

TMMOB Şehir Plancıları Odası Mersin İl Temsilciliğinin Mersin 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planına İlişkin Değerlendirmesi

“Mersin 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı”, Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 10.03.2008 tarih ve 145 sayılı kararı ile onanmış ve 17.03.2008 tarihinde askıya çıkarılmıştır. Şehir Plancıları Odası Mersin İl Temsilciliği tarafından “Mersin 1/25000 Ölçekli Nazım İmar Planı”na ilişkin değerlendirme, Mersin Büyükşehir Belediyesi’nde plan paftası ve plan raporu üzerinde yapılan inceleme sonucunda hazırlanmıştır. Bu inceleme sonucunda geliştirilen değerlendirme başlıca üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde söz konusu plan, Mersin planlama sürecindeki yeri itibarıyla ele alınmıştır. İkinci bölümde, planın ortaya koyduğu vizyon, hedef ve stratejiler değerlendirilmiş ve üçüncü bölümde ise planın arazi kullanım kararları irdelenmiştir.

1. Mersin’in Planlama Sürecinde “1/25000 Ölçekli Kent Bütünü Nazım İmar Planı”nın Yeri

Mersin planlama tarihi 1938 yılında yürürlüğe giren Hermann Jansen tarafından hazırlanmış olan “Jansen Planı” ile başlamıştır. 1930’lu yıllarda orta ölçekli bir kent olan Mersin, bu plan sonrasında yaşanan gelişmeler sonucunda hızla gelişmiş, ülkenin büyük ölçekli kentlerinden biri haline gelmiş ve fiziksel olarak da geniş bir alana yayılmıştır. 1963 yılında İller Bankası tarafından hazırlanan planın ve Jansen Planı’nın 1/10000 ve 1/5000 ölçekli planlar olarak hazırlanması kentin bütünündeki fiziksel gelişmeyi denetlemek yönünden yeterli görülmüş, ancak 1980’li yıllarla birlikte kentin gelişimi daha üst ölçekli planların hazırlanmasını gerekli kılmıştır.

Bu doğrultuda, Mersin Belediyesi ile Bayındırlık ve İskan (İmar ve İskan) Bakanlığı tarafından Mersin Planlama Bürosu oluşturulmuş ve kentin ilk 1/25000 ölçekli nazım imar planı bu büro tarafından hazırlanmıştır. Hazırlanan plan Bayındırlık ve İskan (İmar ve İskan) Bakanlığı tarafından 27.11.1980 tarihinde re’sen onanmış ve yürürlüğe girmiştir. Bu planlama çalışması, merkezi ve yerel yönetimin birlikte hareket etmesi yönünden hazırlandığı dönem için ülke genelinde çok sık görülmeyen örnek çalışmalardan biri olmuştur. Planın hedefi 2000 yılı olarak belirlenmiştir.

Bu planın ardından kent bütünü ve yakın çevresini kapsayan 1/25000 ölçekli nazım imar planı Mersin Valiliği’nin koordinasyonunda Mersin Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmıştır ve Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 20.12.1996 tarih ve 83 sayılı kararı ile onanmıştır. Bu plan, 1980 tarihli planın gelişmeyi yönlendirme ve denetlenme sürecinde karşılaştığı yetersizlikler dolayısıyla gündeme gelmiş, ancak Danıştay 6. Dairesi tarafından Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 1/25000 ölçekli planı onama yetkisi olmadığı gerekçesiyle iptal edilmiştir.

Dolayısıyla, Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi’nin 10.03.2008 tarih ve 145 sayılı kararı ile onanmış olan nazım imar planı onana kadar yürürlükte olan 1/25000 ölçekli nazım imar planı 1980 yılında Bayındırlık ve İskan (İmar ve İskan) Bakanlığı tarafından onanan plandır. Yukarıda da değinildiği gibi bu planın öngörülleri 2000 yılına yöneliktir. Bu planda öngörülen ulaşım sistemi, yerleşim sistemi ve Mersin kentinin

gelişimi öngörülerini günümüzdeki oluşumların çok gerisinde kalmıştır ve bu yönüyle geçerliliğini yitirmiştir. Dolayısıyla, günümüzde 1/25000 ölçekli bir planın hazırlanması gereklilik haline gelmiştir.

Dolayısıyla, Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 10.03.2008 tarih ve 145 sayılı kararı ile onanmış olan 1/25000 ölçekli kent bütünü nazım imar planı, Mersin planlama sürecinde önemli bir boşluğu dolduracak olması ve kentin gelişen/değişen gereksinimlerinin karşılanabilmesi için büyük önem taşımaktadır. Aşağıda bu planın vizyonu, hedefleri ve stratejileri ile arazi kullanım kararları değerlendirilecektir.

2. Planın vizyonu, hedefleri ve stratejileri

Mersin Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 10.03.2008 tarih ve 145 sayılı kararı ile onanmış olan Mersin ve Yakın Çevresi Nazım İmar Planı'nda değişen planlama yaklaşımlarının plana yansıtılmaya çalışıldığı, planın salt bir arazi kullanım haritası olmasından öte raporuyla birlikte bir hedefler ve stratejiler bütünü olarak ele alındığı görülmektedir. Bu hedefler ve stratejiler ise ortak bir vizyon ile bütünleştirilmiştir. Bu anlamda, planın sunmaya çalıştığı yaklaşım genel anlamda olumlu bulunmaktadır. Ancak, özellikle “mekansal stratejiler” açısından vurgulanması gereken daha birçok konu bulunduğu düşünülmektedir. Bunlara aşağıda değinilecektir. Ancak öncelikle planın vizyonu ve hedefleri ele değerlendirilecektir.

2.1. Vizyon ve Hedefler

Söz konusu plan ile 2020 yılı hedef olarak alınmış ve Mersin kentinin geleceğine ilişkin vizyon “Uzmanlaşmış ve kaliteli kentsel hizmetlerin sunulduğu, bölgesel ölçekte bir odak olarak gelişmiş, özgünlüğü kimliği ve nitelikleri ortaya çıkan bir Mersin kenti” olarak belirlenmiştir. Bu vizyon belirlenirken ise sektörel (tarım, turizm, liman kenti, sanayi, eğitim ve sağlık, rekreasyon) hedefler ve stratejiler tartışılmış, bu tartışmalar sonucunda ortak bir vizyon oluşturulmuştur.

Bunun sonucunda ise üç adet ortak hedef sunulmuştur. Bunlar, “kentsel hizmetlerin niteliğinin artırılması”, “doğal ve tarihsel kimliğin güçlen-

dirilmesi” ve “sağlıklı ve yaşanabilir bir çevre” olarak belirtilmiştir.

Plan ile oluşturulan vizyonun özellikle son dönemde Mersin kentinde gelişmekte olan stratejik içerikli çalışmalar ile koşutluk sergilediği görülmektedir. Örneğin, ülkemizde, kendi alanında ilk örnek olan RIS-Mersin Projesi (Bölgesel Yenilikçi Stratejiler) ile oluşturulan stratejilerin söz konusu planlama çalışmasında gözönünde bulundurulduğu görülmektedir. RIS-Mersin Projesi ile Mersin'in öncelikli sektörleri tarım-gıda, lojistik ve turizm olarak belirlenmiş ve bu sektörlerde çalışma grupları (platformlar) oluşturulmuştur. Planın ortaya koyduğu hedeflerin, bu platformların belirlediği vizyon, hedef ve stratejiler ile paralellik gösterdiği izlenmektedir.

Bu çerçevede, planlama sürecinde izlenen yolun kendi içinde tutarlı ve bütüncül olduğu, değişen planlama yaklaşımlarına, günümüzün gereklerine ve kentte gelişen yenilikçi vizyon ve stratejilere uygun bir yaklaşım geliştirdiği görülmektedir. Bu kapsamda, kent için öncelikle bir vizyon belirlendiği, daha sonra hedef ve stratejiler geliştirildiği, bunun ardından ise bu vizyon ve süreçleri tamamlayacak “mekansal stratejilerin” geliştirildiği anlaşılmaktadır.

2.2. Mekansal Stratejiler

Planlama sürecinde geliştirilen vizyon ve hedeflerin somutlandığı aşamanın “mekansal stratejiler” aşaması olduğu görülmektedir. Bu stratejilerin temel olarak plan raporunda dile getirildiği, kısmen de plan paftasına işlendiği görülmektedir. Buna göre mekansal stratejilerin, “Kent Bütünü Stratejileri”, “Kentsel Dönüşüm Stratejileri” ve “Kentsel Projeler” olarak üç ayrı kategoride geliştirildiği anlaşılmaktadır. Bu ayırım aynı zamanda üst ölçekten alt ölçeğe doğru bir gelişmeyi de göstermektedir.

Planda, kent bütünü stratejilerinin, kendi içinde ikiye ayrıldığı ve “kentsel gelişme koridorları” ile “kentsel gelişme odakları” olarak adlandırıldığı görülmektedir. Bu doğrultuda, Mersin Üniversitesi Çiftlikköy Kampusu'nun doğusunda önerilen yeni otoyol bağlantısının birinci gelişme koridoru olarak belirlendiği izlenmektedir. Burada aynı zamanda ilk kentsel gelişme odağı yer almaktadır ve kentsel projeler kapsamında “Kentsel Servis Alanları” olarak bulunmaktadır. Dolayısıyla üst

ölçekten alt ölçeğe doğru kentsel gelişme koridorları içinde kentsel odaklar belirlendiği ve bu odaklarda da kentsel proje alanları oluşturulduğu görülmektedir. Bu durum en fazla birinci kentsel gelişme odağı olarak belirlenen yeni otoyol bağlantısında belirginleşmiştir.

Diğer koridorlarda (Kocavilayet Koridoru, Kuyuluk Koridoru ve Bahçeli yerleşiminin doğusundaki koridorda) böyle bir ölçeklerarası geçişin oluşmadığı görülmektedir. Bu koridorlarda oluşturulacak odaklar ve proje alanları ile mekansal stratejilerin bütünleşmesi ve bu koridorların, Mersin Üniversitesi Çiftlikköy Kampusu'nun doğusundaki koridor kadar canlı ve güçlü olması askı sürecinde tekrar düşünülmelidir.

Bu koridorlardan bağımsız şekilde öngörülen ikinci bir odağın ise kentsel ve bölgesel ölçekte spor alanlarının yer alacağı bölge olduğu görülmektedir. Bu bölge, Mersin Üniversitesi Çiftlikköy Kampusu'nun kuzeyinde yer almaktadır ve plan raporunda belirtildiğine göre bu alan birer proje alanı niteliğinde, Mersin kentinin aday olduğu Akdeniz Oyunları'nın düzenlenmesine yönelik bir alan olarak öngörülmüştür. Bu yönüyle, Mersin gündeminde sıklıkla yer alan Tevfik Sırrı Gür Stadı'nın kent içinden taşınması sürecinde değerlendirilebilecek öncelikli alanlardan biridir.

Mekansal Stratejiler'in ikinci bölümünü "kentsel dönüşüm stratejileri" oluşturmaktadır. Bu stratejiler kapsamında koruma, iyileştirme ve yenileme-sağlıklaştırma yapılacak alanların belirleneceği, bu alanlarda gerekli müdahalelerin yapılacağı belirtilmektedir. Bu doğrultuda, plan lejandında çeşitli gösterimler geliştirildiği görülmektedir. Örneğin, plan genelinde konut alanlarında en fazla "DD" gösterimi yer almaktadır. Bu gösterimin plan lejandındaki karşılığı "yoğunluk ve yapı düzeni düzeltilecek, iyileştirilecek alanlar"dır. Ancak, bu konut alanlarında düzeltme ve iyileştirme stratejilerinin hangi sınırlar dahilinde uygulanacağı, bu konut bölgelerindeki iyileştirme sürecinde konut kullanımının farklı kullanımlarla birlikte yer alıp almayacağı belirtilmemiştir. Diğer bir deyişle, bu alanlarda düzeltme ve iyileştirme perspektifine dayalı "kentsel proje alanları"nın sınırları ile bu sınırlar içinde sergilenen yaklaşım belirlenmemiş ve plan bir arazi kullanım haritasına dönüşme tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır.

Benzer bir durum, "KD" ile gösterilen "kentsel dönüşüm ve yenileme alanları"nda ve "KG" ile gösterilen "kentsel gelişme alanları"nda söz konusudur. Bu alanlarda gelişme, dönüşüm ve iyileştirme uygulanacak proje sınırları ve stratejiler belirlenmediği takdirde gelişimin hemen hemen tümüyle serbest piyasa mekanizmasına bırakılması ve kentsel gelişimi yönlendirmede ve denetlemede yerel yönetim olarak belediyelerin önemli zorluklarla karşılaşması söz konusu olabilecektir. Oysa proje alanlarının sınırlarının belirlenmesi ve o sınırlar içinde izlenecek stratejinin geliştirilmesi, o alanın karakterinin belirlenmesini sağlayacaktır. Ancak böylece, planın vizyonunda belirtilen özgünlüğün ve kimliğin ortaya çıkması olanaklı hale gelecektir.

Mekansal stratejiler'in üçüncü bölümünü "Kentsel Projeler" oluşturmaktadır. Bu bölüm, stratejilerin en alt ölçekte somutlandığı ve planda sınırlar itibariyle görselleştirildiği bölümdür. Yukarıda değinildiği gibi bu projelerden "kentsel servis alanları" ilk gelişme koridorunda ve ilk kentsel gelişme odağında yer almaktadır ve bu yönüyle üst ölçekten alt ölçeğe kadar konumsal olarak bir bütünlük göstermektedir. "Bölgesel spor alanları" da kentsel gelişme odağı ile bütünleşmiş olması itibariyle ölçeklerarası bir geçiş sunmaktadır.

"Kentsel Projeler" olarak belirtilen diğer projeler ise koridorlardan ve odaklardan bağımsızdır. Bu alanların genellikle yıpranmış ve gelişmesi kısıtlanmış kent merkezi ile ilgili olduğu görülmektedir. Bu yönüyle bu projeler, Mersin kent merkezinin karakterini oluşturacak projelerdir ve genel olarak olumlu karşılanmaktadır. Ancak bu proje alanlarından bazıları plan üzerinde işaretlenerek görselleştirilirken, bazıları ise görselleştirilmemiştir. Örneğin, uluslararası ve bölgesel bürolar ile geniş alanlı kentsel servis alanlarının yer alacağı "MIA Doğu Gelişme Koridoru" ile "Müftü Deresi Kentsel Rekreasyon Projesi" plan üzerinde özel proje alanları olarak işaretli iken "Geleneksel Merkezi Canlandırma projesi" ile "MIA Gelişme Alanı Projesi"nin plan üzerinde işaretlenmediği görülmektedir.

Sınırları plana işaretlenmemiş, dolayısıyla alan-sal karşılığı olmayan proje alanlarının alt ölçekli planlama çalışmalarında dikkate alınması ve bu alanlara yönelik etkin politikaların geliştirilebilmesi için bu proje alanlarının sınırlarının plana işaretlenmesi sağlanmalıdır.

Bununla birlikte, Mersin kentinde son dönemde gündeme gelen projelere plan paftasında ve plan raporunda değinilmediği görülmektedir. Bu projelerden biri RIS-Mersin Platformu'nda gündeme gelen ve hazırlık çalışmaları devam eden "Çamlıbel'in Kimliğini Güçlendirme Projesi", bir diğeri ise RIS-Mersin Lojistik Platformu'nda gündeme gelen ve konum itibariyle uzlaşmaya varılan "Mersin Lojistik Merkezi"dir. RIS-Mersin Platformu'nda kabul edilen ve çalışmalarına başlanması tasarlanan ve 1/25000 ölçekli nazım imar planında mekansal karşılığı olacak diğer projeler ise "Mersin Kent Girişleri Projesi" ve "Soli-Pompepolis Antik Kenti ve Plajı Düzenleme Projesi"dir. Bu projelerin de 1/25000 ölçekli Mersin Kent Bütünü Nazım İmar Planı'na işaretlenmesi hem "Kentsel Projeler" anlamında, gelecekte hazırlanacak alt ölçekli planlar ile projeler arasında ölçeklerarası geçişi ve tutarlılığı sağlayacak, hem de Mersin kentinin gündeminde bulunan kentsel gereksinimlerin karşılanmasını sağlayacaktır.

3. Plandaki Arazi Kullanım Kararları

Planın içeriği incelendiğinde, arazi kullanım kararları yönünden aşağıdaki tespitlere varılmıştır:

- Ulaşım: Gerek kent içinde ve gerekse liman çevresinde yol altyapısı yetersiz kalmakta özellikle Mersin-Adana karayolu yoğun taşıt trafiği nedeniyle işleyemez duruma gelmektedir. 1/25.000 ölçekli planda 2. çevre yolunun Tarsus'a kadar uzatılması öngörülmüştür. Bu karar kentin geleceği açısından önemli bir adım olarak görülmektedir. Mersin-Adana karayoluna paralel olarak önerilen ve demiryolunun kuzeyinden geçen bu yolun bir an önce hayata geçirilmesini temenni etmekteyiz. Bunun için bu yolun uygulama planlarında da önerilmesi ve uygulamaya geçilmesi beklenmektedir. Liman ve Serbest Bölge çevresindeki giriş yolları yetersiz kalmaktadır. Otoyol ve 2. çevre yoluna dikey bağlantıların güçlendirilmesi ile bu sorunun aşılabileceği düşünülmektedir. Bunun için planda liman ve serbest bölgeden otoyola erişimi sağlayacak dikey bağlantı yolları önerilmesi gerekmektedir.

- Sanayi Alanları: Mersin RIS Projesi kapsamında geliştirilen stratejilere göre Mersin'deki sanayinin başta tarıma dayalı olarak gelişmesi

öngörülmektedir. Bunun yanında metal eşya, tekstil, taş-toprağa dayalı sanayi ve diğer sanayilerde hızlı bir gelişme beklenmektedir. Bu gelişmenin gerçekleşebilmesi için altyapısı tamamlanmış ulaşım olanakları güçlendirilmiş sanayi alanlarına ihtiyaç bulunmaktadır. Aksi durumda sanayiler tarım alanlarına yönlenecek ve düzensiz bir yapılaşma ortaya çıkmaktadır. Sanayi kuruluşlarının bir arada olması ise altyapı maliyetlerini azaltmakta denetimi kolaylaştırmaktadır. Bunun için organize sanayi bölgesi veya sanayi tesislerinin birarada bulunabileceği büyük ölçekli sanayi alanları öngörülmesi gerekmektedir. Bilindiği üzere sanayi kuruluşları karayolu ve demiryoluna yakın mesafelerde yer seçmek istemektedir. Kent çevresindeki tarım alanlarının korunması gerektiği de gözününe alındığında bu kriterlere uygun büyük alanlı sanayi alanları planlanması gerekmektedir. 1/25.000 ölçekli planda yeterli sanayi alanları öngörülmemiştir. 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında Organize Sanayi Bölgesi için gelişme alanı öngörülmüş olmasına rağmen 1/25.000 ölçekli nazım planda bu alanlar tarım alanı olarak gösterilmiştir.

Diğer yandan tarıma dayalı sanayiye destek olabilecek "Organize Tarım Bölgeleri" öngörülmesi beklenmektedir. Bu tanım Sanayi ve Tarım Bakanlığı tarafından yeni geliştirilen bir modeldir. Bu bölgeler içinde tarımsal üretimin yüksek teknolojiye dayanması, sera, işleme, depolama ve sertifikasyon gibi tesislerin de yer alması beklenmektedir. Bu yönde bölgelerin uzun erimde ilin tarımsal gelişimi için bir model olması sağlanabilir. Bunun için planda gerekli düzeltmelerin yapılması beklenmektedir.

Planda "mevcut durumda Mersin-Tarsus karayolu boyunca yerleşmiş veya imar planında sanayi ve depolama alanı olarak öngörülen" alanların dışında önemli bir sanayi gelişme alanı bulunmamaktadır. Plan, tarım alanları dışında (yamaçlarda) büyük ölçekli sanayi ve depolama gelişme bölgeleri öngörmeyerek karayolu boyunca tarım alanlarının yok olmasını kabul etmekte hatta teşvik etmektedir. Planda öngörülen sanayi alanları yetersizdir. Bu nedenle mevzuat planlar ile tarım alanlarının yok olması tehlikesi önlenemez. Bunun için

planın sanayi alanlarına ilişkin kararlarının tekrar gözden geçirilmesi ve uygun alanların öngörülmesi gerekmektedir.

Diğer yandan Liman ve Serbest Bölgenin kara yönünde genişleme alanı bulunmamaktadır. Planda bu yönde bir öneri gözlenmemiştir. Bu eksikliğin giderilmesi gerekmektedir. Aksi durumda kentin ekonomik gelişiminin iki önemli unsuru için fiziki olanaklar kısıtlanmış olacaktır. Planda bu iki kuruluşa yönelik gelişme alanları öngörülmesi için düzeltmeler yapılması talep edilmektedir.

- Depolama Alanları: Planda farklı sayıda ve büyüklükte depolama alanları öngörülmüştür. Bunların arasında tarımsal amaçlı depolama tesisleri olduğu gibi, çok sayıda petrol amaçlı depolama alanları gelişimi de görülmüştür ve bu gelişme Mersin için önemli sorunlar oluşturmuştur. Günümüzde de özellikle Karadivar yerleşimi için tehlikeli bir gelişimden söz etmek olanaklıdır. Bunun yanında Kazanlı çevresinde de petrol depolama tesisleri bulunmaktadır. Limanın özelleştirilmesi sonrasında kentte ciddi düzeyde sanayi ve depolama alanları talebi bulunmaktadır. Uygun büyüklük ve konumlarda sanayi ve depolama alanları öngörülmemesi durumunda bu tesisler birinci sınıf tarım arazileri üzerinde yer seçmektedir. Bu sorunların önlenmesi için Mersin ve Tarsus kentlerine ulaşılabilir alanlarda, tarım dışı araziler üzerinde, mevcut OSB alanlarına yakın bölgelerde yeni depolama alanları öngörülmesi gerekmektedir.

Bakanlıklar düzeyinde yapılan çalışmalarda Türkiye’de lojistik sektörünün güçlendirilmesi hedeflenmektedir. Bu kapsamda Türkiye’nin ilk “lojistik bölgesi”nin Mersin’de kurulması planlanmaktadır. Bu hedeflerin kent planı ile uyumlu olması için 1/25.000 ölçekli planda uygun konumda ve büyüklükte (yaklaşık 250 hektar) lojistik bölgesi planlanması beklenmektedir. Bu bölgenin planda öngörülmemesi durumunda kentin gelecekte lojistik sektöründe gelişmesi olanaklı olmayacaktır. Mevcut durumda tarım arazileri üzerinde kent bütünlüğüne uygun olmayan biçimde dağınık alanlarda tır parkları, depolama alanları ve konteyner parkları kurulmaktadır. Bu dağınıklık bir yandan altyapı maliyetlerini arttırmakta diğer yandan çevre kalitesini bozmaktadır. Planda Sarıbrahimli köyünün güneyinde yaklaşık 50 hektar büyüklüğünde bir alanda lojistik merkez ve sanayi-depolama alanı öngörülmüştür. Bu alan kent için son derece yetersiz olup demiryolu bağlantısı öngörülmemiştir. Bu kapsamda demiryolu ve otoyol bağlantısı olan, 250 hektar büyüklüğünde, tarım dışı alanlarda, kamu mülkiyeti çoğunlukta olan bir alanın lojistik bölgesi olarak öngörülmesi talep edilmektedir.

Yukarıdaki görüşler doğrultusunda, Mersin’in geleceğine yönelik önemli bir belge olan 1/25000 ölçekli Mersin Kent Bütünü Nazım İmar Planı’nda gerekli değişikliklerin yapılması konusunda gereğini bilgilerinize arz ederiz.