyonların yerseçimlerini yönlendirmekte, kentin gelişme yönünü ve makroformunu belirleyici olmaktadır.

Kent makroformunda karayolunun plan kararlarınından daha belirleyici bir öge olmasını önlemek amacı ile;

* Kent içi kararyolu geçişlerinin engellenmesi,
* Ülke ve bölge ölçeğinde ulaşım kararları ve güzergahları belirlenirken yerleşmelerin gelişimleri ve mevcut plan kararlarının dikkate alınması,
* Çok zorunlu durumlarda kent içinden geçen karayollarının kent trafiğinden soyutlanması,

gerekmektedir.

HİPOTEZ 5. Yerleşme nüfusu, imar planının önerdiği dağılım-

dan farklı bölgelerde yığılmaktadır. Plan projeksiyon yılından önce, projeksiyon nüfusuna ulaşıldığı halde plan gelişme alanları gerçekleşmemiş ise; yerleşik alan aşırı yoğunlaşmaktadır.

Planın önerdiği ulaşım akslarının gerçekleşmemesi ve her plan revizyonunda yerleşik alanda yoğunluk artışlarına gidilmesi planlarda önerilen gelişme alanlarının gerçekleşmesinden önce yerleşik alanda yeniden yapılanmayı getirmektedir. Bunun yanısıra mevcut ulaşım aksları ve karayolu üzerinde oluşan gelişmeler hedeflenenin üzerinde yoğunluklara ulaşmaktadır. Her üç örnek olay çalışmasında da bu olgu ile karşılaşılmaktadır. İnşaat ruhsatlarının %70'den fazlası yerleşik alan sınırları içinde verilmiş olması gelişme alanları yerine altyapısı yapılmış, teknik ve sosyal donatıları gerçekleştirilmiş olan yerleşik alanda yerseçmeyi tercih edildiğini göstermektedir. Bu da kentin beklenen nüfuslara yaklaşmasına rağmen, hedeflenen makroforma ulaşmasını engellemektedir.

HİPOTEZ 6. Plan önerileri ile parsel sahiplerinin bireysel çıkarları çakışmadığı zaman tadilat talepleri oluşmaktadır. Parsel bazında tadilat talepleri ile elde edilen rantın yeterli düzeyde kamu ile paylaşılamaması sonucunda tadilat talepleri artmaktadır.

Anket çalışması verilerinin sonuçlarına göre de ülkemizde yapılan imar planları revizyonlardan önce parsel bazındaki tadilatlar yolu ile değişikliğe uğramaktadır. Ki-

şiler plan kararlarını bir bütün olarak değil ağırlıkla sahip oldukları parsel bazında değerlendirmekte ve kendi kişisel kayıp ya da kazançlarının yorumunu yapmaktadır. Bu nedenle parsel bazındaki tadilat talepleri her üç örnek olayda da ağırlıklı olarak parsel sahiplerinin rant arttırıcı başvurularından kaynaklanmaktadır. Bu bağlamda tadilatlar, donatı alanlarından konut veya ticaret alanına dönüş ve yapılaşma haklarını arttırıcı yönde olmaktadır.

Plan yapımından sonra oluşan tadilatlar ile plan kararlarının değişmesi ve bütüncüllüğün bozulmasının önüne geçebilmek için;

* Tadilatlar yolu ile elde edilen rantın kamu ile paylaşılması,
* Plan yapımından sınra rant elde edici tadilatların engellenmesi,
* Donatı alanlarından rant elde edici fonksiyonlara dönüşümü getiren tadilatların engellenmesi,

gerekmektedir.

EK I

YILDIZ ÜNİVERSİTESİ
MİMARLIK FAKÜLTESİ
ŞEHİR ve BÖLGE PLANLAMA BÖLÜMÜ

ARZU KAHRAMAN
DOKTORA TEZİ
BELEDİYE ANKETİ

1)Belediyenin adı:
2)İdari statüsü : ( )İlçe ( )Bucak ( )Belde
3)Kuruluş tarihi :
4)Belediye İmar md./Planlama md./Şefliğinde çalışan teknik eleman adedi;

Y.Mimar	____ Kişi	Y.Şehir Plancısı	____ Kişi
Mimar	____ Kişi	Harita Mühendisi	____ Kişi
İnşaat Mühendisi	____ Kişi	Y.Harita Mühendisi	____ Kişi
Y.İnşaat Mühendisi	____ Kişi	Harita Teknikeri	____ Kişi
Şehir Plancısı	____ Kişi	İnşaat Teknikeri	____ Kişi

YERLEŞMENİN KONUMU

5)Belediyenin yer aldığı coğrafi bölge;

( )İç Anadolu Bölgesi ( )Karadeniz Bölgesi ( )Ege Bölgesi
( )Doğu Anadolu Bölgesi ( )Marmara Bölgesi ( )Akdeniz Bölgesi
( )Güney Doğu Anadolu Bölgesi

6)Belediyeniz aşağıdakilerden hangisinin yakınında yer almakta;

( )a.Deniz kıyısında mı? ( )b.Gölkıyısında mı? ( )c.Akarsu kıyısında mı?
( )d.Ülke sınırında mı? ( )e.Anayol kenarında mı? kaç km? _____
( )f.Demiryolu kenarında mı? kaç km? _____
( )g.Büyük kentlere yakın mı?
(Hangi Şehir _____) ( )10-20 km ( )21-30 km

7)Yerleşmedeki hakim fonksiyon aşağıdakilerden hangisidir?
( )Tarım ( )Büyük Sanayi ( )Küçük Sanayi ( )Ticaret
( )Kamu hizmetleri ( )Turizm

PLAN ÇALIŞMALARI

8)Yerleşmenin halihazır haritası var mı? ( )Evet (Onay tarihi ____) ( )Hayır

9)Yerleşmenin kadastral haritası var mı? ( )Evet (Onay tarihi ____) ( )Hayır

10)Yürürlükdeki Planın projeksiyon tarihi ve nüfusu kaç kişidir? _____

11)Yürürlükdeki Planın projeksiyon alanı (Planın önerdiği alan büyüklüğü) kaç hektardır? _____

12)Tip İmar yönetmeliği mi kullanılıyor? ( )Evet ( )Hayır
Özel plan notları var mı? ( )Evet ( )Hayır

13)Yerleşme yürürlükteki plana uygun mu gelişiyor? ( )Evet ( )Hayır

14)Yerleşmenizde imar planı sınırları dışında mevzi imar planı yapılıyor mu?
( )Evet ( )Hayır
Cevabınız EVET ise yaklaşık kaç adet MİP mevcut? _____

15)Yerleşmedeki maksimum kat adedi nedir? _____

16)Planda önerilen maksimum kat adedi nedir? _____

17)Bugüne kadar yapılan plan adedi;

Plan Adedi	Plan Onay Tarihi	İmar Planı	Revizyon İmar Pl.	İlave İmar Planı	Islah İmar Planı	Koruma Amaçlı İmar Planı
1.Plan	_____	☐	☐	☐	☐	☐
2.Plan	_____	☐	☐	☐	☐	☐
3.Plan	_____	☐	☐	☐	☐	☐
4.Plan	_____	☐	☐	☐	☐	☐
5.Plan	_____	☐	☐	☐	☐	☐
6.Plan	_____	☐	☐	☐	☐	☐

18)Birden fazla plan yapılmışsa AMACI aşağıdakilerden hangisidir?

a.Revizyon amaçlı_____( ) b.Ilave imar planı_____( )
c.Islah imar planı_____( ) d.Koruma amaçlı imar planı ____( )

.Sorunun yanıtı a ise revizyon nedenleri

a.Kat adedi talepleri - - - - - - - - - - - - - - - - -( )
b.Fonksiyon alanlarında değişiklik gereği - - - - - - -( )
c.Ulaşım ağında değişiklik yapılması amacı ile - - - -( )
d.Planın yerleşmenin gelişmesinin gerisinde kalması - -( )
e.Diger _____( )

.Sorunun yanıtı b ise ilave imar planı nedenleri

a.Plan sınırı içindeki alanların gelişmediği halde çeşitli nedenlerle plan sınırı dışında gelişme talepleri - - - - -( )
( )A.Konut alanları ( )B.Sanayi alanları ( )C.Turizm alanları
b.Nüfus artışı nedeni ile planın önerdiği yerleşim alanının yetersiz kalması -( )
c.Resmi kurum alanlarına ihtiyaç duyulması - - - - - - - - -( )
(Hangileri) _____
d.Diger _____ ( )

.Sorunun yanıtı c ise ıslah imar planı nedenleri

a.Plan sınırları dışındaki yapılaşmanın yasallaştırılması - ( )
b.Gecekondu alanlarının yasallaştırılması - - - - - - - - -( )

.Sorunun yanıtı birden fazla seçeneği içeriyorsa gerekli açıklamaları herbiri için ayrı ayrı yapınız.

19)Yürürlükteki plan sınırı dışında aşağıdaki fonksiyonlarda gelişme gösteren alan varmı?
( )Konut ( )Sanayi ( )Kamu kurumları ( )Hiçbiri

20) İmar planı dışında oluşan fonksiyon alanlarına kamu hizmetleri götürüldümü?

	Evet	Hayır		Evet	Hayır		Evet	Hayır
Yol	( )	( )	Kanalizasyon	( )	( )	Elektrik	( )	( )
Su	( )	( )	İlkokul	( )	( )	Otobüs servisi	( )	( )

21) Plan uygulaması sırasında tadilat sebepleri ağırlıkla nelerdir?
<u>Ağırlık sırasına göre numaralayınız.</u>

a. Plan yapımı sırasındaki teknik hatalar _____
b. Yol genişliklerinde değişiklikler _____
c. Yol güzergahlarındaki değişiklikler _____
d. Kat adedi değişiklikleri _____
e. Altyapı imar planı uyumsuzluklarından doğan değişiklikler _____
f. Fonksiyon değişiklikleri _____
f1.. Konut alanını diğer fonksiyonlara çevirme _____
f2.. Yeşil alanını diğer fonksiyonlara çevirme _____
f3.. Kamu kurum alanlarının gerçekleşememesinden dolayı diğer fonksiyonlara çevirme _____
g. Diğer _____

22) Yerleşme içinde ortalama arsa fiyatları nelerdir?

.. Konut alanı içinde _____
.. Ticaret merkezinde _____
.. Planla gelişmeye açılan alanlarda _____
.. Plan dışı alanlarda _____

23) İmar planının önerdiği gelişme alanlarında belediye mülkiyetinde arsa varmı?
( )Evet ( )Hayır
Cevap EVET ise yaklaşık kaç hektar _____

24) Planda önerilen, gerçekleşmeyen donatı alanı varmı?

( )Evet ( )Hayır
Cevap EVET ise

FONKSİYON	NEDENİ	TADILAT TALEPLERİ GELİYORMU?
Okul		
Park-Çocuk bahçesi		
Ana ulaşım aksları		
Sağlık alanları		
Spor alanları		
Cami		
Kamu kurum alanları		

25)Gerçekleşmeyen ana ulaşım aksları var mı?

( )Evet ( )Hayır

Cevap EVET ise nedenleri _____

_____

_____

Cevap EVET ise doğurduğu sakıncalar nelerdir _____

_____

_____

26)Yerleşme plana uygun gelişmiyorsa sizce nedenleri?

( )a.Plan sınırları içindeki arsa fiyatlarının yüksekliği nedeni ile plan sınırı dışında yerleşme isteği

( )b.Planın önerdiği ulaşım akslarının gerçekleşmemesinedeni ile kadastral yollar çevresinde yapılasma talepleri

( )c. Diğer _____

_____

_____

27)Yürürlükteki imar planınızı uygulamada karşılaştığınız güçlükler varmı?

_____

_____

_____

28)Sizce planın uygulanabilmesi için yapılması gerekenler nelerdir?

( )a.Kamu kuruluşlarının planla uyumlu yatırım kararları.

( )b.Merkezi yönetimin kaynak ayırmada plan kararlarına özen göstermesi.

( )c.İmar planlarının çok detaya inmeden ile gelişmeyi yönlendirmek. İmar planlarının hangi detayda kalmasını tercih edersiniz?____

_____

_____

( )d.Yönetmeliklere gerek bırakmayacak plan notlarının oluşturulması.

( )e. _____

_____

_____

KAYNAKLAR

AÇLAR, Ahmet; (1981) Altyapı Ekonomisinin, Kentsel Kalkülasyonunun ve Taşınmaz Değerlerinin Saptanmasının İmar Uygulamalarındaki Rolü, **İmar Planları Uygulamasında Karşılaşılan Güçlükler** (Harita Kadastro-İmar Planı İlişkileri), İstanbul: İDMMA Harita Kadastro Fakültesi.

AK, İnci; (1981) Türk Kalkınmasında "Uygulanacak Planlama Tekniği" Kullanımı ve Metropolleşme Sorunlarını Çözmede Kurumsal Yapı Ana Hatları, **2. Türkiye İktisat Kongresi, "Sosyal Gelişme ve İstihdam" Komisyonu Tebliğleri**, 2-7 Kasım 1981, Ankara: DPT Yayın No:1783.

AKÇURA, Tuğrul; (1968) Türkiye'de Şehir Planlaması Konusunda Bazı Görüşler, **1. Milli Fiziki Planlama semineri**, İstanbul: Kurtuluş Matbaası.

AKÇURA, Tuğrul; (1969) Optimal Şehir Büyüklüğü ve Türk Şehirleri, **Türkiyede Orman Köyleri, Yerleşme, Bölge Planlama, Şehirleşme, Doğu Anadolunun Sorunları, Dokuzuncu İskan ve Şehircilik Konferansları**, Ankara: AÜ SBF NO:284, Sevinç Matbaası.

AKÇURA, Tuğrul; (1971) **Ankara Türkiye Cumhuriyetinin Başkenti Hakkında Monografik Bir Araştırma**, Ankara: ODTÜ MF No:16.

AKÇURA, Tuğrul; (1981) İmar Planlarının Yerini Alabilecek Sistemleri Önermekte Gözlemlenen Tıkanıklık, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri Semineri**, Ankara: TMMOB ŞPO.

AKÇURA, Tuğrul; (1982) **İmar Kurumu Konusunda Gözlemler**, Ankara: ODTÜ MF, No:36.

AKILLIOĞLU, Tekin, (1987) (Yeni) İmar Kanunu ve Yönetim Hukuku, **İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması, XIV. İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları**, 29-30 Mayıs 1986, Ankara: AÜSBF No:560.

AKSOYLU, Sevin, KOCA, Güler; (1985) Kentsel Gelişmenin Eskişehir'de Yarattığı Planlama ve Uygulama Sorunları, **Kentleşme ve Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları Eskişehir Örneği Kollokyumu**, 9. Dünya Şehircilik Günü 6,7,8 Kasım 1985, Ankara: İmar ve İskan Bakanlığı.

AKTÜRE, Sevgi; (1980) Kent Planlamasında "İmar Planları" Yerine Geçebilecek Yeni Plan Türleri ve Planlama Süreçleri, **Türkiye'de İmar Planlaması**, ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF BI.

AKTÜRE, Sevgi; (1981) **19. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi**, Ankara: ODTÜ MF.

ALBAYRAK, Hüseyin; (1989) **Trabzon Tarihine Bir Bakış**, Trabzon.

ALKAN, Ahmet; (1983) **Şehirsel Yerleşmelerde Teknik Altyapı Planlamasında Yararlanılabilecek Yeni Bir Yöntem Araştırması**, SÜ, Konya.

ALKAN, Ahmet; (1991) Kentsel Altyapı Planlama-Uygulama Sürecinin Neresindeyiz? -Konya Örneği-, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendiril-**

mesi, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

ALTABAN, Özcan; (1978) Büyük Kentler Dışında Toplu Yerleşme Girişimleri ve Planlama Sorunları, **Mimarlık**, İstanbul: s:156 TMMOB MO.

ALTABAN, Özcan, KIZILGÜL, Ömür vd.; (1980) Arsa Pazarı - İmar Planı İlişkileri ve Ankara Örneği, **Türkiye'de İmar Planlaması**, ODTÜ ŞBPB Ankara.

ALTABAN, Tuğrul; (1981) İmar Planlarının Elde Ediliş Yöntemlerine Karşılaştırmalı Bir Bakış, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri Semineri**, Ankara: TMMOB ŞPO.

ALTABAN, Özcan; (1985) Kentsel Gelişmenin Kırsal Alandaki Etkileri Üzerine Görüşler, **Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokyumu**, 8. Dünya Şehircilik Günü 1,2,3 Kasım 1984, Adana: ÇÜ MF.

ALTABAN, Özcan; (1985) İmar Yasa Tasarısı Üzerine Görüşler, **Mimarlık**, İstanbul: s:214 TMMOB MO Yayını.

ALTUĞ, Fevzi; (1989) **Kent Ekonomisinin İlkeleri**, Bursa: UÜ İİBF İİMAUM Yayını.

AREN, F. Ülkü; (1982) Kamu Malı Olarak Mekan, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi**, 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.

ARIGÜMÜ, Ş. Kürşad; (1990) İmar Planları ve Ulaşım, **Planlama**, Sayı:7, Ankara: TMMOB ŞPO Yayını.

ARSLAN, Nazmi; (1981) İller Bankasının Önemli Bir Faaliyet Alanı:İmar Planı Uygulamaları, **İmar Planları Uygulamasında Karşılaşılan Güçlükler (Harita Kadastro-İmar Planı İlişkileri)**, İstanbul: İDMMA Harita Kadastro Fakültesi.

ARSLAN, Rıfkı; (1978) Kent Toprakları ve Çevre Sorunu Üzerine, **Sosyoloji Konferansları 16. Kitap'tan Ayrı Basım**, İstanbul: Sevinç Matbaası.

ARSLAN, Rıfkı; (1980) **Sosyo-Ekonomik Açıdan Kent**, İstanbul: İDMMA MF YBŞE Yayın No:1, İDMMA Matbaası.

ARSLAN, Rıfkı; (1984) **Şehir Ekonomisi**, İstanbul: YÜ MF SBP - 309.03.84.

ARSLAN, Rıfkı; (1989) Türkiye'de Kentsel Nüfus Sorunları, **Yerleşim Yazıları**, İstanbul: YÜ MF SBPB Yayını KTP./001.89 YTÜ Matbaası.

ARU, Kemal A.; (1968) Türkiye'de Metropoliten ve Şehir Planlamalarında Geçirilen Safhalar ve Yorumlanması, **1. Milli Fiziki Planlama semineri**, İstanbul: Kurtuluş Matbaası.

ARU, Kemal A.; (1982) Türkiye'de İmar Planı Yarışmaları Tarihi, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi**, 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.

ATALIK, Gündüz; (1977) Şehir Planlaması ve Belediyeler, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi**, Sayı:13 İstanbul: İTÜ MF.

ATALIK, Gündüz, (1984) **Kent Planlaması Teknikleri**, İstanbul: İTÜ MF.

ATAMAN, Orol; (1972) Türkiye'de Kent Planlaması Sorunu, **Mimarlık**, Sayı:108, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

AYAN, Mesut; (1977) **Sanayinin Kentleşmeye Etkisi, Seydişehir**

Örneği, (Basılmamış Doktora Tezi), İzmir.
AYDEMİR, Saliha; (1989) Planlarla Plansız Gelişen Kent, **Mimarlık**, Sayı:234, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
AYDEMİR, Şinasi; (1978) **Doğu Karadeniz Bölgesi Trabzon Alt Bölgesi (TBAB) Kentsel Etki Alanlarının Saptanması İçin Bir Yöntem: Etkileşim Esası,** Trabzon: Karadeniz Matbacılık ve Gazetecilik A.Ş.
AYDEMİR, Şinasi; (1987) Yeni İmar Mevzuatı ve Trabzon'da İmar Uygulamaları, **İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması,** XIV. İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları 29-30 Mayıs 1986, Ankara: AÜSBF Yayını No:560.
AYDEMİR, Şinasi; (1989) Trabzon'un Kentsel Kimliği, **Mimarlık Dergisi,** Sayı:234, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
AYDEMİR, Şinasi, ENÖN, Zerrin, vd; (1982) Trabzon İmar Planı Uygulaması Değerlendirmesi, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.
AYDEMİR, Şinasi; (1987) 3194 Sayılı Yasa Döneminde İmar Uygulamaları ve Değişikliklerinden Doğan Uyuşmazlıklar: Planlama ve Yargı, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem, 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986,** Ankara: Sevinç Matbaası.
AYDIN, Tekin; (1972) **Ülke Düzenleme İlkeleri ve Yerleşme Sistemleri,** (Doktora Tezi) İstanbul: İTÜ MF.
AYSEV, Özhan; (1981) İmar Planlarının Yeraltı Tesisleriyle İlişkileri -Yeraltı Tesis Planlaması-, **İmar Planları Uygulamasında Karşılaşılan Güçlükler** (Harita Kadastro -İmar Planı İlişkileri), İstanbul: İDMMA Harita Kadastro Fakültesi.
AYSU, Emre; (1977) **Eski Kent Mekanlarını Düzenleme İlkeleri-Kent Planlama Bütünü İçinde Sistematik Çözümleme-Planlama-Tasarlama Modeli Trabzon Kenti Orta-İç Kale Tarihi Yerleşimi Üzerine Bir Deneme,** Doktora Tezi, İstanbul: İDMMA Baskı Atölyesi.
AYSU, Emre; (1982) Trabzon Kenti Planlama Çalışmaları ve Tarihsel Çevre Koruma İlişkileri, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.
AYSU, Emre, ÜNAL, Yalçın vd.; (1984) "İmar Planlama ve Yeni Bir İmar Affı", **Katılım,** İstanbul: YÜ YBSE-2/84.
AYSU, Emre, ÜNAL, Yalçın, vd; (1987) Yeni Yasalar -Uygulamalar ve Sorunlar, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem,** 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.
AYZEREN, Servet; (1985) Kentleşme ve Sanayi, Kentleşme ve Sanayileşme Etkileşimi, **Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları Eskişehir Örneği Kolokyumu,** 9. Dünya Şehircilik Günü 6,7,8 Kasım 1985, Ankara: İmar ve İskan Bakanlığı.
BADEMLİ, Raci; (1980) İmar Planlamasında Yabancılaşmanın Boyutları, **Kent Planlamada Kuram ve Kılgı,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF Bİ.
BADEMLİ, Raci; (1980) Yeni Bir Kent Planlama Çerçevesi Arayışı, **Türkiye'de İmar Planlaması,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF Bİ.

BADEMLI, Raci; (1985) Ankara'da Kent Planlama Deneyimi ve Ulaşılan Sonuçlar, **Ankara 1985'den 2015'e** Ankara: ABŞB EGO GM.

BALAMIR, Murat; (1980) Kent Planlaması Ne Yönde Geliştirilmeli, **Türkiye'de İmar Planlaması,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF Bl.

BALAMIR, Murat; (1980) Değişik Uygulama Stratejileri Altında Planlama ve Tasarım Süreçlerindeki Değişmeler: Kent Planlamasında Taşınmaz Vergileri, **Kent Planlamada Kuram ve Kılgı,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF Bl.

BALAMIR, Murat; (1982) Kentleşme, Kentsel Süreçler ve Kent Yapısı, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.

BALAMIR, Murat; (1993) Aktarılabilir İmar Hakkı Kavramı vr Türkiye'de Uygulanması, **Planlama Kavramı ve Pratiğinde Yeni Yaklaşımlar Semineri,** İller Bankası I. Bölge Md., İstanbul.

BAYHAN, İrfan; (1978) Kent Gelişme Alanlarının Kentsel Kullanışa Aşamalı ve Kontrollü Açılımı, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi,** Sayı:15 İstanbul: İTÜ MF.

BAYHAN, İrfan, KAPTAN, Hüseyin, AYSU, Emre; (1977) **Trabzon Kenti İlave İmar Planı Açıklama Raporu,** Yayınlanmamış Rapor, İstanbul.

BAYHAN, İrfan; (1981) **Türkiye'de Şehir Planlaması Sorunları ve Şehirleşme Olgusu Karşısında Çelişkiler,** İstanbul: YBŞE Yayını No-4, İDMMA.

BAYHAN, İrfan; (1987) Son İmar Mevzuatı Üzerine Görüşler, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem,** 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.

BAYHAN, İrfan; (1989) Yasalar ve İmar Planları İlişkileri İçinde Kamu Yararı, **Yerleşim Yazıları,** İstanbul: YTÜ MF SBPB Yayını KTP./001.89.

BERKSAN, Bülent; (1987) **Trabzon İlave-Revizyon İmar Planı Araştırması,** Ankara: Basılmamış Araştırma.

BEYGO, Saim; (1971) Anadoluda Şehirleşmenin Bölgesel Özellikleri, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi,** Sayı:1 İstanbul: İTÜ MF.

BİLSEL, Güven, BİLSEL, Ayça; (1980) Günümüzde İmar Planı Olgusu, Niteliği ve Türel Ayrımı, **Türkiye'de İmar Planlaması,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF Bl.

BİLSEL, Ayça, BİLSEL, Güven; (1985) "Yerleşme Fiziksel Planları Yönetmeliği" Taslağı ve "Planlar Dizisi"nde Uygulanmayan Bir Plan Türü "Çevre Düzeni Planları", **Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokyumu,** 8. Dünya Şehircilik Günü 1,2, 3 Kasım 1984, Adana: ÇÜ MF PMB.

BİLSEL, Ayça, BİLSEL, Güven; (1991) Fiziksel Planlamalar Dizisinde Uygulanan-Uygulanmayan Planlama Kademeleri ve Kentsel Mekanda Öncelikli Alan Planlaması, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991,

İzmir.
BİNGÖL, Nihat, GÜL, Özay vd; (1991) Türkiye'de Şehirciliğin Gelişimi ve Yasalar Çerçevesinde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.
BORATAV, Korkut; (1989) İktisat Tarihi (1908-1980), **Çağdaş Türkiye 1908-1980,** c:4, İstanbul: Cem Yayınevi.
BÖLEN, Fülin; (1984) Son 25 Yıla Genel Bakış, **Şehirciliğin Son 25 Yıl Semineri 22-25 Ekim 1984** İstanbul: İTÜ MF.
BUMİN, Kürşat; (1990) **Demokrasi Arayışında Kent** İstanbul: Ayrıntı Yayınevi, No:20, İnceleme Dizisi:10.
BÜKÜLMEZ, Güntürkün; (1980) Arsa Pazarının Oluşmasında İmar Planlarının İşlevleri, **Türkiye'de İmar Planlaması,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF.
CAN, Zühtü; (1980) Belediye Yönetimleri Açısından İmar Planları ve Programları, **Türkiye'de İmar Planlaması,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF.
CANSEVER, Turgut; (1975) Belediyelerimizin Kasalarındaki İmar PLanları Yakılmalıdır, **Mimarlık,** Sayı:139, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
CHRIS, Paris; (1982) Critical Readings In Planning Theory, Urban and Regional Planning Series, Volum 27, Pergamon Press.
ÇETİNER, Ayten; (1965) **Türkiye'de İmar Planlama Eylemleri ve Dayanması Gereken Bilimsel Kurallar,** İstanbul: İTÜ MF.
ÇETİNER, Ayten; (1971) Şehirleşme Hareketleri ve Türkiye, **Şehircilik Konferansları** 1964-1965 YY, İstanbul: İTÜ MF, Şehircilik Kürsüsü Yayınları-4.
ÇETİNER, Ayten; (1971) Türkiyede Şehir Planlamalarının Gelişimi, **Şehircilik Konferansları** 1965-1966 YY, İstanbul: İTÜ MF, Şehircilik Kürsüsü Yayınları-5.
ÇETİNER, Ayten; (1984) Ülkemizde İmar Planlama Eylemlerinin Yirmibeş Yıllık Gelişimi, **Şehirciliğin Son 25 Yıl Semineri 22-25 Ekim 1984** İstanbul: İTÜ MF.
ÇETİNER, Ayten; (1992) Kentbilimci Gözüyle Çevre, **İnsan Çevre Toplum,** İstanbul: İmge Kitabevi No:46, ISBN:975-533-025-9.
ÇEZİK, Asuman; (1982) **Kentleşme-Yerleşme Ön Raporu,** Ankara: Sosyal Planlama Başkanlığı Planlama Dairesi.
ÇIRACI, Hale; (1986) Farklı Büyüklükteki Şehirlerde Hizmetlerin Şehirsel Büyümede Rolü, **Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uygulama Semineri** 30 Haziran-4 Temmuz 1986, İstanbul: İTÜ MF.
ÇOKER, Ziya; (1988) İller Bankası ve Yerel Yönetimler, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.
ÇUBUK, Mehmet, İNANKUL, Şule vd.; (1991) Türkiye'de Son Otuz Yılda Planlamada Etkin Olan Kurumlar, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

DIE ; **Genel Nüfus Sayımı İdari Bölünüş 1945, 1950, 1955, 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985, 1990.**

DIE ; **Genel Nüfus Sayımı Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri,** Trabzon, Tekirdağ, Malatya 1960, 1965, 1970, 1975, 1980, 1985.

DİNÇER, İclal; (1990) **İllerdeki Nüfus Gruplarına Göre Sektörel Dağılım-Aktivite Oranı-Hanehalkı Büyüklüğü-1085** (Basılmamış Çalışma), İstanbul.

DİNÇER, İclal; (1991) **Türkiye Ekonomik Mekan Oluşumunda Farklılaşma eğilimlerinin Saptanması ve Planlama Kavramına Aktarılması üzerine Bir Deneme,** İstanbul: Basılmamış Doktora Tezi, YTÜ MF SBPB.

DİNÇER, Yüksel; (1989) **Kentleşmenin Makro Ölçütleri ve Kentleşme-Metropolleşme Dönüşümü,** İstanbul: Basılmamış Doktora Tezi YÜ MF SBPB.

DİNÇER, Yüksel, SURI, Leyla, GONCA, Mücella; (1983) **Trabzon Kenti Tarihi Sit Alanı Koruma-Geliştirme Planlaması Toplumsal-Ekonomik ve Fiziksel Çevre Çözümleme Çalışması,** İstanbul: Basılmamış Rapor.

DPT ; (1963) **Kalkınma Planı Birinci Beş Yıl 1963-1967,** Ankara: Başbakanlık Devlet Matbaası.

DPT ; (1967) **Kalkınma Planı İkinci Beş Yıl 1968-1972,** Ankara: DPT Yayını.

DPT ; (1973) **Yeni Strateji ve Kalkınma Planı üçüncü Beş Yıl 1973-1977,** Ankara: DPT Yayını, No:1272.

DPT ; (1977) **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1982) Yerleşme, Bölgesel Gelişme, Kentleşme, Konut Özel İhtisas Raporu,** Ankara: TC Başbakanlık DPT YAyın No:1536.

DPT ; (1979) **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı 1979-1983,** Ankara: DPT Yayını, No:1664.

DPT ; (1982) **Türkiyede Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi ülke Yerleşme Merkezleri Sistemi Cilt:1-2** Ankara: DPT-1806, KÖYB-27.

DPT ; (1985A) **V. Beş Yıllık Kalkınma Planı Öncesi Gelişmeler 1972-1983;** Ankara: DPT Yayını.

DPT ; (1985B) **V. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde Sektörel Gelişmeler 1985-1989,** Ankara: DPT Yayını, No:1975.

DPT ; (1990) **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994** Ankara: DPT Yayını, No:2174.

DOĞANAY, Ümit; (1974) Toplum Yararı ve Kamu Yararı Kavramları, **Mimarlık,** Sayı:1974/7, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

DOĞANAY, Y. Ümit, AYBAY, Aydın; (1980) Kent Arazisi Üzerinde Mülkiyet Sorunu, **Kentleşme Sorunları ve İstanbul,** Ankara: TMMOB HKMO.

DUYGULUER, Feridun; (1982) İmar Planında Değişiklik Yapılması İle İlgili Talepler, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.

DUYGULUER, Feridun; (1988) İmar Mevzuatının Planlamaya Getirdiği Sınırlamalar ve Yaratıcılık, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.

DUYGULUER, Ferudun, (1989) **İmar Mevzuatının Cumhuriyet Dönemi Mimarlığına ve Şehir Planlamasına Etkileri,** Ankara: TBMM Kültüe, Sanat ve Yayın Kurulu Yayınları No:38.

DUYGULUER, Feridun; (1991) Fiziksel Planlama Tasarımındaki Bazı Gelişmeler, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

DÜLGER, İlhan; (1981) Konut sektörünün Darboğazları ve Çözüm Yolları, **2. Türkiye İktisat Kongresi, "Sosyal Gelişme ve İstihdam" Komisyonu Tebliğleri,** 2-7 Kasım 1981, Ankara: DPT Yayın No:1783.

EKE, Feral, YAVUZ, M.; (1985) Türkiye'de Sanayi Yer Seçimi - Kentleşme Politikaları ve Planlama Çalışmaları, **Kentleşme ve Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları Eskişehir Örneği Kolokyumu,** 9. Dünya Şehircilik Günü 6,7,8 Kasım 1985, Ankara: İmar ve İskan Bakanlığı.

EKE, Feral; (1990) Toprağın Korunmasında Mekansal Planlama İlke ve Aletleri, **Planlama,** Sayı:8 Ankara: TMMOB ŞPO Yayını.

EKİNCİ, Oktay; (1991) Oy... Trabzon, Trabzon, **Memleketimden Çevre Manzaraları,** İstanbul: Tasarım Yayıncılık.

ERAYDIN, Ayla, ÇEZİK, Asuman; (1984) Planlama Süresi İçinde Mekan Düzenlemesine Bir Yaklaşım, **ülke Ölçeğinde Planlama ve Düzenleme Sorunları Kolokyumu** 6-7 Kasım 1980, 31. Dünya Şehircilik Günü, İstanbul: MSÜ SBE Yayın No:1.

ERDEM, Vahit; (1986) Hızlı Şehirleşme ve Konut Sorunu, **Hızlı Şehirleşmenin Yarattığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar,** İstanbul: Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, Yayın No:11.

ERDEM, Ömer Faruk; (1971) Plan Uygulaması, **Şehirciliğimizin Bazı Genel Sorunları,** Onuncu ve Onbirinci İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları, Ankara: AÜSBF Yayını No:318.

ERDİNÇ, Bahar; (1991) Planlama Karar Süreçleri, Yerel Yönetim Merkezi Yönetim İlişkileri-Çelişkileri, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

ERDOĞMUŞ, Zeki; (1985) Türkiye'de Kentleşme ve Sanayileşmenin Birlikte Etkilediği Bazı Sosyal Problemler, **Kentleşme ve Sanayileşme Etkileşimi, Bir Sanayi Kentinin Planlama ve Uygulama Sorunları Eskişehir Örneği Kolokyumu,** 9. Dünya Şehircilik Günü 6,7,8 Kasım 1985, Ankara: İmar ve İskan Bakanlığı.

ERKÜN, Sefa, KÜNTAY, Esin vd.; (1981) Kent Planlamasında Merkezcil ve Yerel Yönetimler Dengesi Açısından İngiltere ve Fransa'daki Deneyimlerin Sergilenmesi, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri Semineri,** Ankara: TMMOB ŞPO.

ERKÜN, Sefa; (1987) İmar Mevzuatımızda Değişim Çizgisi, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem**, 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.

ERSES, Selma M.; (1985) Kent Planlamasında Amaç Dışı Kullanımlar Ve Buna Neden Olan Faktörler, **Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokyumu**, 8. Dünya Şehircilik Günü 1,2,3 Kasım 1984, Adana: ÇÜ MF PMB.

ERSOY, Melih, AKIŞIK, Sinan vd.; (1980) **Özetli Kaynakça Kent Planlama İle İlgili Süreli Yayınlar**, Ankara: ODTÜ MF SBP No:12.

ERSOY, Melih; (1985) **Göç ve Kentsel Bütünleşme**, Ankara: Türkiye Araştırmaları Vakfı Yayını, Yayın No:2 AÜ SBF BYYO.

ERTAŞ, Gürkan; (1987) Yeni İmar Mevzuatının Planlama Konularında Getirdiği Yenilikler ve Uygulamasına İlişkin İzlenimler, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem**, 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.

EVREN, Mesut; (1970) **Türkiye'de Arsa-Yapı Sorunları ve İlişkileri**, İstanbul: İTÜ MF.

EVYAPAN ASLANOĞLU, Gönül; (1981) **Kentleşme Olgusunun Hızlanması Nedeniyle Yapılar ve Yakın Çevre Düzeyinde Açık Alan ve Mekanların Değişimi**, Ankara: ODTÜ MF.

FINDIKOĞLU, Cihat, ERYOLDAŞ, Akın; (1987) İmar Hareketlerinde Reform mu?, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem, 2. Türkiye Şehircilik Kongresi** 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.

FLADVARD, Arne; (1979) Arazinin Kamu Elinde Bulunmasının İsveç Kentsel Gelişme Yapısına Etkisi, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi**, S:18, İstanbul: İTÜ MF.

GERAY, Cevat; (1972) Kent Planlamasının Yasal Araçlarının Yetersizliği Üzerine, **Mimarlık**, Sayı:108, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

GERAY, Cevat, ÖZEN, Haldun; (1985) Yeni İmar Düzeni mi, İmar Anarşisi mi?, **Mimarlık**, Sayı:214, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

GERAY, Cevat; (1988) Yerel Yönetimlerin Yetki ve Görevleri, Örgütlenme ve Katılım sorunları, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.

GEZİM, Gürkan; (1976) Kent Toprakları, Yerleşme ve Planlama Sorunları, **Mimarlık**, Sayı:1976/4, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

GÖÇER, Orhan; (1979) **Şehirciliğe Giriş**, Konya: KDMMA Yayını.

GÖÇER, Orhan; (1984) Son 25 Yılda Şehir İmar Planlarında Davranış Biçimleri, **Şehirciliğin Son 25 Yılı Semineri** 22-25 Ekim 1984, İstanbul: İTÜ MF.

GÖÇER, Orhan; (1990) **19. Yüzyılda Şehirciliğin Evrimi**, İstanbul: Tur Ofset.

GÖK, Tamer; (1978) **Kentlerde Arazi Kullanım Kararlarını Belirleyen Etmenler Ankara Örneğine Sistemci Bir**

Yaklaşım, Ankara: ODTÜ MF.

GÖK, Tamer; (1980) **Kent Planlama İle İlgili Yasal Kurallardan Seçmeler,** Ankara: ODTÜ İlksan Matbaası.

GÖK, Tamer; (1981) İmar Mevzuatının Değerlendirilmesi, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri Semineri,** Ankara: ŞPMMO.

GÖK, Tamer; (1982) Türk Planlamasında Bölgeleme ve İmar Yönetmelikleri, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.

GÖKSU, Emel; (1993) Merkezi Yönetimin Mekansal Pratiğine Yeni Müdahale Biçimleri : Bir Yaklaşım Önerisi, **Planlama Kavramı ve Pratiğinde Yeni Yaklaşımlar Semineri,** İller Bankası I. Bölge Md., İstanbul.

GÖKSU, Sezai; (1985) Toprağın Kullanım Biçimini Belirleyen Süreçlerin Denetlenebilirliği ve Taşınmaz Vergileri, **Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokyumu,** 8. Dünya Şehircilik Günü 1,2,3 Kasım 1984, Adana: ÇÜ MF PMB.

GÖYMEN, Korel; (1980) Yerel Yönetim Örgütlerinde Yeni Planlama Yaklaşımları: Ankara Belediyesi Deneyimi, 1978-80, **Kent Planlamada Kuram ve Kılgı,** ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF.

GÖYMEN, Korel; (1983) Türkiye'de Yerel Yönetimin Yeniden Yapılanması, **Prof. Fehmi Yavuz'a Armağan,** Ankara: AÜ SBF No:528.

GÜLGEÇ, İlhan; (1987) Yeni İmar Mevzuatında İller Bankası Deneyimleri, **Türkiyede İmar Hareketlerinde Yeni Dönem,** 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1996, Ankara: Sevinç Matbaası.

GÜLÖKSÜZ, Yiğit; (1982) Kent Planlama ve Tasarımı İçin Alternatif Eğitim Yöntemleri, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.

GÜNAY Baykan; (1985) İmar Yasa Tasarısı ve Planlama Eylemi, **Mimarlık,** Sayı:214, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

GÜNAY, Tuba; (1979) İmar Planı Değişiklikleri, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara.

GÜNER, O. Agah; (1978) **Türkiyenin Kalkınması ve İktisadi Devlet Teşekkülleri,** İstanbul: Damla Yayınevi No:83 İktisat Serisi No:4.

GÜNÇE, Ergun; (1972) Türkiye'de Planlamanın Tarihçesi, **Mimarlık,** Sayı:109, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

GÜREL, Sümer; (1970) **Kent Planlamasına Giriş ve Çevre Kavramı,** Ankara: ODTÜ MF Yayın No:14.

GÜREL, Sümer; (1974) **Türkiye'de Kent Mekansal Standartları Üzerine Bir Deneme,** İstanbul: İTÜ MF.

GÜREL, Sümer; (1978) **Kent Planlama Kuramına Doğru Kent Olgusuna Bütüncül Bir Yaklaşım,** İzmir; Karınca Matbaacılık.

GÜREL, Sümer; (1988) **Planlama Kuramları,** İstanbul: YÜ MF SP-243.01.88.

GÜRSEL, Yücel; (1990) **Demokratikleşme Sürecinde Kent ve İnsan,** İstanbul: E Yayınları, Kent ve Çevre Sorunları Dizisi.

GÜTTLER, Helmutt; (1988) B. Almanya'da Arsa Sağlama Yöntemleri, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.

HEUMANN, Benny; (1973) Kapitalist Ülkelerde Günümüz Şehircilik Sorunları, **Mimarlık**, Sayı:120, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

IŞIK, Üstün; (1991) Kent Planlamada Yeni Bir Gündem - Kentsel İttifaklar Ve Planlama, **Kent Planlamada Yeni Gündem: Çevre ve Katılım**, 11-13 Aralık 1991, Ankara; Şehir Plancıları Odası, Belediyeler Planlama Hizmetleri Vakfı Yayını.

İİB ; (1968) **Elazığ - Keban Bölgesi Fiziki Yerleşme Planı**, Ankara: İİB Planlama ve İmar Gn. Md. Bölge Planlama Dairesi.

İİB ; (1970) **Doğu Anadolu Bölgesi Bölgesel Gelişme, Şehirleşme ve Yerleşme Düzeni**, Ankara: İİB Planlama ve İmar Gn. Md. Bölge Planlama Dairesi.

İİB ; (1972) **Doğu Karadeniz Bölgesi Bölgesel Gelişme, Şehirleşme ve Yerleşme Düzeni**, Ankara: İveİB Planlama ve İmar Gn. Md. Bölge Planlama Dairesi.

İLLER BANKASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ; (1968) **Trabzon Analitik Etüdleri**, Ankara.

İLLER BANKASI PLANLAMA DAİRESİ BAŞKANLIĞI; (1978) **Tekirdağ İmar Planı Değerlendirme Raporu**, (Basılmamış Rapor); Ankara

İLLER BANKASI PLANLAMA DAİRESİ BAŞKANLIĞI; (1981) **Tekirdağ Revizyon İmar Planı Gerekçe Raporu**, (Basılmamış Rapor); Ankara

İLLER BANKASI PLANLAMA DAİRESİ BAŞKANLIĞI; (1988) İmar Mevzuatının Planlamaya Getirdiği Sorunlar; **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.

İLTER, İsmet; (1984) Ülke Ölçeğinde Planlama ve Düzenleme Çalışmalarında Karayollarının Kentlerimize ve Kentleşmeye Etkisi, **Ülke Ölçeğinde Planlama ve Düzenleme Sorunları Kolokyumu** 6-7 Kasım 1980, 31. Dünya Şehircilik Günü, İstanbul: MSÜ SBE Yayın No:1.

İNANKUL, Şule, ERYOLDAŞ, Akın; (1991) Planlı Dönemde İmar Planlarının Mülkiyet Üzerine Etkileri, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi**, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

İSBİR, Eyüp; (1986) **Şehirleşme ve Meseleleri**, Ankara: Ocak Yayınları.

KAHRAMAN, Arzu; (1989) Dinamik Bir Kentte Toprak Sorunu Üzerine Düşünceler, **Yerleşim Yazıları**, İstanbul: YÜ MF SBPB Yayını KTP./001.89.

KAPTAN, Hüseyin, AYSU, Emre, vd.; (1968) **Açıklama Notu + 15 Yıllık Uygulamaya Temel Olacak Rapor**, (Basılmamış Rapor), İstanbul.

KAPTAN, Hüseyin, AYSU, Emre, vd.; (1977) **Trabzon Kenti İmar Planı Açıklama Raporu**, (Basılmamış Rapor), İstanbul.

KAPTAN, Hüseyin; (1978) **Doğu Karadeniz Kırsal Alan Yerleşme Düzeni ve Tarımsal Üretim İlişkileri**, (Basılmamış

Doçentlik Tezi) İstanbul: İDMMA MF.
KAPTAN, H., KILINÇARSLAN, T., AYSU, E. vd; (1980) **Planlama Süreci, Enstitüler Arası Ortak Çalışma Grubu "Planlama Süreci" Komisyonu Çalışma Raporu,** İstanbul: İDMMA MF YBŞE-2.
KAPTAN, Hüseyin; (1982) İstanbul Metropolitan Alan İçinde Planlama Deneyimleri, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.
KAPTAN, Hüseyin; (1983) Doğu Karadeniz Bölgesi Kıyı Kesimi Sorunlarına Genel Bakış, **Kıyılar Kollokyumu,** 7.Dünya Şehircilik Günü, 6-7-8 Kasım, Trabzon: KTÜ.
KAPTAN, Hülagü; (1991) Ulaşım ve Makroform: ülkemizde Son 30 Yılda Ulaşım Tür ve Ağ Değişmelerinin Kent Formlarına Etkisinin Değerlendirilmesi, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.
KARTAL, Kemal, (1983) **Ekonomik ve Sosyal Yönleriyle Türkiye'de Kentlileşme,** Ankara: Yurt Yayınları No:6.
KAYABAŞI, Timuçin; (1978) Kentsel Alanların Hisseli Tapu Yoluyla Bölünme Olgusu, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi,** S:15, İstanbul: İTÜ MF.
KAYABAŞI, Timuçin; (1979) Şehirsel Arsa Düzenleme Yöntemleri, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi,** S:16, İstanbul: İTÜ MF.
KAYABAŞI, Timuçin; (1980) Şehirsel Arsa Düzenleme Yöntemleri, **Kentleşme Sorunları ve İstanbul,** Ankara: TMMOB Harita ve Kadastra Müh. Odası.
KARAÇORLU, A. Tuncay; (1991) ülkemizde Kentsel Gelişmeler ve Kent Plancısının İşlevi, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.
KELEŞ, Ruşen; (1961) **Türkiye'de Şehirleşme Hareketleri (1927-1960),** Türk İktisadi Gelişmesi Araştırma Projesi, Ankara: SBF ME No:8.
KELEŞ, Ruşen; (1961) **Şehir ve Bölge Planlaması Bakımından Şehirleşme Hareketleri,** Ankara: Ajans-Türk Matbaası.
KELEŞ, Ruşen; (1968) Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Konut Politikası, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi** Cilt:XXIII, Ankara: AÜ SBF BYYO.
KELEŞ, Ruşen; (1969) Bölge planlamasında Örgütleşme Sorunları, **Türkiyede Orman Köyleri, Yerleşme, Bölge Planlama, Şehirleşme, Doğu Anadolunun Sorunları,** Dokuzuncu İskan ve Şehircilik Konferansları, Ankara: AÜ SBF Yayın NO:284, Sevinç Matbaası.
KELEŞ, Ruşen; (1971) **Eski Ankara'da Bir Şehir Tipolojisi,** Ankara: AÜ SBF Yayını No:314.
KELEŞ, Ruşen; (1972) Gecekondu Sorunu ve III. Plan, **Mimarlık,** Sayı:108, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
KELEŞ, Ruşen; (1972) **Şehirciliğin Kuramsal Temelleri,** Ankara: AÜ SBF Yayını No:332.
KELEŞ, Ruşen; (1972) **100 Soruda Türkiye'de Kentleşme, Konut**

ve Gecekondu, İstanbul: Gerçek Yayınevi.
KELEŞ, Ruşen; (1976) **Kentbilim İlkeleri,** Ankara: Sosyal Bilimler Derneği Yayınları : G-5.
KELEŞ, Ruşen; (1982) Yerel Özerklik ve Kent Planlaması, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF
KELEŞ, Ruşen; (1984) Son Yirmibeş Yılda Kentleşme Politikalarımız, **Şehirciliğin Son 25 Yıl Semineri 22-25 Ekim 1984** İstanbul: İTÜ MF.
KELEŞ, Ruşen; (1985) Kentleşme ve Toprak Politikaları, **Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokyumu,** 8. Dünya Şehircilik Günü 1,2,3 Kasım 1984, Adana: ÇÜ MF PMB.
KELEŞ, Ruşen; (1986) Kentleşme ve Kamu Yönetimi Sorunları, **Hızlı Şehirleşmenin Yarattığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar,** İstanbul: Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, Yayın No:11.
KELEŞ, Ruşen; (1987) Yerel Yönetimler ve Konut, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi** Cilt:XLII, Ankara: AÜ SBF BYYO.
KELEŞ, Ruşen; (1987) İmar Politikamızın Hedefleri, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem,** 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.
KELEŞ, Ruşen, YAVUZ, Fehmi; (1989) **Yerel Yönetimler,** Ankara: Turan Kitabevi.
KELEŞ, Ruşen; (1990) Kamu Yönetimi ve Kent Bilimi, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.
KELEŞ, Ruşen; (1990) **Kentleşme Politikası,** Ankara: İmge Kiyabevi yayını, No:13, ISBN:975-533-053-4.
KELEŞ, Ruşen; (1992) Planlı Dönemin Plansız Kentleşmesi 30 Yılın Bilançosu (1960-1990), **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, .
KESKIN, Ahmet; (1977) Günümüzde Şehirciliğin ve Mimarlığın Planlama ve Uygulama Sorunları, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi,** S:13, İstanbul: İTÜ MF.
KESKİNOK, Çağatay; (1988) Demokrasi, İdeoloji ve Örgütleşme, **Mimarlık** Sayı:159, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
KIRAY, Mübeccel; (1964) **Ereğli Ağır Sanayiden Önce Bir Sahil Kasabası,** Ankara: İletişim Yayınları/24.
KIRAY, Mübeccel; (1982) Az Gelişmiş Ülkelerde Metropolleşme Süreçleri, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi,** 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.
KIPER, Perihan, YENYEN, Selçuk; (1981) Türkiye'de İmar Planı Ön Çalışmalarının Tarihi Gelişimi, Çıkmazları, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri Semineri,** Ankara: TMMOB ŞPO.
KORKMAZ, Uğur; (Derleyen) (1985) İmar Yasa Tasarısı Paneli, **Mimarlık,** Sayı:214, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
KUBAT, Sema; (1986) İmar Planlarında Veri Toplamanın Önemi,

Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uygulama Semineri 30 Haziran-4 Temmuz 1986, İstanbul: İTÜ MF.

KÜÇÜK, Yalçın; (1971) **100 Soruda Planlama, Kalkınma ve Türkiye,** İstanbul: Gerçek Yayınevi, 100 Soruda dizisi:26.

LİM, S.W. William; (1984) Planlı Bir Kentsel Çevreye Doğru, **Yerleşim ve Çevrebilim Sorunları Kuram ve Uygulama,** Ankara: Türk Sosyal Bilimler Derneği.

LOWRY, Heath W.; (1981) **Trabzon Şehrinin İslamlaşma ve Türkleşmesi 1461-1583:** İstanbul, BÜ No:159.

MBB ; (1980) **Türkiye'de Yerel Yönetimler -Belediyeler-** İstanbul: Kent Basımevi.

OKAY, Bilge; (1984) Beş Yıllık Kalkınma Planları, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi,** İstanbul: İletişim Yayınları, s:1611-1614.

ORTAYLI, İlber; (1985) **Tanzimatdan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği,** İstanbul: Hil Yayınları No-23 Araştırma Dizisi:2.

ODTÜ Öğretim Elemanları; (1989), Hazine Arazilerinin Satışı Üzerine, **Planlama,** Sayı:6, Ankara: TMMOB ŞPO Yayını.

ÖKSÜZ, A. Melih; (1989) Trabzon'da İmar Affı, **Mimarlık,** Sayı:234, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

ÖKTEN, Ayşenur; (1980) **Toplumsal Yapıda Hareketlilik ve Sınıflaşma, Uygulama Örneği : Osmanlı Toplumu,** (Basılmamış Doktora Tezi), İÜ İstanbul.

ÖKTEN, Ayşenur; (1986) **Metropoldeki Kır, İki Yerleşme Grubundaki Toplumsal ve Ekonomik Eğilimler,** (Basılmamış Doçentlik Tezi), YÜ MF, İstanbul.

ÖKTEN, Nermin; (1991) Mahalle Ölçeğinde İmar Planı Uygulamaları-Trabzon Kemerkaya Mahallesi, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlen- dirilmesi,** Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

ÖRNEK, Acar; (1988) **Kamu Yönetimi,** İstanbul: Metinler Matbacılık.

ÖZBAY, Hasan; (1989) Trabzon Sahil Şeridi Çevre Düzenleme ve Mimari Proje Yarışması, **Mimarlık,** Sayı:234, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

ÖZCAN, Ümit; (1988) Kent Yönetimi, Yöneticiler ve Şehir Plancıları, **Planlama,** Sayı:1988/2, Ankara: TMMOB ŞPO.

ÖZDEŞ, Gündüz; (1969) Şehircilikte Kriz Devri ve Yeni Bir Bilime Doğru, **Şehircilik Enstitüsü Dergisi** İstanbul, İTÜ MF, S:1.

ÖZDEŞ, Gündüz; (1974) **Şehir Bölgeleri Şehirlerde Zoning Kavramı, Kuramları ve Çalışma Bölgeleri,** İstanbul: İTÜ MF Şehirsel Bölgeler ve Ulaşım Kürsüsü Yayını No:1, İTÜ MF.

ÖZDİL, Tahir; (1983) **Kentsel Alan Planlamasında Kadastro ile İlişkiler ve Hava Fotoğraflarının Kullanılması,** Trabzon: KTÜ MMF Yayın No:3.

ÖZKARAKOÇ, Yusuf; (1973) **Kent Planlamasında Modeller: Dinamik Bir Konutsal Alanlar Planlama-Tasarlama Modeli,** (Doktora tezi) İstanbul: İTÜ MF.

ÖZOĞUZ, Kayıhan; (1986) Türkiye'de Kent Nüfusunun Sayısal

Gelişimi, **Hızlı Şehirleşmenin Yarattığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar**, İstanbul: Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, Yayın No:11.

PULATHANELİ, Arslan, Özer, Ahmet; (1989) Trabzon'da Kent Yaşamı ve Evrimi, **Mimarlık**, Sayı:234, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

SELÇUK, Mehmet; (1993) İmar Kanunu 18. Madde Uygulamasında Teknik ve Hukuksal Sorunlar, **Planlama Kavramı ve Pratiğinde Yeni Yaklaşımlar Semineri**, İller Bankası I. Bölge Md., İstanbul.

SENCER, Muzaffer; (1992) **Türkiye'nin Yönetim Yapısı**, İstanbul: Alan Yayıncılık Bilim Dizisi:13.

SENCER, Yakut; (1979) **Türkiye'de Kentlileşme**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, No:345, Bilim Dizisi:12.

SENCER, Yakut I.; (1980) Bir Toplumsal Gelişme Süreci Olarak Kentleşme ve Getirdiği Sorunlar, **Kentleşme Sorunları ve İstanbul**, Ankara: TMMOB Harita ve Kadastra Müh. Odası.

SÖNMEZ, Tului; (1974) İmar Mevzuatının Derlenmesi, **Mimarlık**, İstanbul: S:129, TMMOB MO Yayını.

SÖYLER Fatih; (1985) İmar Yasası, Mimarlar Odası, Mimarlar, **Mimarlık**, Sayı:214, İstanbul: TMMOB MO Yayını.

SÖZER, Ali; (1991) Kent Kültürü, Kentlileşme, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi**, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.

SUHER, Hande; (1966) **Yerleşmeler ve Özel Fonksiyon İlişkileri**, İstanbul: İTÜ MF.

SUHER, Hande, ÇETİNER, Ayten; (1971) **Türkiye'de İmar Yönetmelikleri ve Şehircilik Planlama Çalışmaları İlişkileri Konusunda Bir Araştırma**, İstanbul: İTÜ MF.

SUHER, Hande; (1981) ülkemizde Kentleşme Sürecinde "Mekan"a Yansıyan Sorunlar, **2. Türkiye İktisat Kongresi**, "Sosyal Gelişme ve İstihdam" Komisyonu Tebliğleri 2-7 Kasım 1981, Ankara: DPT Yayın No:1783.

SUHER, Hande; (1984) Planlama Süreci ve Mekan Boyutu, **Şehirciliğin Son 25 Yılı Semineri**, 22-25 Ekim 1984, İstanbul: İTÜ MF.

SUHER, Hande; (1986) Plan-Planlama-Şehir Planlama, **Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uygulama Semineri** 30 Haziran-4 Temmuz 1986, İstanbul: İTÜ MF.

SUHER, Hande; (1986) Hızlı Şehirleşmenin Şehircilik Uygulamaları Açısından Yarattığı Sorunlar, **Hızlı Şehirleşmenin Yarattığı Ekonomik ve Sosyal Sorunlar**, İstanbul: Siyasi ve Sosyal Araştırmalar Vakfı, Yayın No:11.

ŞENGÜL, Tarık; (1987) Yeni imar Mevzuatı ve Kent Planlaması, **İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması**, XIV. İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları, 29-30 Mayıs 1986, Ankara: AÜSBF Yayını No:560.

ŞENYAPILI, Tansı; (1978) **Bütünleşememiş Kentli Nüfus Sorunu**, Ankara: ODTÜ MF Yayın No:27, Baylan Matbaası.

ŞENYAPILI, Önder; (1974) Kentleri Yeni Bir Anlayışla Ele Almalı, **Mimarlık**, Sayı:128, İstanbul: TMMOB MO.

ŞPMMOB ; (Hazırlayanlar: KIPER, Perihan, ÇOPUROĞLU, Alim, vd.) (1979) **Türkiye'de İmar Planlarının Yapım ve Uygulama Süreçlerinin Eleştirisi**, Ankara; ŞPMMOB Yayını, Araştırma Dizisi:3, Şafak Matbaası.

TANIK, Bülent; (1988) Yeni İmar Yasası: Yerel Demokrasinin Gelişmesi mi, İşbitiricilik mi?, **Planlama**, Sayı:88/1, Ankara: TMMOB ŞPO Yayını.

TANKUT, Gönül, (1988) "Şehircilik, Hukuk ve Yönetim Sorunları" Kolloğyum Değerlendirmesi, **Planlama**, Sayı:1988/2, ŞPMMO, Ankara:

TANKUT, Gönül; (1990) **Bir Başkentin İmarı Ankara: (1923-1939)**, Ankara: ODTÜ.

TAŞDELEN, H. Musa; (1986) Türkiye'de Şehirleşme ve Planlı Dönemde Şehirleşme Politikaları, **Sosoyoloji Konferansları**, Yirmibirinci Kitap, İstanbul: İÜ İF MSAM Yayın NO:8-80.

TAVŞANOĞLU, Solmaz; (1983) **Türkiye'de Nüfus Artışı ve Kentsel Nüfus Gelişmelerinin Değerlendirilmesi (1935-1980)**, (Çoğaltma), İstanbul: YÜ SBE ŞBP YL Bitirme Tezi.

TEKELİ, İlhan; (1969) **Sosyal Sistemler, Sosyal değişme ve Yerleşme Yapısı**, İstanbul: İTÜ MF.

TEKELİ, İlhan; (1971) **Planlama ve ülkesel Fiziki Planlama üzerine**, Ankara: ODTÜ MF No:17.

TEKELİ, İlhan; (1980) Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, **Türkiye'de İmar Planlaması**, ODTÜ ŞBPB, Ankara: ODTÜ MF.

TEKELİ, İlhan; (1980) Türkiye'de Kentleşme Deneyinin Dinamikleri üzerine, **Akdeniz'de Belediyelerarası İşbirliği ve Ekonomik Gelişme Konferansı'na verilen yayınlanmamış bildiri**, 12-15 Mayıs 1980, İstanbul.

TEKELİ, İlhan; (1980) Planlamada Uygulama Kuramı ve Kuram Kurucu Uygulama, **Kent Planlamada Kuram ve Kılgı**, ODTÜ ŞBPB Ankara: ODTÜ MF.

TEKELİ, İlhan; (1981) II. Dünya Savaşı Sonrasında Türkiye'nin Kent Planlaması Pratiğindeki Gelişmeler, **İmar Planları Yapım ve Uygulama Süreçleri Semineri**, Ankara: TMMOB ŞPO.

TEKELİ, İlhan; (1982) Türkiyede Tarımda Mekanizasyonun Yarattığı Yapısal Dönüşümler ve Kırdan Kopuş Süresi, **Türkiye'de Kentleşme Yazıları**, Ankara: Turhan Kitabevi, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar:3.

TEKELİ, İlhan; (1982) Türkiyede Kentleşmenin Kavranma Dinamiği üzerine, **Türkiye'de Kentleşme Yazıları**, Ankara: Turhan Kitabevi, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar:3.

TEKELİ, İlhan; (1983) Yerel Yönetimlerde Demokrasi ve Türkiye'de Belediyelerin Gelişimi, **Belediyecilik Yazıları**, İstanbul: IULA Yayını ISBN No: 975-7741-07-8.

TEKELİ, İlhan; (1987) Türkiye'de Kent Planlamanın Kurumsallaşması ve Günümüzdeki Sorunları, **Türkiye'de İmar Hareketlerinde Yeni Dönem**, 2. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1986, Ankara: Sevinç Matbaası.

TEKELİ, İlhan; (1988) Kentleşmeye Kapital Birikim Süreçleri Açısından Bakmanın Sağladığı Açıklama Olanakları,

Defter 5. Sayı, İstanbul: Metis Yayınları.
TEKELİ, İlhan; (1988) Mülkiyet Kavramı Kamu Yararı ve Planlama, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.
TEKELİ, İlhan; (1991) Türkiye'de Son Otuz Yıllık Kent Planlama Deneyiminin Kuram Uygulama İlişkisi Bakımından Değerlendirilmesi, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi**, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, .
TEKELİ, İlhan; (1991) Kent Planlaması ve Katılım Üzerine Düşünceler, **Kent Planlaması Konuşmaları**, Ankara: TMMOB MO Yayını, ISBN:975-395-045-4.
TEKELİ, İlhan; (1991) Mülkiyet Kurumu, Kamu Yararı Kavramı ve İmar Planı Üzerine, **Kent Planlaması Konuşmaları**, Ankara: TMMOB MO Yayını, ISBN:975-395-045-4.
TEKELİ, İlhan; (1991) Şehirlerimizdeki Altyapı Sorunları, **Kent Planlaması Konuşmaları**, Ankara: TMMOB MO Yayını, ISBN:975-395-045-4.
TEKELİ, İlhan; (1991) Türkiye'de Kentsel Rantın Bölüşülmesinde Yeni Bir Aşama, **Kent Planlaması Konuşmaları**, Ankara: TMMOB MO Yayını, ISBN:975-395-045-4.
TEKELİ, İlhan; (1991) ANAP Belediyecilik Modeli ve Demokrasi, **Kent Planlaması Konuşmaları**, Ankara: TMMOB MO Yayını, ISBN:975-395-045-4.
TEKELİ, İlhan; (1992A) Kent İmar Planlarının Yapımında Yerel Yönetimler ile Merkezi Yönetimin İşlevleri Ne Olabilir, **Belediyecilik Yazıları**, İstanbul: IULA Yayını ISBN: 975-7741-07-8.
TEKELİ, İlhan; (1992B) Belediye Sorunları, **Belediyecilik Yazıları**, İstanbul: IULA Yayını ISBN: 975-7741-07-8.
TEKELİ, İlhan; (1992C) Yakın Geçmişten Bugüne (1988) Belediye Programlarının Oluşumu, **Belediyecilik Yazıları**, İstanbul: IULA Yayını ISBN: 975-7741-07-8.
TEKELİ, İlhan; (1992D) Cumhuriyetin Altmış Yıllık Belediyecilik Deneyinin Değerlendirilmesi Üzerine, **Belediyecilik Yazıları**, İstanbul: IULA Yayını ISBN: 975-7741-07-8.
TEKELİ, İlhan; (1992E) Yerel Yönetimlerde Demokrasi ve Türkiye'de Belediyelerin Gelişimi, **Belediyecilik Yazıları**, İstanbul: IULA Yayını ISBN: 975-7741-07-8.
TEKELİ, İlhan; (1992F) Kentsel Topraklarda Mülkiyet Kurumunun Varlığının Toplumsal Sonuçları ve Yeniden Düzenleme Olanakları Üzerine, **Planlama**, Sayı:9, Ankara: TMMOB ŞPO Yayını.
TMMOB Mimarlar Odası; (1971) **Türkiyede Kentleşme**, Ankara: TMMOB MO.
TMMOB Mimarlar Odası; (1973) Şehir Planlamasında Uygulama Sorunu, **Mimarlık**, Sayı:120, İstanbul: TMMOB MO.
TOLAN, Barlas; (1977) **Büyük Kent Sorunlarına Toplu Bir Bakış**, Ankara: AİTİA yayını No:99.
TOLUN, Bedriye; (1976) **Şehiriçi Arazi Kullanım**, İstanbul: İÜ EF yayın No:2054 İÜ EF.
TORTOP, Nuri; (1986) **Mahalli İdareler**, Ankara; Türkiye ve

Ortadoğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayını, Yayın No:211.
TUNCA, Ülker; (1980) Plansız Kentleşmenin Topluma Sosyo-Ekonomik Bedeli, **Kentleşme Sorunları ve İstanbul**, Ankara: TMMOB Harita ve Kadastra Müh. Odası.
TUNÇDİLEK, Necdet; (1986) **Türkiye'de Yerleşmelerin Evrimi**, İstanbul: İÜ Yayın No:3367, İÜ EF Basımevi.
TÜDEŞ, Türkay, AKYOL, Nihat; (1987) Türkiye'de İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması, **İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması**, XIV. İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları 29-30 Mayıs 1986, Ankara: AÜSBF Yayını No:560.
TÜMERTEKİN, Erol; (1965) **Türkiye'de İç Göçler**, İstanbul: İÜ EF Coğrafya Enstitüsü.
TÜMERTEKİN, Erol, MANSUR, F., BENEDICT, P.; (1971) **Türkiye Coğrafi ve Sosyal Araştırmalar**, İstanbul: Çağlayan Matbaası.
TÜMERTEKİN, Erol; (1973) **Türkiye'de Şehirleşme ve Şehirsel Fonksiyonlar**, İstanbul: İÜ Yayın No:18450, İÜ EF Matbaası.
TMMOB ; (1985) İmar Affı ve Yeminli Özel Teknik Bürolar Paneli, Ankara; Ertem Matbaacılık, TMMOB Yayını.
TÜRKDOĞAN, Orhan; (1981) **Sanayinin Sosyolojisi Türkiye'nin Sanayileşmesi Dün-Bugün-Yarın**, Ankara: Töre Yayınevi.
TÜRKSOY, Cengiz; (1991) Planlama ve Yönetsel Örgütlenme, **Kent Planlamada Yeni Gündem: Çevre ve Katılım**, 11-13 Aralık 1991, Ankara; Şehir Plancıları Odası, Belediyeler Planlama Hizmetleri Vakfı Yayını.
TÜRKOĞLU, Kamutay; (1988) **Kentsel Toprak Mülkiyetini Üç Boyutlu Olarak Benimseyen Planlama Uygulama Sürecinin, Sorunların Çözümüne Getirebileceği Olanaklar**, Ankara: Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Tek. Ar. ve Uyg. Md. Yat. Pr.ve Dış İl. Da. Bşk.
TÜRKOĞLU, Kamutay; (1991) 30 Yıl Sonra Gelen "Gecekondu Islah / Yasallaştırma / Altyapı Projelendirmesi", Türkiye'de **Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi**, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.
TÜSTAŞ; (1988) Malatya Plan Raporu, (Çoğaltılmış Rapor), Ankara.
TÜTEN, Şerif; (1971) Türkiye'de Büyük Şehirlerin Yönetimi Sorunu, **Şehirciliğimizin Bazı Genel Sorunları**, Onuncu ve Onbirinci İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları, Ankara: AÜSBF Yayını No:318.
UZEL, Ahmet; (1981) İmar Planlarının Uygulanmasında Dar Boğazlardan Biri:Teknik Eleman, **İmar Planları Uygulamasında Karşılaşılan Güçlükler** (Harita Kadastro-İmar Planı İlişkileri), İstanbul: İDMMA Harita Kadastro Fakültesi.
UZEL, Ahmet; (1986) **İmara İlişkin Bağışlamaların Gelişimi ve Değerlendirilmesi**, Ankara: Kentkoop Yayını.
UZEL, Ahmet, TURKOĞLU, Kamutay; (1987) **Malatya Kenti Analitik Etüdü**, (Basılmamış Analitik Etüt), Ankara.
UZEL, Ahmet, TURKOĞLU, Kamutay; (1987) **Ordüzü Yerleşmesi**

Analitik Etüdü, (Basılmamış Analitik Etüt), Ankara.
UZEL, Ahmet, TURKOĞLU, Kamutay; (1987) **Hanımın Çiftliği Yerleşmesi Analitik Etüdü**, (Basılmamış Analitik Etüt), Ankara.
ÜNAL, Erol; (1989) **İmar Planlama Uygulama**, Ankara; Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü Yayını, Yayın No:35.
ÜNAL, Tankut; (1987) Merkezi Yönetim ve İmar Konuları, **İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması**, XIV. İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları 29-30 Mayıs 1986, Ankara: AÜSBF Yayını No:560.
ÜNAL, Yücel; **Kentleşmenin Yönetimsel Sorunları Üzerine Bir İnceleme**, İstanbul: İTÜ Matbaası.
ÜNAL, Yücel; (1974) Kent Planlaması ve Hisseli Gayrimenkul Satışları, **Mimarlık**, Sayı:7, İstanbul: TMMOB MO Yayını.
ÜNAL, Yücel; (1986) İmar Planı Uygulamaları Açısından Türk İmar Mevzuatında Parselleme Denetiminin Sağlanması ile İlgili Hükümler ve Bunların Uygulanması, **Yeni İmar Mevzuatı Planlama ve Uygulama Semineri** 30 Haziran-4 Temmuz 1986, İstanbul: İTÜ MF Baskı Atölyesi.
ÜNAL, Yücel; (1987) İmar Mevzuatında Parselleme Denetimi, **İmar Planlama Mevzuatı ve Uygulaması**, XIV. İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları 29-30 Mayıs 1986, Ankara: AÜSBF Yayını No:560.
ÜNLÜ, Halil; (1982) Belediyelerle İlgili Güncel Düzenlemeler, **Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi**, 1. Kitap, Ankara: ODTÜ MF.
ÜSTÜNIŞIK, Belma; (1988) Yerel Yönetimlerde Kaynak Kullanımı, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.
ÜSTÜNIŞIK, Belma, PEYNİRCİOĞLU, Nevin; (1988) **Kentsel Gelişmenin Yönlendirilmesi Açısından Belediyeler ve Konut Üretimi**, Ankara; DPT Sosyal Planlama Müdürlüğü Yayını.
VİDİNLİOĞLU, Necdet; (1990) Planlama Kademeleri ve Hukuk, **Şehircilik Hukuk ve Yönetim İlişkileri**, Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü 6-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.
YALVAÇ, İlhan; (1990) 3194 sayılı Kanunun 18.Madde Uygulamasının Kadastro İle İlişkisi, **3194 Sayılı İmar Kanunu 18. Madde Uygulamaları Semineri**, Ankara: Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı Yayını, No:49.
YASA, İbrahim; (1971) Küçük Belediyelerin Sorunları, **Şehirciliğimizin Bazı Genel Sorunları**, Onuncu ve Onbirinci İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları, Ankara: AÜSBF Yayını No:318.
YAVUZ, Fehmi; (1962) **Şehircilik**, Ankara: AÜ SBF Yayını No:143-125, Sevinç Matbaası.
YAVUZ, Fehmi; (1969) Politika ve Yerleşme Sorunlarımız, **Türkiyede Orman Köyleri, Yerleşme, Bölge Planlama, Şehirleşme, Doğu Anadolunun Sorunları**, Dokuzuncu İskan ve Şehircilik Konferansları, Ankara: AÜ SBF

Yayın NO:284, Sevinç Matbaası.
YAVUZ, Fehmi; (1971) Şehirleşme ve Arsa Sorunlarımız, **Şehirciliğimizin Bazı Genel Sorunları**, Onuncu ve Onbirinci İskan ve Şehircilik Haftası Konferansları, Ankara: AÜSBF Yayını No:318.
YAVUZ, Fehmi, KELEŞ, Ruşen, GERAY, Cevat; (1978) **Şehircilik**, Ankara: AÜ.
YAVUZ, Fehmi; (1978) Köyden Şehire Göç ve Şehirleşme, **AÜ SBF Dergisi**, Cilt:XXXIII, Ankara: AÜ SBF No:3-4
YAVUZ, Fehmi; (1980) **Kentsel Topraklar Ülkemizde ve Başka Ülkelerde**, Ankara: AÜ SBF Yayınları No:452.
YAYLA, Yıldızhan; (1988) Şehircilikte Hukuki Araçlar Üzerine, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY.
YILDIZ, Nazmi; (1981) Türkiye'de Arsa Politikası, **İmar Planları Uygulamasında Karşılaşılan Güçlükler** (Harita Kadastro-İmar Planı İlişkileri), İstanbul: İDMMA Harita Kadastro Fakültesi.
YILDIZ, Nazmi; (1985) **Kamulaştırma ve Arsa Politikası**, İstanbul: YTÜ MF JFMB.
YONCA, Ali; (1993) **Türkiye'de Kentlerin Fiziki Dokusu**, Ankara: DPT Sosyal Planlama Genel Md. Planlama Dairesi Bşk.Yayını, ISBN: 975-19-0766-7.
YTÜ SBP BÖLÜMÜ; (1991) Son Otuz Yılda Türkiye'de Planlama Pratiği Bağlamında Yıldız Üniversitesi Uygulamaları, **Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi**, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü, 3. Türkiye Şehircilik Kongresi 6-7-8 Kasım 1991, İzmir.
YTÜ SBP BÖLÜMÜ; (1988) Şehircilikte Uygulamaların Ortaya Çıkardığı Sorunlar, **Türkiye 12. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu** 16-17-18 Kasım 1988, Ankara: AÜ SBF BYY. ; **Yurt Ansiklopedisi**; (1982-1983) İstanbul: Anadolu Yayıncılık AŞ; Cilt 1-10.
YÜCEL, Asuman; (1985) Planlama ve Ülke Ölçeğinde Arazi Kullanımı, **Sanayi Yer Seçimi, Turizm Yerleşmeleri ve Tarım Topraklarının Ülkesel Arazi Kullanımı İçinde Değerlendirilmesi Kolokyumu**, 8. Dünya Şehircilik Günü 1,2,3 Kasım 1984, Adana: ÇÜ MF PMB.
; (1987) **Trabzon Kültür ve Sanat Yıllığı**, İstanbul: Trabzonlular Kültür ve Yardımlaşma derneği Yayınları:1.
; (1983) **Planlama Uygulama ve Yasal Dayanaklar**, Ankara: İİB Planlama ve İmar Gmd.
; (1991) **Belediye ve Şehircilik Açısından Malatya Uygulaması**, İstanbul: Malatya Belediyesi Yayını.
; 3194 sayılı İmar Kanunu
; 1605 sayılı imar Kanunu
; 6735 sayılı İmar Kanunu
; 1580 sayılı Belediyeler Kanunu
; 1593 sayılı Hıfzıssıhha Kanunu
; 1982 Anayasası

ÖZGEÇMİŞ

ZEYNEP ARZU KAHRAMAN

Doğum Yeri ve Yılı	: İstanbul, 1963	
İlk Öğrenim	: Yozgat, Sakarya İlkokulu	(1973)
Lise Öğrenim	: İstanbul, Özel Moda Lisesi	(1979)
Üniversite	: İstanbul, Yıldız Üniversitesi Mimarlık Fakültesi	(1984)
Yüksek Lisans	: Yıldız Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir Planlama Anabilim Dalı	(1987)
Doktora	: Yıldız Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı Doktora Yeterlilik	(1990)

BİLİMSEL ARAŞTIRMA VE YAYINLAR

KAHRAMAN, Arzu; ARSLAN, Rıfkı; ÜNAL, Yalçın; vd; (1985) **Kartal İmar Planı Analitik Çalışması Değerlendirme Raporu** YÜ, MF Yerleşme Birimleri ve Şehircilik Enstitüsü Yayını (Çoğltma), İstanbul.

KAHRAMAN, Arzu ARSLAN, Rıfkı; AYSU, Emre; vd; (1985) **Kartal İlçesi İçmeler-Aydıntepe Yerleşmeleri, 1/1000 Islah İmar Planı Açıklama Raporu,** YÜ, MF Yerleşme Birimleri ve Şehircilik Enstitüsü Yayını (Çoğaltma), İstanbul.

KAHRAMAN, Arzu; (1987) **İstanbul Kentsel Gelişmesinin Haliç'e Etkileri,** İstanbul: YÜ FBE ŞP Yüksek Lisans Bitirme Tezi.

KAHRAMAN, Arzu; AYSU, Emre; ÜNAL, Yalçın; vd; (1987) **Mudanya Kenti Toplumsal, Ekonomik ve Fiziki Çevre Çözümleme Çalışması,** YÜ. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayın No: SP.OGR/007.87

KAHRAMAN, Arzu; AYSU, Emre; ÖKTEN, Aysenur; vd; (1988) **Orhangazi Ekonomik-Toplumsal ve Fiziki Çevre Çözümleme Çalışması-1986** , YÜ. Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Yayını, SP. OGR/005.86, İstanbul

KAHRAMAN, Arzu, İNCEOĞLU, Necati, KAPGIN, Meral; (1989) **Planning Of Sport And Recreation Facilities in Tourism,** "International Congress On Healty And Recreation Management", Antalya.

KAHRAMAN, Arzu; (1989) Dinamik Bir Kentte Toprak Sorunu Üzerne Düşünceler, **Yerleşim Yazıları,** YÜ SBP Yayını, istanbul.

KAHRAMAN, Arzu; ÖKTEN, Ayşenur; ÜNAL, Yalçın; vd; (1990) **İznik Ekonomik - Toplumsal ve Fiziki Çevre Çözümleme Çalışması,** Yayın no: 212-MMF-SBP 90.025,

KAHRAMAN, Arzu; (1992) Koruma Amaçlı İmar Planında Ögeler ve Dengeler, **Yerleşim Yazıları**, YÜ SBP Yayını, istanbul.

KAHRAMAN, Arzu; YAREN, Fatih; (1992) **Planlama Tasarlama Bütünlüğü ve Model Yaklaşımı**, Kentsel Tasarım Uygulamalar Sempozyumu, 21-22 Mayıs 1992, İstanbul.

KAHRAMAN, Arzu; KOÇ, Ercan; (1994) The Pisidya Lakes Region in Relation to Renewal of Touristic Image, AESOP CONGRESS,Planning for a Broder in Europe Sunulan bildiri, İstanbul.

KAHRAMAN, Arzu; Planlama Süreci - Plancı İlişkileri, **Şehircilik Mesleğiyle İlgili Görevler, Yetkiler ve Nitelikler** 18. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumuna sunulan bildiri, 7-9 Kasım 1994, Ankara.

YARIŞMA

KAHRAMAN, Arzu; ÜNAL, Yalçın; YAREN, Fatih; vd; (1990) Güzel Ankara Kent Girişleri Düzenlemesi, İstanbul girişi Projesi, 3. ödül

Yıldız Üniversitesi, Döner Sermaye işletmeleri Planlama Grubu içinde;

*1985-1988 Kartal İlçesi Mücavir Alanlar Planlaması
*1990-1991 İznik Koruma Amaçlı İmar Planı çalışması
*1991-1992 Anamur İmar Planı
*1992 Emlak Yapı, Marmara Ereğlisi Konut ve Ticaret Alanı
*Fizibilite Çalışması