

GAZİANTEP KENT KONSEYİ İMAR ALTYAPI ULAŞIM ÇALIŞMA GRUBU GENEL KURUL RAPOR ÇALIŞMASI

KENT PLANLAMA KARARLARI ve İLKELERİ

Bir kentin doğru planlama kararlarının, kentin geleceğine yön veren ve aynı zamanda kentlerin merkezi ve yerel yöneticilerine günün sorunlarına ve faaliyet alanlarına ışık tutan nitelikte olması o kentin iyi yönetildiğinin yada yönetileceğinin göstergesi emaresi olarak değerlendirileceği gerçeğinden hareketle ;

Planlama kararlarının niteliklerinin en üst ölçekli planlardan en alt ölçekli uygulama ve detay planlarına kadar olan silsilenin, bir bütünün ayrılmaz parçalarıdır.

Bu konuda çıkarılmış olan;

MEKÂNSAL PLANLAR YAPIM YÖNETMELİĞİ

BİRİNCİ BÖLÜM

Resmi Gazete Tarihi: 14.06.2014 Resmi Gazete Sayısı: 29030

Amaç

MADDE 1 –(1) Bu Yönetmeliğin amacı; fiziki, doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak ve geliştirmek, koruma ve kullanma dengesini sağlamak, ülke, bölge ve şehir düzeyinde sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek, yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı ve güvenli çevreler oluşturmak üzere hazırlanan, arazi kullanım ve yapılaşma kararları getiren mekânsal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2 – (1) Bu Yönetmelik; her tür ve ölçekteki mekânsal planlar ile bu planlara ilişkin revizyon, ilave, değişikliklerin yapılmasına ve incelenmesine, mekânsal planlar ile özel amaçlı plan ve projelere yönelik usul ve esasları kapsar.

Sıralayacak olursak planlamanın hedeflenen amacı;

-Fiziki, doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak ve geliştirmek, koruma ve kullanma dengesini sağlamak,

-Ülke, bölge ve şehir düzeyinde sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek,

-Yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı ve güvenli çevreler oluşturmak üzere hazırlanan, arazi kullanım ve yapılaşma kararları getiren mekânsal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

İKİNCİ BÖLÜM

Tanımlar ve Mekânsal Kullanım Esasları

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

b)Eylem planı:Planların hayata geçirilmesine yönelik olarak dönüşüm, uygulama, altyapı gibi birbiriyle bağlantılı iş ve eylemlerin kurum, kuruluş ve diğer paydaşların, bütçe, zaman, insan kaynağı ve kurumsal kapasitelerinin belirlendiği ve ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde gerektiğinde idarelerce hazırlanan planı,

c)Mekânsal plan:3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca hazırlanan, kapsadıkları alan ve amaçları açısından üst kademedeki alt kademeye doğru sırasıyla; mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı ve imar planını,

d)Mekânsal strateji planı:Ülke kalkınma politikaları ve bölgesel gelişme stratejilerini mekânsal düzeyde ilişkilendiren, bölge planlarının ekonomik ve sosyal potansiyel, hedef ve stratejileri ile ulaşım ilişkileri ve fiziksel eşiklerini de dikkate alarak değerlendiren, yer altı ve yer üstü kaynakların ekonomiye kazandırılmasına, doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunmasına ve geliştirilmesine, yerleşmeler, ulaşım sistemi ile kentsel, sosyal ve teknik altyapının yönlendirilmesine dair mekânsal stratejileri belirleyen, sektörlerle ilişkin mekânsal politika ve stratejiler arasında ilişkiyi kuran, 1/250.000, 1/500.000 veya daha üst ölçek haritalar üzerinde şematik ve grafik dil kullanılarak hazırlanan, ülke bütününde ve gerekli görülen bölgelerde yapılabilen, sektörel ve tematik paftalar ve raporu ile bütün olan planı,

e) Nazım imar planı:Mevcut ise çevre düzeni planının genel ilke, hedef ve kararlarına uygun olarak, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, çeşitli kentsel ve kırsal yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, ulaşım sistemlerini göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere, varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/5.000 ölçekte, büyükşehir belediyelerinde 1/5000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte, onaylı halihazır haritalar üzerine, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planı,

f)Ulaşım ana planı:Şehrin mekânsal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım ihtiyaç ve talepleri ile sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak; şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve hava ulaşımı ve bu ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorlarını ve toplu taşıma güzergâhları ile gerektiğinde otopark, bisiklet ve yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularında gereken ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan, kısa ve uzun dönemde ulaşım türlerine ait sorunlara çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanabilen, plan paftası ve raporuyla bir bütün olan planı,

h)Uygulama imar planı:Nazım imar planı ilke ve esaslarına uygun olarak yörenin koşulları ve planlama alanının genel özellikleri, yapının kullanım amacı ve ihtiyacı, erişilebilirlik,sürdürülebilirlik ve çevreye etkisi dikkate alınarak; yapılaşmaya ilişkin yapı adaları, kullanımları, yapı nizamı, bina yüksekliği, taban alanı katsayısı, kat alanı kat sayısı veya emsal, yapı yaklaşma mesafesi, ön cephe hattı, ifraz hattı, kademe hattı, ada ayırım çizgisi, taşıt, yaya ve bisiklet yolları, ulaşım ilişkileri, parkları, meydanları, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, gerektiğinde; parsel büyüklükleri, parsel cephesi ve derinliği, arka cephe hattı, yol kotu ve bu kotun altındaki kat adedi, bağımsız bölüm sayısı gibi yapılaşma ve uygulamaya ilişkin kararları, uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren ve varsa kadastral durumu işlenmiş olarak 1/1.000 ölçekte onaylı halihazır haritalar üzerinde, plan notları ve ayrıntılı raporuyla bir bütün olarak hazırlanan planı,

1) Uzun devreli gelişme planı: Milli parklar, tabiat parkları, tabiatı koruma alanları, sulak alanlar gibi korunan alanın sahip olduğu özellik ve nitelikleri göz önünde tutarak kaynak değerlerinin korunması, geliştirilmesi ve uzun dönemde sürdürülebilirliğinin sağlanması için teknik, sosyal, ekonomik, eylem ve yönetim modellerinin belirlendiği, ilişkilerin kurulduğu, bölgelemeye dayalı ekosistem yaklaşımli planı,

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Mekânsal Plan Kademelenmesi ve Genel Esaslar

Mekânsal planlama kademeleri ve ilişkileri

MADDE 6 –

(1) Mekânsal planlar kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planları, Çevre Düzeni Planları ve İmar Planları olarak hazırlanır. Buna göre planlama kademeleri, üst kademededen alt kademeye doğru sırasıyla; Mekânsal Strateji Planı, Çevre Düzeni Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planından oluşur.

(2) Mekânsal planlar, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olmak,

raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt kademedeki planı yönlendirmek zorundadır.

(3) Arazi kullanım ve yapılaşmada sadece mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve imar planları kararlarına uyulur.

(4) Plan kademelenmesi uyarınca il bütününde yapılan çevre düzeni planları, yürürlükteki bölge veya havza düzeyindeki çevre düzeni planının genel kararlarına aykırı olmamak kaydıyla hazırlanır.

(5) Mekânsal strateji planları ve çevre düzeni planları hazırlanırken kalkınma planı, bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgeleri ile ortaya konulan hedefler dikkate alınır.

(6) Bütünleşik kıyı alanları planı, mekânsal planlama kademelenmesinde yer almayan, kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan ve imar planlarını yönlendiren plandır.

(7) Uzun devreli gelişme planı, ulaşım ana planı ve diğer özel amaçlı plan ve projeler; mekânsal planlama kademelenmesinde yer almayan, planlara girdi sağlayan ve imar planı kararlarına veri oluşturan veya gerektiğinde mekânsal planların uygulanmasına yönelik araç ve ayrıntıları da içerebilen, stratejik plan yaklaşımı ile gerektiğinde şematik ve grafik planlama dili kullanılarak yapılan, plan paftası, eylem planı ve planlama raporu ile bütün olan çalışmalardır.

Buraya alınma ihtiyacı duyulan kanunun ilgili maddeleri biz bu planlamaların ve planlama mantığının neresindeyiz sorusunun cevaplarını öz eleştirel olarak kentimiz adına sormak zorunluluğumuzdur.

6360 sayılı kanun idare sınırlarımızı il sınırı olarak büyütmüş ve bize yeni sorumluluklar yüklemiştir.

Kentin doğru yönetilebilmesinin ilk aşaması ;yönetmek durumunda olduğumuz alanların envanter bilgilerinin , halihazır durumlarının, kapasite oranlarının, ihtiyaçlarının, taleplerinin, kullanılabilirliklerinin, tespitlerinin yapılmak sureti ile öncelikle tabloyu görmeye yönelik çalışmalar neticesi ; oluşturulacak etkin ve yetkin kadrolarla bilim insanları ile öncelikle ARAZİ KULLANIM KARARLARI VERİLEREK kısa, orta ve uzun vadeli hedefler belirlemektir.

ARAZİ KULLANIM KARARLARINI doğru vermezsek bulunduğumuz havzada, aktif tarım alanlarını belirlemezsek, bu aktif tarım alanlarını ve florayı yok edersek bu alanları imar dışı alanlar olarak belirlemezsek ; öncelikle dünyanın en zor işlerinden biri olan tarım ve hayvancılık alanlarında çalışan insanların zaten ekonomik nedenlerle güçlükle yaptıkları iş ve istihdam alanlarının arazi rantçılarının eline geçmesine ve zaten düşen tarımsal üretimin yok olmasına sebebiyet vermiş oluruz. Bizden sonraki kuşaklara çölleşmeye yüz tutmuş bir şehir bırakma sorumluluğuna girmiş oluruz.

Metresi 2 lira olan 100 dönüm tarım arazisi sahibi ancak geçimini sağladığı arazinin arazi rantçılarının baskısı ile metresi 50 liraya çıkması durumunda köydeki tarlasını satıp şehre yerleşme kararı almakta ve ilgili tarlada üretimin durduğunu maalesef hepimiz görmekteyiz. Bahsi geçen konu işsizlik ve istihdam sorunu yaratmakla birlikte aynı zamanda tarımsal alanların yok olmasına sebebiyet vermektedir.

Kent yöneticilerinin, karar vericilerin bu örneğin ve doğurduğu yüzlerce sorunun oluşmaması için, bizden sonraki nesillere sürdürülebilir yaşam alanları oluşturmak için, 6360 sayılı yasanın (madde 7-f) verdiği yetkiler kullanılarak ; tarımsal alanların daha verimli kullanılabilmesini sağlayacak her türlü arazi korunumu, arazi toplulaştırması, tarımın geliştirilmesi, çiftçinin eğitimi, hayvancılığın gelişimi, konularında ve alanlarında çalışmalar ve hedefler belirlemek durumundadır. Kentlerde köy pazarları kurulması teşvik edilmeli, küçük üreticilerin geçimini sağlayıcı projeler süratle geliştirilmelidir.

ARAZİ KULLANIM KARARLARI NOKTASINDA ;

Sanayisi ile gurur duyduğumuz Gazi şehrimize bilhassa Organize sanayi alanları üretimi noktasında; sanayi ve üretim alanlarını sanayiciye daha ekonomik, daha ulaşılabilir, daha çevreci, ithalat ve ihracatta ulaşım ve lojistik olarak daha iyi alanlar üretmek üzere değerlendirmeler yapmak , katma değeri yüksek ürünlerin üretimini teşvik bağlamında arge ve teknokent alanları oluşturmak durumundayız. Doğru arazi seçimleri yapılmaması sanayicimize her türlü mali zorluk olarak dönmekte stratejik olarak bakıldığında dünyanın hiçbir kentinde bu kadar sanayi alanı yan yana bulunmamaktadır. Aynı noktada kümelenmiş sanayi alanları işçi ulaşımını noktasında gün geçtikçe daha çok problem oluşmasına sebebiyet vermektedir. Organize sanayi ile kentin toplu ulaşım çalışması süratle tamamlanması gerekmektedir.

Kent planlaması noktasında, arazi kullanım kararları çok daha geniş bir projeksiyonda ele alınması gerekmektedir. Bugün belediyelerimize kaynak ihtiyacı anlamında yapmış olduğumuz yeni imar alanları, en fazla 10 yıl sonra, kente yüzlerce sorun yumağı oluşturma riskleri taşımaktadır. (ulaşım, altyapı, belediye hizmet kalitesi vs)

Kentin süratle **mekansal stratejik planlama** çalışması yapılmasına ihtiyacı vardır.

Mekânsal planlar, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olmak, raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt kademedeki planı yönlendirmek zorundadır.

Arazi kullanım ve yapılaşmada sadece mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve imar planları kararlarına uyulur.

ÇEVRE DÜZENİ, NAZIM İMAR VE UYGULAMA İMAR PLANLARI

1/100 000 Ölçekli Çevre Düzeni ve 1/25.000 Ölçekli Nazım Planımız Gaziantep için 2030 yılında 2,8 milyon nüfus projeksiyonuna sahiptir. Bugüne kadar yapılmış 1/1000 ölçekli İmar uygulama Planlarımız 4.300.000 nüfusa yetecek düzeydedir. Buna rağmen Gaziantep'te arsa fiyatları astronomik rakamlara ulaşmış ve arsa temin sorunu yaşanmaktadır. Kentimizin belediye meclislerinin gündeminin büyük bölümüne yakınını imar tadilatları oluşturuyor. **Bu durumda ya kentin üst ölçek planında bir sorun vardır ve yeniden yapılması gerekir, yada ; yapılan tadilatlar doğru yapılmamaktadır.**

Kentteki arsa fiyatlarının yüksek olmasının nedeni yeterli imar alanlarının olmaması değil, spekülasyona açık bir planlama anlayışının ürünüdür. En yakın yerleşme alanına uzaklığı 5-6 km olan bir alanda yapılan imar faaliyeti öncesi duyum ve haberler tüm bölge arazi fiyatlarını katlayarak artırmakta ve domino etkisi ile kent çeperlerindeki bu artış kent merkezine kadar ulaşmaktadır. Bu ilişkinin gerçekliği geriye dönük arsa fiyat bilgisi olan kişilerce hemen anlaşılacaktır.

SORUN:

- Gaziantep'te son yıllarda ortaya çıkan yapılaşmayı dikkatli inceleyecek olursak, sürekli yapılaşmada bina yoğunlukları - kat yükseklikleri artmakta, eski planlardaki yapılaşmaya göre daha büyük yapılar yapılmaktadır.
- Plan tadilatları ile yeni kararlar alınarak nüfus yoğunlukları artarken, yasalar ve yönetmelikler gereği ayrılması gereken okul, spor alanı, yeşil alan, dini tesis alanı vb. sosyal tesis alanları yeteri kadar ayrılmamaktadır. İmar uygulamaları için kentimizin 5 yıllık imar programı da bulunmamaktadır.
- Belediyelere gelir elde etmek ve bu gelire hizmet etmek için arazi ve imar rantını doğal ve yasal yol kabul edilince, yatırımcı ya da kişilerde emsal olduğu için aynı yolu izliyor. Sonucunda yapı yoğunluğundan kaynaklanan kişi-araç vb. sayıları artıyor, yollar ve sosyal donatı alanları artmayınca kentimizin yaşam kalitesi düşüyor.
- Gaziantep'te planlamaya kurallar ve yönetmelikler yerine, Nazım Plana aykırı olarak maddi yaklaşımlar ve beklentiler yön vermektedir.
- Üst ölçek plan kararları ve Plan bütünlüğü bozulmuş ve aykırı pek çok uygulama bulunmaktadır.
- Yapı yoğunluk artışı ile rant elde edip kamuya harcamak, plan bütünü ve gelecek düşünüldüğünde kamu yararı değil, kentin kamusal alanları kaybedildiğinden geleceğinin ipotek altına alınması sonucunu doğurmaktadır.
- Arsa fiyatlarının yüksekliği konut fiyatlarına yansımaktadır.
- Kentimizde pek çok bölgede belediyelerimize alt yapı bedelleri vatandaşlar tarafından ödenen ve alt yapısı götürülemeyen ruhsatı ve iskânı alınmış, GASKİ'NİN, GAZDAŞ'ın hizmet götüremediği yolu yapılamamış projeler bulunmaktadır.

ÇÖZÜM:

- Üst ölçek planlar yeniden ele alınmalıdır,

-Mekânsal stratejik planlar, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanmalıdır. Her plan, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olmak, raporu ile bütün oluşturmak ve bir alt kademedeki planı yönlendirmek zorundadır.

- Bitişik planlama alanları birbirinin devamı niteliği taşınamaması büyük problemlere neden olmaktadır. İbrahimli 1 ve ikinci bölümün, devamında yamaçtepe planlamasının, Sarısalkım planlamasının arazi üzerindeki ayırgeçerlerinin tarifi mümkün olmayan ayrımı ; aslında kentin parçalanamaz plan bütünlüğü düşünöldüğünde ilişkisi kurulamamış yapılaşma alanları, sürekliliği olmayan ulaşım aksları ve altyapı ilişkilerine neden olmaktadır.

- Plan yapımında ilgili mevzuata uyulmalıdır.

- 1 ve 5 yıllık imar programları yapılmalı ve alt yapı, yol, ulaşım birimleri ile birlikte yatırımcı kuruluşlarla koordinasyon sağlanmalı kamu kaynaklarının en iyi ve en verimli kullanımı sağlanmalıdır.

- Uygulama imar planları uygulanabilir ölçekte olmalı ve kentimizin İmar Yönetmeliği olmalıdır. Plan notlarında ortak dil sağlanmalıdır. Şu an kentimizde 70 farklı imar alanında 70 farklı plan notu bulunmaktadır. Busürdürülebilir bir durum değildir. Gerek proje yapan mimarlar, gerekse ilgili belediye personelleri dahi plan notlarına olan hakimiyetlerini kaybetmiş durumdadır. Plan notları plan kadar önemsenmeli çalışmalar uzman kadrolarca denetlenmelidir.

-Stratejik kararlara uygun yapılan planlamalar çerçevesinde; Kent, ticari hesaplara göre değil, plan kararları ve plan hedeflerine göre gelişmelidir. Üst ölçek planda düşük yoğunluk önerilen bölgelerden tadilatlarla, sosyal altyapı donatıları dengesi bozularak yüksek yoğunluklu yapılara izin veren tadilatların yapılması önlenmelidir.

-Planlamalar ulaşım planı kararlarına aykırı olmamalı, planlamalar ulaşımçı uzman kadro ve kişilerce değerlendirilmelidir. Bu konuda gerekli dışardan danışmanlıklar temin edilmelidir.

- Dikine büyüyen bir kent değil yatayda büyüyen bir kent planlanmalıdır.

-Revizyon planlar ve tadilatlarla kamusal ve kişisel rantlar ortaya çıkarılmamalıdır.

- Arsa spekülasyonu önlemek için yapılaşma olmayan imar parsellerinden her yıl alınan emlak vergisi katlamalı olarak arttırılmalıdır.

- İmar uygulama planı yapılmış yerlere öncelikle alt yapıları yapılmalı, belediye hizmetleri götürülebilir.

KENTSEL DÖNÜŞÜM VE AFET RİSKİ ALTINDAKİ ALANLAR:

26 nisan ve 1 Eylül 2013 Tarihli Resmi Gazete'lerde yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararlarına göre Gaziantep İli, Şahinbey İlçesi, Kurtuluş, Saçaklı, Oğuzlar, Şenyurt, İsmetpaşa, Aydınbaba, Gündoğdu, Sultanselim, Yavuzlar, Alibaba, Kılınçoğlu, Delbes, Daracık, Ulucanlar, Ünalđı, Gümüştekin, Gültepe, Hoşgör, Kolejtepe, Yukarıbayır, Süleyman Şah, Savcılı, Etiler, Çamlıca, Sakarya, Nuri Pazarbaşı, Özdemirbey, Cemal Gürsel, Kıbrıs, Kahveli Pınar ve Dumlupınar Mahalleleri,

27 Nisan 2013 Tarihli Resmi Gazete'de Yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararına göre Gaziantep İli, Şehitkamil İlçesi, Aydınlar Mahallesi riskli alan ilan edilmiştir.

6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununa göre yani kamuoyunda bilindiği şekli ile kentsel dönüşüme imkân veren kanun; afet riski altındaki bölgeleri ya da ekonomik, sosyal, fiziki çöküntü alanlarının yeniden yapılanmalarının önünü açan bir nitelik taşıması yanında **doğru çözüm ve uygulamalar yapıldığında** “Güvenli, Sürdürülebilir, Çağdaş Yapılar ile Kentsel Dönüşüm” sağlanabilir fırsatlar içerir. Yapılmadığı zaman da kentlerimizi ve kültürlerimizi yok etmek ve sadece rant amaçlı projeler üretilmesini sağlayacak riskler içeren uygulamalara dönüşebilmektedir.

SORUN:

Afet riski olan yapıların mevcudiyeti ve tedbir alınması doğru, Mahalle sınırları bazında yapılan alan belirlemesi yanlıştır.

Yaklaşık 200 bin kişinin yaşadığı bölgede kişilerin mağduriyetleri söz konusudur. Karara yasa gereği dava açılması söz konusu değildir!

Önceki Kentsel dönüşüm uygulamalarında, dönüşüme tabi olan yapılarda oturanların büyük bölümü başka bölgelere gitmek zorunda kalmıştır.

Yapılan uygulamalarda kent kültürlerini yok sayan tip projeler uygulanmış, Yerel ve yöresel mimari özellikleri taşımamaktadır.

Yapılan uygulamalarda dönüşümü gereken alanlar bütün olarak planlanmamış, küçük bölge ve yapı adaları olarak ele alınmıştır.

Kentsel dönüşüm planlamalarında önceden yapılan kaçak yapılaşma yoğunlukları ve sosyal donatı alanı yoksunlukları baz alınmış, plan yapımına dair esasları belirleyen yönetmeliklere ve üst ölçek plan kararlarına uyulmamıştır.

ÇÖZÜM:

Yapılacak planlama çalışmaları önce kent bütününde yapılması gereken MEKANSAL STRATEJİK PLANLAMA, çevre düzeni planı ve nazım plan ölçeğinde ele alınmalı, bütünün planlanmasından sonra plana bağlı uygulanabilir ölçekte çalışmalar yapılmalıdır.

Afet riski olan yapıların yeniden değerlendirilmesi ve kapsamının yaşayanların katkı ve görüşleri de alınarak genişletilmesi gerekmektedir.

6306 Sayılı Kanun, uygulama alanlarındaki maliklerin katılımının sağlanarak, kazanımların adil şekilde paylaşımını öngörmekte, vatandaşın her türlü hak kaybını teminat altına almayı hedeflemektedir, gereği yapılmalıdır.

Projeler; Yerel, yöresel mimari özellikleri taşımaları, birçok AB ülkesinde olduğu gibi kent rehberi niteliğinde çalışmalar süratle tamamlanmalı, yapılaşma kriterleri ortaya konmalıdır. Bu çerçevede yerel mimarlarımızın katkısı hem kültürel değerlerin korunması hem de iş imkânları ve istihdam sağlaması açısından önemsenmelidir.

Çalışmalar yapılırken STK'ların ve sosyologların yanında bölgede yaşayanların görüşleri alınmalıdır.

Büyük bölümü İnönü Caddesi, Şehreküstü ve Ünalı aksının Güneyinde yer bulunan alan, kentin belkide birçok sorununa çözüm teşkil edecek nirengi noktası olarak değerlendirilebilir. Bu aks çevre yolları ile ilişkilendirilmesi ile **Ulaşım**, altyapı, modern kent planlamasının başlangıç noktası olarak değerlendirilmesi neticesi ; üst ölçek revizyon planına bağlı olarak yapılacak nitelikli bir **kentsel tasarım çalışması** ile yüzyılda bir gelecek fırsat olarak değerlendirilebilir. Konunun önemine binaen yapılacak çalışmaların kesinlikle ulusal veya uluslar arası yarışma ve fikir projeleri ile başlatılması, kazanımların büyüklüğü düşünüldüğünde olmazsa olmaz zorunluluktur. Bu ölçekte bir planlamanın zamana yayılması gerekliliğinden hareketle planlama etapları oluşturulmalı, hemşerilerimize projenin önemi ve gereklilikleri anlatılmalı, idare ve yöneticilerin kamu desteği temini önemsenmelidir.

Son dönemlerde İnönü caddesine alternatif olarak paralel bir yol çalışması düşüncesi geri dönüşü imkansız sıkıntılara neden olacağı için geniş ölçekte ve uzman kişilerin katılımı ile tartışmaya açılmalıdır.

Zeugma müzesi gecekonduların arasına sıkışmış konumu ile gelen turistler açısından komik durumlara düşmemize neden olmaktadır. Müzenin çevresi (alleben) dereboyu caddesinin kuzeyinden başlayan, DDY arazisini içine alan, şehitkamil belediyesinin kamulaştırma yaptığı alan ve çevre yoluna getirilecek önerilerle birlikte süratle bir **kentsel tasarım projesi** çerçevesinde ele alınmalıdır.

1. derece deprem bölgesi olan Kahraman Maraş'a olan kuş uçuşu mesafemiz 45-50 km olmamız nedeni ile Deprem riski ciddiye alınmalı, öncesi, deprem sırası ve sonrası için il afet koordinasyon merkezi önderliğinde kriz durumu ve acil durum senaryoları üzerine katkı koyacak kurumlarla birlikte alternatifli çalışmalar yapılmalıdır. Zira bu şehir 1500 lü yıllardaki depremle yok olmuş ve yeniden inşa edilmiştir.

d-Hava kirliliğinin şehir ulaşımına etkileşimi nelerdir

Hava kirliliği atmosfere bırakılan toz, gaz, duman, koku ve su buharı gibi kirleticilerin havanın doğal bileşimini bozarak canlılara zarar verecek yapıya dönüşmesidir.

Çevre sorunları insan faaliyetlerinden kaynaklanır. İnsan nüfusunun ve insan faaliyetlerinin yoğunlaştığı noktalarda, kaçınılmaz olarak kirlilikler de artış gösterir. Yaklaşık 2.000.000 insanın yaşadığı kent merkezinde yoğunlaşan insan faaliyetleri ve tüketim kapasitesinden dolayı çevre sorunları oluşmaktadır. Bu sorunlardan birisi de hava kirliliği sorunudur.

Çevre Düzeni Planları ve İmar Planlarında Hava Kirliliğinin dikkate alınmasının sağlanması İçin Gereklilikler;

-Şehrin yerleşim planlamasında, hava sirkülasyonunu sağlayacak boşluk alanlar oluşturulmalı,

-Rüzgârın şehir içinde akışını engelleyecek yapılaşma düzenine engel olunmalı,

-Meteoroloji Genel Müdürlüğünden alınacak detaylı veriler doğrultusunda hakim rüzgarlar planlamada dikkate alınmalı,

-Sanayi tesisleri ile yerleşim alanları arasında belirli mesafe bırakacak imar düzenlemeleri yapılmalı,

-Sanayi alanlarının yer seçiminde, yerleşim alanlarının en az etkileneceği alanların belirlenmesi sağlanmalı,

-Kent içindeki sanayi tesisi ve imalathanelerin kent yerleşimi dışına taşınması için altyapı çalışmaları yapılmalı,

-Yeni ruhsat alacak binalara doğalgaz kullanma mecburiyeti getirilmesi sağlanmalı,

-Şehir içinde, kent sakinlerinin güvenli bir şekilde kullanabileceği bisiklet yolları oluşturulmalıdır.

-Bireysel araçlar yerine toplu taşıma araçlarının kullanımı yaygınlaştırılmalı, şehir içinde en yoğun ulaşım akımının olduğu güzergâhlar için en verimli toplu taşıma araçları tercih edilmelidir.