

İzmir Büyükşehir Bütünündeki Nazım Plan Çalışmaları Üzerine Bir İnceleme

Cemal ARKON
Ali Rıza GÜLERMAN

Prof. Dr. Cemal Arkon
1969 yılında ODTÜ
Şehir ve Bölge Planlama
Bölümünden mezun
oldu. Halen DEÜ Şehir
ve Bölge Planlama
Bölümü Başkanidir.

Ali Rıza Gülerman 1976
yılında ODTÜ Şehir ve
Bölge Planlama
Bölümünden mezun
oldu. İzmir
Belediyesinde çeşitli
kademelerde görev
aldıktan sonra 1992-94
yılları arasında İzmir
Büyükşehir Belediyesi
İmar İşleri Daire
Başkanlığı görevini
yürüttü. Halen aynı
yerde planlama uzmanı
olarak çalışmaktadır.

GİRİŞ

Bu rapor, 1973 yılından bu yana İzmir Büyükşehir Bütünündeki (İBŞB) planlama çalışmaları ve kentsel gelişme hakkında bir fikir oluşturmayı amaçlamaktadır.

İzmir Metropolitan Alanı için ilk nazım plan 1973'de hazırlanmıştır. Daha önce sadece İzmir Belediyesi kapsamındaki alanlar için bir takım planlar geliştirilmiş idi. Fakat bunların hiçbiri günümüzün İzmir Büyükşehir Belediyesi alanından daha küçük olan eski İzmir Belediyesi'nin sınırları dışında kalan yerleri içermiyordu. (Rene Daugter. 1925, Le Corbusier. 1948, K. Ahmet Aru 1951, Bodmer 1959)

Kapsadığı alan ve uygulanan planlama metodolojisi olarak ilk "kapsamlı plan" 1973 yılında kabul edilen plandır. 1973'deki başlangıçtan sonra bu plan birçok kereler revizyon görmüştür. Bugün ise kısmi tadilatların bir koleksiyonu haline gelmiş olması nedeniyle, İzmir'in gelecek 20 yılını düzenleyecek yeni bir kapsamlı Nazım Planının hazırlanması gereği ortaya çıkmıştır.

Söz konusu yeni planlama çalışmalarının, Bakanlık tarafından Haziran 1990'da imzalanan bir antlaşma çerçevesinde, Akdeniz Eylem Planı (MAP) ve Öncelikli Eylemler Programı (PAP) çalışmaları ile entegre edilmesi düşünülmelidir.

İlişikte sunulan rapor iki bölümden oluşmaktadır.

Birinci bölümde 1973 İzmir Nazım Planı'nın kısa bir tanıtımı yapılarak, İmar ve İskan Bakanlığınca yayımlanan Plan Raporu özetlenecektir.

İkinci bölümde ise daha sonra yaşanan gelişmelerin değerlendirilmesi yapılmaktadır. Bu bölüm bazıları basılmamış dokümanlara ve bu raporun yazarlarının mesleki değerlendirmelerine dayanmaktadır.

I. 1973 Nazım Planı

İzmir Metropol kenti yaklaşık 76.000 hektarlık bir alanı kapsamakta ve kuzeyden güneye yaklaşık 70 km.'lik bir alana uzanmaktadır. İ.B.Ş.B.'nin 1990 sayımında nüfusu 1.762.849 idi. 1994 yılına ilişkin nüfus kestirimi ise 1.968.304'dir.

Ege Bölgesi'nin doğal merkezi olan İzmir Metropol Kenti aynı zamanda en önemli bölgesel merkezdir. Türkiye'nin üçüncü büyük kenti olan ancak işlev açısından İstanbul'dan sonra ikinci önemli limanı sayılan İzmir, bölgesel ürünlerin ve yöredeki bazı üretimlerin ihracı kapısıdır. Bölgedeki bazı merkezler ile birlikte önde gelen endüstriyel alandır. Bergama, Çeşme, Foça, Selçuk gibi ilçeleriyle İzmir İli ülkenin belli başlı turizm merkezlerinden birini oluşturmaktadır. Deniz, hava, demiryolu ve karayollarının oluşturduğu kapsamlı bir iletişim sistemi İzmir'i ülkenin diğer bölgelerine bağlar.

1.1. İzmir Metropolitan Alan

Planlama Bürosunun Kuruluşu :

İzmir 1950'lerden itibaren yüksek bir nüfus artışı yaşıyordu. Bu hızlı artışa paralel olarak planlama aktivitelerinin yerinde organize edilmesi gereği ortaya çıkmış, bunu karşılamak için 1965 yılında 6/4950 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile İzmir Metropolitan Planlama Bürosu (İMPB) kurulmuştur.

Büro zamanının İmar ve İskan Bakanlığı'nın yerel planlama teşkilatı idi. Planlama çalışmalarına ise ancak 1968 yılında başlayabildi. İlk çalışmaları mevcut durumun ve bölgenin temel problemlerinin tanımlanması üzerineydi.

1.2. Planlama Çerçevesi :

İMPB bünyesinde 1960 sonları ve 1973 arasında gerçekleştirilen planlama çalışmaları üç farklı düzeyde ele alınmıştır.

i) Ege Bölgesi:

İzmir, Manisa, Aydın, Denizli ve Muğla Vilayetlerini kapsar.

ii) İzmir Metropolitan Bölgesi :

İzmir Merkez, Karşıyaka, Bornova, Karaburun Çeşme, Urla, Seferihisar, Selçuk, Torbalı, Bayındır, Kemalpaşa, Menemen, Foça, Dikili, Bergama, Kuşadası, Çevre Belediyeler ve Manisa Merkez Belediyesinden oluşan yerleşimleri kapsar.

iii) İzmir Büyükşehir Bütünü :

İzmir Merkez, Karşıyaka, Bornova, Buca, Çiğli, Gültepe, Çamdibi, Altındağ, Yeşilyurt, Işıkkent, Balçova, Narlıdere, Güzelbahçe, Gaziemir ve Pınarbaşı Belediyeleri ile İzmir Belediyesinin mücavir alanıdır.

1.3. 1973 Nazım Planı'nın Önerileri :

Metropolitan Alan Düzeyindeki Öneriler :

- Aliğa, Torbalı, Turgutlu, Kemalpaşa ve Manisa artan nüfus için cazibe merkezleri olacaktır.

- Doğal, tarihi ve arkeolojik değerleri nedeniyle, Çeşme-Karaburun Yarımadası, Seferihisar-Sığacık, Gümlüdü, Ahmetbeyli, Selçuk, Kuşadası, Foça, Yeni Foça ve çevresi, Dikili, Çandarlı, Bergama turizm merkezleri olarak önerilmektedir.

- Menemen, ve Cumaovası 1985 yıllarında şehrin kuzey ve güney uçlarında birer uydu kent olacaktır.

- Urla, Güzelbahçe ile birlikte şehrin batı koridorunda diğer bir uydu olacaktır.

- Metropolitan Alan içinde, endüstriyel, sosyal ve teknik altyapı yatırımları için eylem alanları tanımlanacaktır.

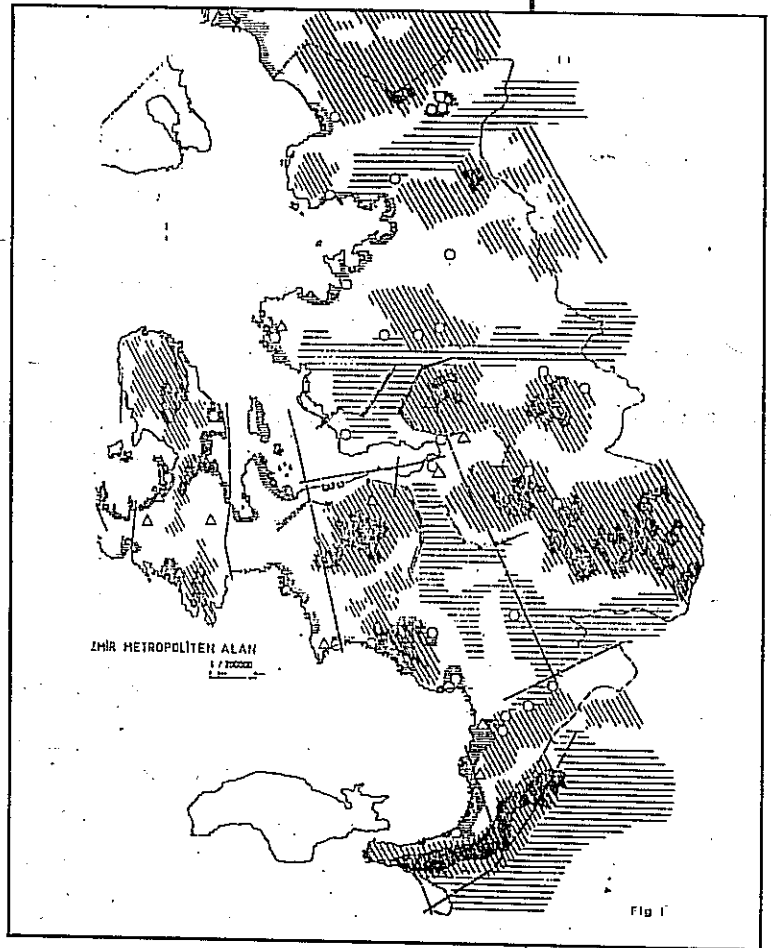
- Yüksek tarımsal potansiyeli olan kırsal alanlar korunacak ve geliştirilecektir. Değişen tarım teknolojileri planlamanın sonraki aşamalarında ele alınacaktır.

- Samsun Dağı, Sipil Dağı, Efes, Bergama ve Dilek yarımadasına ilave olarak Bozdağ'da milli parklar ve bir kış sporları merkezi geliştirilecektir.

- Aliğa'da petrol endüstrisi teşvik edilecek ve kimya sanayileri bu alana çekilecektir. Bunun için söz konusu alan bir sanayi bölgesi olarak planlanmalıdır.

- Bölgesel teknik altyapı projeleri çerçevesinde yeni enerji ve su kaynakları bulunmalıdır.

- Aliğa - Menemen - Manisa; Aliğa - Menemen - İzmir; İzmir - Cumaovası - Torbalı aks-



ları demiryolu ağına bağlanarak, elektrifikasyon sistemine geçilmelidir.

- Çiğil - Çamaltı Tuzla'sı yakınlarında Ulus-

Kapsadığı alan ve uygulanan planlama metodolojisi olarak ilk "kapsamlı plan" 1973 yılında kabul edilen plandır.

PLANLAMA
95/1-2

Izmir Büyükşehir
Bütünü Nazım
Planı İzmir
merkezini; 13 adet
çevre belediyeyi
ve mücavir
alandaki 31 adet
köy yerleşimini
kapsamaktaydı.

lararası Fuar ve Serbest Endüstri Bölgesi önerilmektedir.

- Deniz ulaşımı için şu öneriler geliştirilmektedir;
- Alsancak Limanı'nın genişletilmesi,
- Pasaport, Bostanlı ve İnciraltı yat ve balıkçı barınaklarının inşası,
- Çeşme ve Dikili limanlarının genişletilmesi,
- Kuşadası Yat Limanının inşası,
- Urla, Sığacık ve Çandarlı'da tarımsal ürüne yönelik iskeleler.

İ.B.Ş.B.'ye İlişkin Öneriler :

Izmir Büyükşehir Bütünü Nazım Planı İzmir merkezini; 13 adet çevre belediyeyi ve mücavir alandaki 31 adet köy yerleşimini kapsamaktaydı.

İ.B.Ş.B. Makroformunu

Etkileyecek Varsayımlar :

- Et İzmir gelecekte de hızlı nüfus artışı sergileyecektir.
- Gelecekte yeni ulusal ve uluslararası işlevler yükünecektir.
- Aile büyüklüğü küçülecek, bu değişiklik sonucu konut talebi artacaktır.
- Genç nüfus çoğalacak ve eğitim kurumlarına olan ihtiyaç da artacaktır.
- Ekonomide küçük ve orta ölçekli girişimler bir araya gelerek küçük endüstri kuruluşlarını oluşturacaktır. Organize sanayi bölgelerine ihtiyaç artacaktır.
- Ortalama aile gelirinde beklenen artış özel araç sahipliği oranını yükseltecektir.
- Etkin bir toplu ulaşım sistemine gereksinim olacağı açıktır.
- Plan'ın uygulanması için parasal kaynakların daima kısıtlı olduğu bir gerçektir. Fakat, İzmir'de bu planın gerçekleşmesi için güçlü bir politik yapı ve niyet ortaya çıkacaktır.

Plan Hedefleri :

I. Form'a İlişkin Hedefler : İ.B.Ş.B. için çeşitli makroform alternatifleri geliştirilmiş ve değerlendirilmiştir. Sonunda İzmir için en avantajlı formun "Lineer makroform" olduğu ortaya konmuştur. Lineer Form'un seçiminde etkili olan kriterler şunlar olmuştur;

- Lineer Form şehrinin rekreasyon için civarda gidebileceği doğal çevreye kolaylıkla ulaşmasını sağlayacaktır.

- Geniş ölçüde varılan ortak kanı, lineer şehir formunun en düşük teknik altyapı maliyetini getireceğidir.

- Lineer şehir formu, minimum seyahat mesafesi için maximum yolcu kapasitesi içeren bir ulaşım sisteminin inşasını kolaylaştıracaktır. Aynı zamanda etkin bir toplu ulaşım sisteminin geliştirilmesine imkan tanıyacaktır.

- Şehrin doğu koridorunda (Bornova-Kemalpaşa) bulunan yoğun sanayi kullanımı buradaki yeraltı suyunun azalmasına neden olmaktadır. Bu nedenle doğu koridorunda sanayi gelişmesi kısıtlanmalı ve kuzey-güney lineer formu güçlendirilmelidir.

- Diğer taraftan, batı koridorundaki (Narlıdere-Urla) gelişmelerin cesaretlendirilmesi arzu edilmiştir. Zira batı koridoru, kıyıda ikinci konutların geliştiği askeri alanlar, tarım arazileri ve topografya yüzünden önemli kısıtlayıcıların olduğu bir alandır.

II. Nüfus :

1973 planı ile İ.B.Ş.B'nin tahmini nüfusu 1985 yılında 1.466.000 olarak öngörülmüştü. 1985 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre 1.489.817'dir.

1965 yılında % 42.7 olan çalışan nüfus ora-

TABLO : İ.B.Ş.B NAZIM PLANI'NDAKİ GENEL ARAZİ KULLANIMI

Kullanım Biçimi	Toplam Alan (ha)	Oran (%)	Kişi Başına Alan (Kişi /m ²)
• Toplam Kentsel Alan	19.491	25.57	132.9
• Orman Alanı (korunan)	6.284	8.25	42.8
• Baraj, suni göl ve su rezerv alanları	319	0.41	2.1
• Otlaklar, Tarım Alanları (Bataklık ve Kaynaklar dahil)	321.9	47.204	61.95
• I ve II. Sınıf Tarım Arazi	2.908	3.82	19.8
İ.B.Ş.B. Toplam Planlama Alanı	76.206	100.00	519.5

nı, 1985'de % 40.6'ya düşmektedir. Çalışan nüfus yapısında çeşitli sektörler arasında değişiklikler olacağı varsayılmıştır. Tarımda çalışan sayısının oranı % 5'e düşerken, sanayideki istihdam oranı % 27'ye yükselecektir. Servis sektöründeki istihdam oranı da % 68'e çıkacaktır.

1/25000 Ölçekli Planın Açıklanması (1973)

Bölgesel, Metropoliten ve Büyükşehir bütünü düzeylerindeki amaç ve hedefler doğrultusunda İ.B.Ş.B. için 1/25000 ölçekli bir fiziki Nazım Plan hazırlanmıştır. Bu planın temel özellikleri ve önerileri şunlardır:

I. Kadifekale, Alsancak, Kemeraltı, Bayraklı ve Güzelyalı semtleri gibi tarihi ve kültürel değerlerin bulunduğu alanların korunması ve restore edilmesi öngörülmektedir.

II. Planlama periyodunun sonuna dek 95.493 adet istihdam eklenecektir. Hesaplanan sanayi alanı 1280 hektardır.

III. Plan'da belli başlı iki sanayi bölgesi vardır:

- Kuzey'de Şemliker- Çiğil - Ulacak-Menemen - Aliğa.

- Güney'de Karabağlar- Gaziemir-Cumaovası.

IV. Mevcut sanayi kuruluşlarından çevre sorunu yaratmayanlar yerlerinde kалаacaktır.

V. Merkezi iş alanında konumlanmış bulunan imalathaneler ve depoları yeni gelişme akslarına taşınmaları öngörülmüştür.

VI. İ.B.Ş.B. içindeki bütün belediyelerin küçük imalatçılar için kendi alt merkezleri olacaktır.

VII. Depolama bölgeleri liman, demiryolu ve karayolu bağlantılarına yakın olarak planlanmıştır.

VIII. Plan'ın İ.B.Ş.B. projeksiyon nüfusu 1985 için 1.466.000'dir. Bu nüfus için toplam yerleşim alanları 9723 hektardır. Mevcut konut alanları ise ayrıca 3695 hektar tutmaktadır. Yerleşim alanlarında öngörülen brüt nüfus yoğunluğu 110 kişi/ha. dir.

IX. Mevcut yerleşim alanları şu şekilde planlanmıştır:

1. Kemeraltı - Tilkilik - Bayraklı gibi semtlerin karakteristikleri ve yapı nizamı olduğu şekilde korunacaktır.

2. Alsancak kıyı kesimi - Cumhuriyet Meydanı, Karşıyaka, Konak - Üçkuyular kıyı kesimi

gibi şehrin modern yerleşim bölgelerinin karakteristikleri ve yapı nizamı korunacaktır.

3. Yeni gelişme alanları şehrin sosyal ve teknik altyapı eksikliklerini gidermek üzere düzenlenecektir.

4. Gecekondu alanları yeniden geliştirilecek alanlar olarak öngörülmektedir.

5. İkinci konutların ve turistik tesislerin şehrin batı gelişme koridorunda yerleşmeleri devam edecektir.

6. Diğer taraftan, yeni yerleşim alanları özellikle endüstri gelişme bölgelerine yakın olacak şekilde planlanmıştır. Mevcut yerleşim bölgelerince 116.000 kişilik yeni nüfusun absorbe edileceği ve 6065 hektarlık yeni gelişme alanlarında 110 kişi/ha yoğunluk ile gelecek nüfus artışına cevap verileceği öngörülmektedir.

X. Dinlenme ve spor amaçlı açık alanlar kişi başına 3.41 m2 ye çıkarılacaktır. Şehrin gelişme alanlarında şehrin açık alan ihtiyaçlarının giderilmesine yönelik politikalar geliştirilecektir.

XI. Yamanlar ve Çatalkaya rekreasyon merkezleri olarak planlanmalıdır.

XII. Kentsel arazi kullanımı içerisinde bulunan yüksek üretim değerine sahip tarım arazileri korunacaktır.

XIII. 1973 planı ile ulaşım sistemi için geliştirilen fikir ve varsayımlar kısaca şöyle özetlenebilir :

- Kuramsal olarak ulaşım sistemleri ve yerleşim bölgeleri arasında en uygun çözüm, iki uçtaki yoğun yerleşim noktaları ile yol boyunca yer alan düşük yoğunlukta alanları birleştiren güçlü bir ulaşım aksıdır.

- Merkezi İş Alanlarına yapılacak seyahatler için toplu ulaşım sistemi önerilmekte olup, İzmir için en uygunu raylı sistemin kullanılmasıdır.

- İzmir'in fiziki özelliklerinin yarattığı kısıtlamalar nedeniyle metro sistemlerinin inşası son derece pahalıdır. Bu yüzden Nazım Plan politikaları içerisinde mevcut demiryolu şebekesinin geliştirilmesi için daha gerçekçi olacaktır. Kuzey-Güney gelişmesi çerçevesinde Menemen-Cumaovası aksındaki demiryolunun çift hatlı elektrifikasyonu sağlanmalıdır. Aynı şekilde Bornova ve Buca bağlantıları kurulmalı, Karşıyaka hattı geliştirilmelidir.

- Kolay erişimi sağlamak üzere çevre yolu ve ekspres yollar sistemi planda öngörülen makroformun oluşmasında bir araç olarak yer-

1984'den günümüze kadar gelen ikinci dönem ise idari ve karar verme mekanizması olarak farklı düzeyleri içermekte olup; anakent ve ilçe belediyeleri, belde belediyeleri ve merkezi hükümet düzeyindeki planlama çalışmaları üzerinde ciddi sorunlar yaratmıştır.

Metropolitan düzeydeki ilişkileri ve bağımsızlıkları gözardı edersek, sorunların ana nedeni uygulamadaki açmazlardır.

PLANLAMA
9 5 / 1 - 2

*Bu döküman
gerçekten, daha
önce hazırlanmış
ve onaylanmış
olan 1/5000 ve
1/1000 ölçekli
planların
birleştirilmesinden
oluşmaktadır.*

leşimlere yakın ve tanjant olacak şekilde tesis edilmelidir.

- Halkapınar'da çok amaçlı bir gar kurulmalıdır. Bunun çevresinde sanayi ve ticaret depolaması önerilmektedir.

- Deniz ulaşımı ile ilgili olarak; Alsancak ve Pasaport limanlarının geliştirilmesi, Çiğli Çamaltı'nda bir sanayi limanı ve şehrin bazı kıyı noktalarında balıkçı barınakları tesisi öngörülmüştür. Körfezdeki deniz taşımacılığı çok önemli bir imkan olup, geliştirilmesi gereklidir.

- 1973 planı aynı zamanda Çiğli'deki askeri havaalanının sivil havalimanı haline dönüştürülmesini önermektedir.

XIV. İç Körfez çevresindeki nüfus yoğunlu-

mevcut su kaynaklarının geliştirilmesi ve bunlara ek olarak Göldeğirmeni, Sarıkız kaynakları, Tahtalı, Güzelhisar ve Medar çaylarının gelecek için kullanılmasını gerekli görmektedir.

II. 1973 SONRASI DÖNEM

(1973 Planı'nın Uygulanması)

1973 sonrasının tartışılması esas itibariyle iki dönemde yapılabilir. İlk dönem İzmir Metropolitan Planlama Bürosu'nun çalışmaları ile tanımlanan 1973-1984 yıllarını kapsar. 1984'den günümüze kadar gelen ikinci dönem ise idari ve karar verme mekanizması olarak farklı düzeyleri içermekte olup; ana kent ve ilçe belediyeleri, belde belediyeleri ve merkezi hükümet düzeyindeki planlama çalışmaları üzerinde ciddi sorunlar yaratmıştır.

1973 Planı onaylandığında plan için yapılan analitik çalışmalar tamamlanmış değildir. Onaydan sonra plan uygulamasında karşılaşılan problemler şunlar olmuştur :

- Doğu ve Batı koridorlarında 1960'larda başlayan bir sanayi kuruluşları yoğunlaşması gözlenmekteydi. Fakat 1973 Planı doğudaki gelişmeyi dikkate almayıp, kuzey-güney gelişmesini öngörmüştü.

- Şehir makroformunun oluşmasına önderlik edecek önemli kamu yatırımları kararlarının gerçekleşmesi sağlanamadı. Çünkü bu kararlar arazi mülkiyetine gerekli dikkati göstermemişlerdi.

- Onay tarihinde planlanmış olan alanların kadastral haritaları tamamlanmamıştı. Bu durum uygulamada önemli sorunlar yarattı.

- 1/5000 ve 1/1000 ölçekli uygulama planlarının hazırlanmasındaki gecikmeler daha önceki planların zorlayıcılığını getirmiştir.

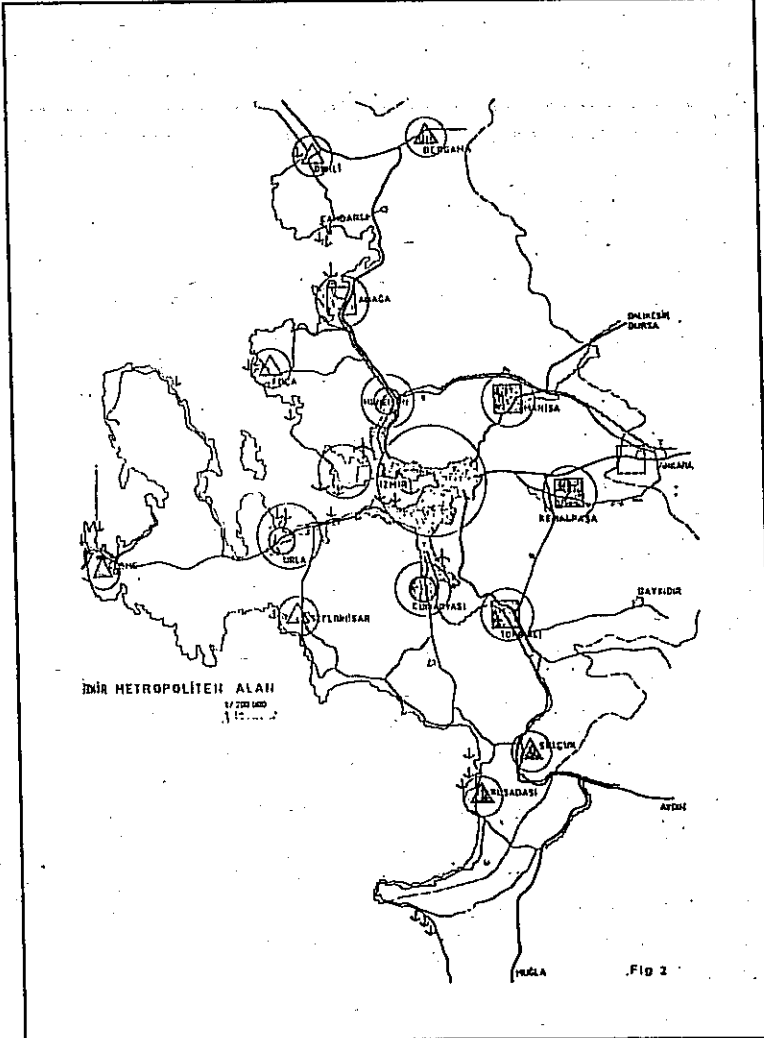
- Lineer makroformun oluşması planlama sürecinde güçlü bir kontrol mekanizmasının varlığını gerektirir. Plan'ın başlangıcından beri böyle bir mekanizma bulunmuyordu.

Bütün bu oluşumlar planın revize edilmesi gereğini ortaya çıkarmış ve 1987 yılında 1973 Planının şu yaklaşımları değiştirilmiştir :

- 1973 pPlanı ile öngörülen Merkezi İş Alanı 1978 Planı ile kuzeydoğuya kaydırıldı.

- Doğu koridorundaki (Bornova - Kemalpaşa aksı) sanayi gelişmeleri kısıtlanarak kabul edildi.

- Sanayi kuruluşlarının mevcut yolların yakınlarında yer seçmeleri sağlandı.



ğu şehirdeki insan sağlığını tehdit etmektedir. DSİ yetkilileri ile yapılan çalışmalar sonucunda şehrin kuzey batısında bir arıtma tesisleri alanı ayrılması öngörülmüştür. Diğer taraftan DSİ,

PLANLAMA
9 5 / 1 - 2

- Çevre yolunun batı bölümü, yerleşimlerin güneyine doğru kaydırıldı.

- Kalkıtta yeni bir sivil havaalanı öngörüldü.

Kıyı Şeridi Çevre Düzeni Planları (1973-1983)

Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, İmar ve İskan Bakanlığı ve İller Bankası tarafından, 1976 yılına ait bir protokol çerçevesinde, İzmir Metropolitan Alan'daki Kıyı Şeridinin 1/25000 ölçekli Çevre Düzeni Planları hazırlanmış ve 1981 yılında onaylanmıştır. Bu planların yaklaşımı, içeriği ve önerileri bir başka yazının kapsamında ele alınacak değerlerde olup, anılan planların hazırlanışında aktif olarak emeği geçen meslektaşlarımızın değerlendirmeleri beklenmektedir.

1984'DEN BU YANA SON GELİŞMELER :

1984 yılında çıkan 3030 sayılı Büyükşehir Yasası ile İzmir Metropolitan Planlama Bürosu kapatılmış ve Bakanlığın planlama teşkilatı İzmir Anakent Belediyesine geçmiştir. Ancak Belediye bünyesinde yasanın emrettiği Nazım Plan-Birimi tesis edilmemiştir. Bu zorunluluk ve gereksinim ancak 1991 sonlarında yerine getirilebilecektir. 1985 yılında, 3194 sayılı İmar Yasası kabul edildi. Bu yasa ile 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları ile 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarının hazırlanması, onayı belediyelerin yetkisine bırakılıyordu. Böylece, 1985'den itibaren, genel mevzuat çerçevesinde, kontrol tamamen yerel yönetimlerin eline geçiyordu.

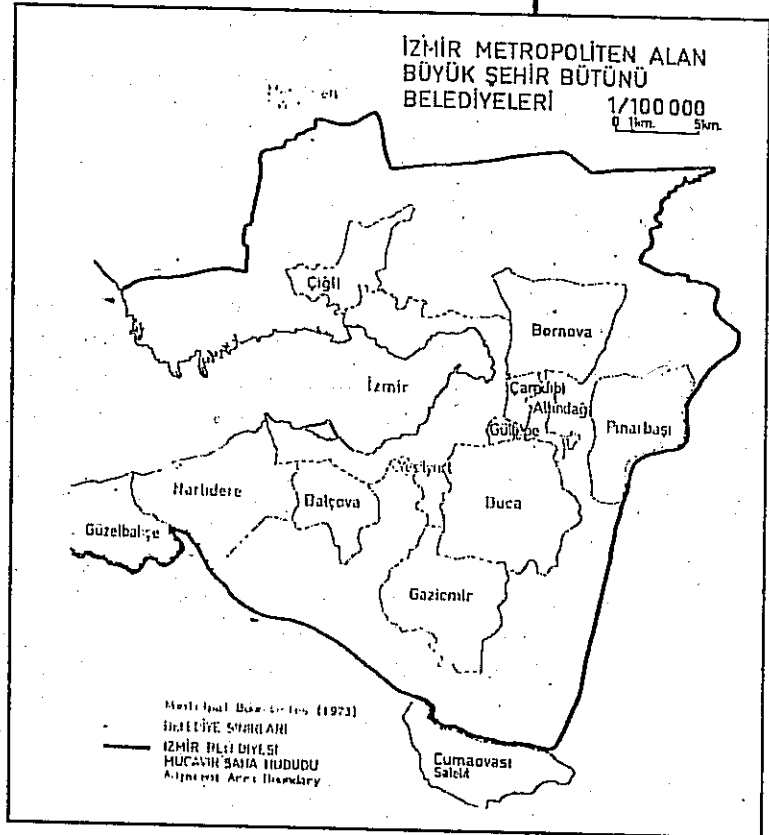
Son 8-10 yıllık periyotta metropolitan alan içindeki farklı belediyelerin planlama ve yönetime ilişkin parçacı yaklaşımlarının bu konudaki yetersizliği kanıtlanmıştır. Metropolitan düzeydeki ilişkileri ve bağımsızlıkları gözardı edersek, sorunların ana nedeni uygulamadaki açmazlardır. Gerçekte, otoriteler arasındaki koordinasyon yetersizliği İmar ve İskan Bakanlığınca hazırlanarak onaylanmış olan 1/25000 ölçekli yapısal planlarda değişiklikler ve mevzii tadilatlarla neden olmuştur.

Urla, Çandarlı, Gümüldür, Çeşme, Yeni Foça ve Seferhisar belediye sınırları içinde yüzlerce mevzii plan onaylanmış ve bu planlar kapsamlı fiziki planlar için girdi oluşturur hale gelmiştir.

1988 TARİHLİ İ.B.Ş.B. NAZİM PLAN REVİZYONU

İzmir Büyükşehir bütününe ilişkin Nazım Plan Revizyonu 1989 yılında şehir meclisince kabul edilmiştir. Bu döküman gerçekte, daha önce hazırlanmış ve onaylanmış olan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların birleştirilmesinden oluşmaktadır. Revizyon Plan'ın hesaplanan nüfusu öngörülen sınırlar içinde 4.400.000'dir.

Planlanan gelişme 4 ilçe belediyesi (Konak, Karşıyaka, Bornova, Buca) sınırlarını kapsayan 44.075 hektarlık alan ile 43.000 hektarlık mücavir alan olmak üzere toplam 87.000 hektardır.



1989 Planını Önceki Nazım Plan'dan Ayıran Temel Özellikler

Şöyle Özetlenebilir :

1. 1989 planı aslında yöntem ve işlemler açısından bir revizyon planı değildir. 3194 sayılı İmar Yasası'nda tarif edilen süreçler planın oluşturulmasında takip edilmemiştir. Bu haliyle daha önceki 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların bir mozaigi olup, bazı boş alanların yeni plan kararları ile tamamlanması şeklindedir.

1970-1984 yılları arasında yeni ilçe belediyelerinin kuruluşu, geçeköndü yerleşimlerinin talep tercihlerinde önemli bir rol oynamıştır.

PLANLAMA
95 / 1 - 2

(1970-84 yılları
arasında yeni ilçe
belediyelerinin
kuruluşu,
gecekondu
yerleşimlerinin
talep tercihlerinde
önemli bir rol
oynamıştır.

Daha önce gecekondu veya ruhsatsız konutların gelişimi, kontrol mekanizmasının eksikliği hissedilen çevre belediye sınırları içindeki kamu arazileri üzerinde olmaktadır. 1980'li yıllardan sonra ise, ilçe belediyeleri şeklinde güçlenen söz konusu belediyelerde gecekondu gelişmeleri planlı alanlar dışında yayılmıştır ve bu durum halen günümüzün belli başlı planlama sorunudur.

1984'den sonra İ.B.Ş.B'nin iç kısımlarında yerleşik mevcut gecekondu alanları 2981 /3290 sayılı İmar Affı Yasaları ile yapısal bir değişikliğe uğruyordu. Yasa uyarınca hazırlanan ıslah planları ile ruhsatsız konutlar yasal hale getiriliyor, bundan da önemlisi, bu alanlardaki yoğunluk ıslah planları vasıtasıyla feci şekilde artırılıyordu. Yakın bir gelecekte, bu alanların yeniden yapılaşması sonucu çok önemli kentsel problemler ortaya çıkacaktır.

1984 sonrasında diğer bir önemli gelişmesi de bazı önemli toplu konut projelerinin gerçekleştirilmesidir. Belediye önçülüğünde kamu elindeki arazilerde uygulanan projeler, Egekent (Büyükçığılı), EVKA 1 (Buca), EVKA 2 (B. Çiğil), EVKA 3 (Bornova), İZKENT (Buca), İZKONUT (Küçükçığılı), İZYUVA (Bornova), EVKA 4 (Bornova), EVKA 5 (Küçükçığılı) olarak adlandırılmışlardır.

1970-1980 döneminde Buca, Cumaovası, Kemalpaşa ve Bornova kesimlerinde imalat sanayi büyük ölçüde gelişmiştir. 1984 sonrasında özellikle doğu koridorundaki ışıkent civarında oluşan sanayi gelişimi kirlilik gibi önemli çevre sorunları yaratmıştır.

2. Sivil havaalanı Güneyde Cumaovası'na (Adnan Menderes Havaalanı) alınmıştır.

3. Aliağa için önerilen Serbest Bölge, 1989 planı ile Gaziemir'de gerçekleştirilmiştir.

4. Şehrin batı koridorunun sonunda yeni bir yerleşim alanı öngörülmüştür.

5. Buca'da yeni bir üniversite kampüsü alanı planlanmıştır.

6. Tahtalı Barajı Su havzası nedeniyle güney koridorundaki yerleşimlerin gelişmesi Gaziemir ve Cumaovası civarında sınırlandırılmıştır.

7. İzmir İç Körfezinin kuzey kıyılarında planlanmış Fuar ve Rekreasyon Alanı değişikliğe uğramıştır. Söz konusu alanın bir bölümü konut gelişme alanına dönüştürülmüş, Çiğli yakınlarındaki kısmı da artırma tesisleri alanı olarak ayrılmıştır.

Eylül, 1991 İZMİR

1991 sonrası İ.B.Ş.B. kent makroformunda izlenen gelişmeler ve Nazım Plan değişiklikleri kapsamlı ve ayrıntılı bir incelemeyi ayrıca hak etmektedir. Zaten bu nedenledir ki süreç içerisinde Anakent Belediyesi'nde bir Nazım Plan Birimi oluşturulmuştur. 1991 sonrası dönemin önemli bir bölümünde görev ve sorumluluk almış bir teknokrat olarak en son gelişmeleri ayrı bir yazı kapsamında ele almayı uygun görüyorum.

(Ali Rıza GÜLERMAN Mart, 1995)

III. KAYNAKÇA :

1. İmar ve İskan Bakanlığı, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü, İzmir Metropolitan Alan Nazım Planı, Ankara 1973.
2. Altınçekiç, Funda, İzmir'de Planlama Kavramı, Kentsel Gelişme Dinamikleri, (Basılmamış araştırma) Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 1987.
3. Arkon, Cemal, İkinci Konutlar Sorunları ve Potansiyelleri ile Planlama İçerisindeki Konumu, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, MM/ŞBP-89 Eylül 1992, İzmir 1989.
4. Devlet İstatistik Enstitüsü, 1990 Nüfus sayımı sonuçları, Ankara 1990.