

**T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ELAZIĞ UYGULAMA İMAR PLANLARININ
TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİNİN İNCELENMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Hilal SUSMAZ
(07125103)**

Ana Bilim Dalı: Yapı Eğitimi

Programı: Yapı Tasarımı Eğitimi

Tez Danışmanı: Y.Doç.Dr. Cevdet Emin EKİNCİ

Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: .../.../2010

..... – 2010

ÖNSÖZ

Öncelikle tez konumun seçilmesi ve planlanması aşamalarında büyük bir sabır ve anlayış göstererek, yardımlarını gördüğüm değerli akademik danışman hocam Y.Doç.Dr. Cevdet Emin EKİNCİ' ye teşekkür ederim.

Daha sonra tezim için bilgi, belge ve görüşlerini benden esirgemeyen Şehir Plancısı Gülay ÇETİNTAŞ'a; yorumları ile tezime katkıda bulunan sevgili babam (Eski Elazığ Belediye Başkanı) Hikmet Behçet SUSMAZ'a ve Elazığ ile ilgili Belediyenin proje ve çalışmalarını benimle paylaşan Elazığ Belediye Başkan Yardımcısı Haluk ÇAKIR'a teşekkür ederim.

Ayrıca eğitim ve öğretim hayatım boyunca hep yanımda olan, maddi ve manevi desteklerini benden esirgemeyen sevgili anneme, babama ve kardeşlerime; çok sevdiğim dostlarıma teşekkürlerimi borç bilirim.

Hilal SUSMAZ
Elazığ 2010

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖNSÖZ.....	I
İÇİNDEKİLER	III
ÖZET	V
SUMMARY.....	VI
TABLO, GRAFİK ve ŞEKİL LİSTESİ	VII
RESİM LİSTESİ	VIII
HARİTA LİSTESİ	IX

1. GİRİŞ	1
1.1. Dünya’da Şehirleşme Hareketleri.....	1
1.1.1. Dünyadaki Bazı Planlama Kuramları	5
1.2. Türkiye Planlama Tarihinde Dönüm Noktaları	7
1.2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem	7
1.2.1.1. 1848 – 1869 Arasındaki Dönem.....	7
1.2.1.2. 1870 – 1920 Arasındaki Dönem.....	8
1.2.2. Cumhuriyet Sonrası Dönem	11
1.2.2.1. 1923 – 1950 Arasındaki Dönem	11
1.2.2.2. 1951 – 1980 Arasındaki Dönem	13
1.2.2.3. 1981 – 2000 Arasındaki Dönem.....	16
1.2.2.4. 2001 – 2010 Arasındaki Dönem.....	18
1.3. Planlama Kavramı ve Planlama Hiyerarşisi	19
1.3.1. Planlama Nedir?	19
1.3.2. Türkiye’de Planlama Hiyerarşisi	22
1.3.3. Ülke ve Bölge Ölçeğinde Planlar.....	25
1.3.3.1. Çevre Düzeni Planı	25
1.3.4. Şehir Ölçeğinde Planlar.....	26
1.3.4.1. Nazım İmar Planı	27
1.3.4.2. Uygulama İmar Planı.....	27
1.4. İmar Planı Uygulama Araçları.....	31
2. KAYNAK ARAŞTIRMASI.....	32
2.1. Şehir Planlama ve Peyzaj Tasarımı	32
2.2. Elazığ İli’nin Tarihçesi	33
2.3. Elazığ Hakkında Hazırlanan Raporlar	33
2.4. Elazığ Hakkında Yapılan Akademik Çalışmalar	34
3. ELAZIĞ İLİ MEVCUT DURUM ANALİZİ.....	36
3.1. İl’in İdari, Fiziki ve Demografik Durumu.....	36
3.2. İl’in Tarihsel Gelişimi	39
3.2.1. Cumhuriyetten Önceki Dönem	39
3.2.2. Cumhuriyetten Sonraki Dönem	42

3.3.	Elazığ İçin Hazırlanan Planlar	49
3.3.1.	Doğu Anadolu Kalkınma Projesi (DAP)	50
3.3.2.	Elazığ – Keban Bölge Planı	50
3.3.3.	Nazım – Uygulama İmar Planları	52
3.3.3.1.	Harput Koruma Amaçlı İmar Planı	64
3.4.	Şehir Merkezinin İncelenmesi	65
3.4.1.	Kent İmajı	68
3.5.	İl'in Mahalleleri	70
3.6.	Konut Alanlarının İncelenmesi	72
3.7.	Ticari Alanların İncelenmesi	75
3.8.	Kamu Alanlarının İncelenmesi	77
3.9.	İç Ulaşımın İncelenmesi	80
3.10.	Kente Ulaşım Ağının İncelenmesi (Demiryolu – Havayolu – Su yolu)	83
3.11.	Sanayi Alanlarının İncelenmesi	84
3.12.	Donatı (Eğitim – Sağlık – Kültür) Alanlarının İncelenmesi	87
3.13.	Rekreasyon ve Park Alanlarının İncelenmesi	91
3.14.	Şehrin Görünümünü Bozan Öğeler	94
4.	ELAZIĞ İLİ GELECEĞE YÖNELİK HEDEF ve STRATEJİLER	95
4.1.	İmar Planları ile İlgili Yapılması Gerekenler	95
4.2.	Şehir Merkezi ve Yol Kademelenmesine Yönelik Hedef ve Stratejiler	96
4.3.	Konut Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler	101
4.4.	Kamu Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler	107
4.5.	Sanayi Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler	107
4.6.	Donatı (Sağlık - Eğitim - Kültür) Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler	109
4.7.	Rekreasyon ve Park Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler	109
5.	SONUÇ ve ÖNERİLER	116
	KAYNAKÇA	127

ÖZET

İkinci Dünya Savaşından sonra, Türkiye’de hızlı bir kentleşme yaşanmaya başlamış, bunu takip eden yıllarda ise ihtiyaçların artması, insanların sürekli yer değiştirerek göçlerin yaşanması ve çeşitli devlet politikaları gibi etkenlerle şehircilik anlayışı bir dizi değişiklik göstermiş ve günümüzdeki halini almıştır.

Elazığ, kuruluşundan itibaren, şehirde yaşayanların yer değiştirmesi ve daha sonra yerel yönetimin yaptığı planlama çalışmaları ile günümüzdeki konumunu değiştirmiştir. Harput’un devamı olan Elazığ’da var olan tarihi ve kültürel mirasın yok olmaması için doğru planlanması ve sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesi içerisinde ‘bütünden parçaya’ giderek, ‘geçmişten bugünü’, ‘bugünden geleceği’ görerek ‘yanlıştan doğruya’ ulaşma düşüncesinin yaygınlaşması gerekmektedir.

Bu çalışmada, insanların temel ihtiyaçlarından biri olan sosyalleşme ile oluşan toplulukların, kırsal yerleşmeleri şehre nasıl dönüştürdüğünü ve planlama ihtiyacının nasıl doğduğu araştırılmıştır. Bu bağlamda, konu ile ilgili dünyadaki örnekler ve bazı şehircilik kuramları, Türkiye’deki planlamada yaşanan dönüm noktaları ve Elazığ şehrinde araziye yansımalarının olumlu ve olumsuz yanlarının ayrı ayrı ortaya konulması hedeflenmiştir.

Bu amaç ve hedeflerle birlikte, sorunlar, yapılması gerekenler, çözüm önerileri göz önünde bulundurulduğu ve sürdürülebilirliğin önemi kavrandığı takdirde Elazığ kent kimliğine kavuşacak ve bu kimlik fiziki görünümüne katkıda bulunacaktır.

Anahtar Kelimeler: Elazığ, Uygulama İmar Planı, Sürdürülebilirlik, Şehircilik, Planlama, Yerel Yönetimler, Kent Kimliği

SUMMARY

Analyse of Historical Development Processes of Implementation Development Plans for Elazig

After, from Worl War Two, there is a fast urbanization in Türkiye and some factors changed such as growing the needs, to be lived emigrations from people who changing places, and several state policies and get today's appear.

Elazığ, changes today's position with people who lives in the city and relocate and then local government's endeavour begining from esteblashment. Correct planning for not consume of historical – cultural heritage and must become commonplace for going to part from whole and for see today from past, future from today to reach of ideas as part of sustainability elements in Elazig serial Harput.

In this study, first aim is how community is include social people and lodgment turn to city and search how planning arise. In this context; told some examples in the world; and some theory about planning and to be lived turning point of planning in Turkey and to display severally part of the positive and negative in Elazig area.

With these goals and objectives, problems, needs to be done, and the solutions were taken into consideration if they are understanding the importance of sustainability will have to Elazig city identity and this identity will contribute to the physical appearance.

Anahtar Kelimeler: Elazig, Implementary Development Plan, Sustainability, Urbanization, Planning, Local Government, Urban Identity.

TABLO, GRAFİK ve ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Tablo 1. Türkiye’de kurumlar arası plan ölçekleri dağılımı tablosu	23
Tablo 2. Planlama kademeleri arasındaki ilişki tablosu	24
Grafik 1. Elazığ 1927 – 2009 yılları arasındaki nüfus değişimi.....	37
Grafik 2. Elazığ 2009 yılı köy ve şehir nüfus oranları.....	37
Şekil 1. Dilimler kuramı	67
Şekil 2. Elazığ planlama sorunlarının temel çözüm hiyerarşisi	118
Tablo 3. Elazığ ili sorunlar ve öneriler tablosu	120
Tablo 4. Tablo 5.1.’de bulunan işaretlerin açıklaması	126

RESİM LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Resim 1. Palma nova şeması	4
Resim 2. Venedik yakınlarındaki palma nova şehri	4
Resim 3. İstanbul şehri - 1840 – 1850	8
Resim 4. İstanbul şehri - 1870 – 1880	9
Resim 5. Bouvard'ın çizdiği Beyazıd meydanı projesi -1902	10
Resim 6. Elazığ gazi caddesi – 1890	41
Resim 7. Harput panoramik gravürü - 18. yy	42
Resim 8. Vali fahribey caddesi – 1930.....	44
Resim 9. Belediye binası – 1930	46
Resim 10. Gazi caddesine doğudan bakış –1950	48
Resim 11. Dilimler kuramına göre Elazığ şehir merkezinin incelenmesi.....	68
Resim 12. Elazığ merkez, havadan görünüm – 1968	72
Resim 13. Araç yolu ile bitişik bir çocuk parkı	92
Resim 14. Malatya caddesi yürüyüş yolu düzenlemesi	93
Resim 15. Kazım efendi sokak – 1970	114
Resim 15. Kazım efendi sokak – 2010	114

HARİTA LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Harita 1. Kadıköy ve Üsküdar planları – 1929	12
Harita 2. Elazığ il haritası	38
Harita 3. Nailbey mahallesi halihazır paftası - 1960.....	52
Harita 3. Mücavir alan sınırları	53
Harita 4. Mücavir alanda 1960 halihazırlarındaki yerleşme lekesi, nazım imar planı ve uygulama imar planı sınırlarının karşılaştırılması	54
Harita 5. Elazığ uygulama imar planı bütünü	57
Harita 6. Mücavir alan, nazım imar planı sınırı ve uygulama imar planı	61
Harita 7. Harput koruma amaçlı imar planı	65
Harita 8. Şehir merkezinin incelenmesi	66
Harita 9. Elazığ mahalle paftası	71
Harita 10. Kamu alanlarının incelenmesi	79
Harita 11. Elazığ merkez içi ulaşım_1	81
Harita 12. Elazığ merkez içi ulaşım_2	82
Harita 13. Mevcut ve planlanan sanayi alanlarının incelenmesi	86
Harita 14. Mevcut donatı alanlarının incelenmesi	90
Harita 15. Mevcut park ve rekreasyon alanları	93
Harita 16. Eski merkez ve yeni merkez oluşumları	98
Harita 17. Master plan leke çalışması	106
Harita 18. Mevcut ve olası donatı alanları	112

1. GİRİŞ

1.1. Dünya’da Şehirleşme Hareketleri

İlk olarak ortaya çıktığı dönemi belirlemek güç olmakla beraber, tarihte en eski şehir merkezleri olarak bilinen yerleşim yerleri, yaklaşık olarak M.Ö. 3.500 yıllarında Mezopotamya’da daha sonra Mısır, Çin ve Orta Amerika’da görülmektedir. Ancak, bu ilk şehir örnekleri, köy ve kasabalardan çok az farklılık gösteren bir niteliğe sahiptir. Nitekim en eski şehir tipleri, çiftçilik için elverişli alanlarda şekillenmiştir. Bu nedenle bu tür şehirler, iyi bir iklim, verimli topraklar ve yeterince suya sahip olan alanlara inşa edilmiştir. Aynı şekilde ilk şehirler, suyolları etrafında yoğunlaşmış, tarımın yanında suyun taşımacılıktaki avantajlarının da kullanılmasıyla birer ticaret merkezî ve farklı kültürleri buluşturan mekânlar olmuşlardır. Bu nedenle, endüstri devrimi öncesi şehirler, birer ticaret merkezî olarak şekillenmiştir [1].

Antik Çağda; Mısır, Mezopotamya, Yunanistan ve Ege Adalarında gelişen uygarlıklara ait kentlerin belli bir plana göre düzenlenmiş olduklarını gösteren kanıtlara rastlanır. Milet, Efes, Heraklia, Priene ve Bergama bunlardan bazılarıdır. Avustralyalı Arkeolog Gordon V. Childe; Mısır, Mezopotamya ve İndüs Vadisi’nde M.Ö. 3000 yılında ortaya çıkan toplumsal değişiklikleri “kentsel devrim” olarak adlandırır [2]. Çok eski devirlere dayanan topluluk halinde yaşama ihtiyacı, insanları hayat tarzlarına ve alışkanlıklarına göre bulundukları mekânları düzenlemeye, kendilerine kullanışlı hale getirmeye itmiştir.

Sanayileşme öncesi şehirlerde, genellikle, etrafı surlarla çevrili, bazen de ikinci bir iç sura sahip, merkezde geniş bir meydanı olan ve meydan çevresinde dinî, idarî, mahkemelere ait binalar ve pazar alanları bulunmaktadır. Böyle bir fizikî yapıya sahip sanayi öncesi şehirler; ticarî, idarî ve dinî işlevi olan özellikler taşırlar [1].

Tarihî süreçte, Roma İmparatorluğu döneminde şehirleşme en üst seviyelere ulaşmıştır. Roma İmparatorluğu nüfusunun yaklaşık % 5-10’u şehirlerde yaşamıştır. Bu dönemde geniş bir coğrafyaya yayılan şehirler, su ve kanalizasyon sistemleri gibi alt

yapıları olan kültür ve ticaret merkezleri konumuna gelmişlerdir. Özellikle 16. ve 17. yüzyılda en büyük şehirlerin, malların toplanması ve dağıtımı işlevi gören limanlar etrafında toplandığı görülmektedir. Bu şehirler, büyüklük ve önem bakımından hızla gelişerek, ekonomik ve kültürel açıdan, sanayileşme dönemi şehirlerinin alt yapısını oluşturmuşlardır [1].

Roma İmparatorluğunun çökmesiyle, Avrupa’da kentsel yaşam sekteye uğramış ve karanlık bir dönem başlamıştır. Merkezi otoriteye dayalı Roma İmparatorluğunun birleştirici ve koruyucu gücü ortadan kalkmış, barbar kavimlerin istilaları ile kentler tahrip olmuştur. Roma İmparatorluğunun sonu kent uygarlığının da sonunu getirmiştir. 5. ile 13. yüzyıl arasında kalan Ortaçağ, 9. yüzyıldan itibaren yeniden tesis edilmeye başlamıştır. Kentsel nüfus vergilendirilerek nakit para sağlanmış ve Batı Avrupa 12. ve 13. yüzyıl ‘Ortaçağ Şehirciliği’nin altın yıllarını yaşamıştır. 9. yüzyılın sonlarında feodal beyler toprakları üzerinde kale kentler kurmuş, sur dışında Pazar yerleri ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Ortaçağ kentinin en önemli unsurları; Roma İmparatorluğundan kalan kilise, üretim ve ticaret ayrıldığı için önem kazanan loncalar ve yükselen tüccar sınıfının hareket alanını genişletmek ve özerklik elde etmek için kurduğu belediyelerdir. Kentler kimi zaman tepelerde; kimi zaman su kenarlarında; yamaçlarda; sırtlarda; kimi zaman da uç beyliği olarak düzlüklerde kuruluyordu. Ama bu kentlerin ortak özellikleri nüfusunun az olması, insan ölçeğinde ve yaya kentleri olması, doğal koşullara, topografyaya ve iklime uygun olması nedeniyle günlük ihtiyaçlara cevap veren formda olması ve gayri muntazam yapı adaları ve parsel biçimlerinin olması, dar sokaklar boyunca uzanan bitişik nizam konutların olması ve kilise veya katedral diğer yapıların etrafında kümelendiği en önemli mekânın meydan olmasıdır. Meydan, sosyal ve ekonomik süreçlerin ifadesi ve kent yaşamının merkezidir. Kısıtlı kaynaklar ve teknolojik yetersizlikler Roma İmparatorluğu veya Helenistik Yunan’da olduğu gibi görkemli ve anıtsal yapılara izin vermemektedir. Bu dönemde sınıfsal ayrışma olmadığı için konut-işyeri ayrımı yoktur, en zengin soyluların konakların da bile [3].

Dünyada, tarih boyunca sürekli olarak dönüşümler yaşanmış, bu dönüşümler ise devrim olarak nitelendirilmiştir. 13. yüzyılda kırsal kesimden kent hayatına ve yerleşik düzene geçişle kendini gösteren ticaret devrimi, 15. yüzyılın Gutenberg’in buluşuyla ve 16. yüzyılın başlarında Luther’in öncülüğünde Rönesans başladığı dönem, 250 yıl kadar sonra Watt’ın buhar makinesini kusursuzlaştırdığı ve Adam Smith’in ekonominin temellerini attığı dönem, ki bu dönem bütün —izm’lerin doğuşuna tanıklık etmiş ve nihayetinde II.

Dünya Savaşı'nın ardından teknolojik devrimle, bilgi devrimiyle hala sürecini tamamlamamış olan günümüzdeki dönüşüm örnek olarak sıralanabilir [4].

15. ve 19. yüzyıl arasında Avrupa'da toplumların ve kentlerin yapısında köklü dönüşümlere neden olan 2 önemli dönem bulunmaktadır. Bunlar 15. ve 16. yüzyıl arasındaki Rönesans ile 17. ve 19. yüzyıl arasındaki Barok dönemidir. Bazı tarihçilere göre bu dönemler (1450-1750) Neo - Klasik Kent dönemidir. Sanayi kentinin ve modern kavramların kökleri bu dönemlerdeki dönüşümlerde yatmaktadır. Pusula, barut ve matbaanın keşfi ile birlikte Ortaçağ Kentleri çözülerek yerini yeni oluşumlara bırakmıştır. Amerika'nın keşfiyle yeni ticaret yolları, zengin kaynaklar ile ekonomi güçlenmiş, pazar yerleri yerini kalıcı dükkânlara bırakmış ve dünya ekonomisi oluşmaya başlamıştır. Ticaret burjuvazisi geliştikçe loncalar zayıflamış ve küçük üretim (manifaktör) giderek sanayi kapitalinin oluşmasının ön koşullarını yaratmıştır. Kentlerde ekonomik canlanmayla beraber nüfus artmış, kötü yaşam koşulları ortaya çıkmıştır. Tüccar sınıfı güçlendikçe feodalite yıkılmış, merkezi otorite güçlenmiştir. En sonunda Ulus devletleri oluşmaya başlayarak önemli bir geçiş dönemi yaşanmıştır. Kilisenin pozitif bilimler (tıp, Euclid geometrisi, matematiksel perspektifler vb. gelişmeler) üzerinde kurduğu hâkimiyet ve yasaklar zayıflamış ve giderek çözülmüştür. Toplumun maddi ve manevi koşulları değiştikçe ürünleri olan kentleri biçimlendiren faktörler de değişmiştir. Rönesans sadece bilim değil aynı zamanda sanat çağıdır da. Mimaride oranlar, boyutlar ve elemanlar irdelenerek mimari bir dil oluşturulmuştur. Geliştirilen bu teoriler de kentlere aktarılarak yeni kent formları oluşturulmuştur. Ortaçağ'ın organikliğine karşın; Rönesans'ta bilinçli bir düzen yaratma ve belli estetik anlayışına sahip olma çabası vardır. Leon Batista Albert'in çalışmalarında ideal kent, ideal toplum ve ideal insana eşit tutulmuştur [5]. Albert'e göre [5]; kentler muntazam, rasyonel bir planlama ve mimariye sahip olmalı, kent çevresi dairesel (radyal) olmalı, meydanlardan ışınal yollar çıkmalı ve yollar önemli bir yapıyla sonlandırılmalıdır (Vista). Binaların yüksekliklerinde eşitlik gözetilmeli, kent içinde açık alanlar, meydanlar yer alması bu meydanlarda kamu alanları bulunmalıdır. Bu kriterlerde ideal kent şemaları oluşturulmuş, ancak bunlar uygulamaya geçememiştir. Çünkü doğal veriler, kültürel veriler, insan gereksinimleri planlara girdi olarak alınmamıştır. Uygulanan tek şema Resim 1.1 ve 1.2'de görüldüğü gibi Scamozzi'nin Palma Nova için hazırladığı şemadır.

Barok Dönemi ise 17. yüzyılın İtalya'sından başlayarak diğer Avrupa ülkelerine doğru yayılan bir akımdır. Her ülkenin kendi koşullarına göre farklılıkları olsa da Barok'u belirleyen ortak özellikler vardır. Bu dönem Rönesans'ta ortaya çıkan teorilerinin daha görkemli bir hal alarak uygulama şansının da yakalandığı bir dönemdir. Kralın, kraliyet erkânının ve bir avuç aristokratın hâkim olduğu bir toplumsal yapı vardır. Siyasal ve ekonomik gücü elinde bulunduran şaşaalı ve gösterişçi bir yaşam biçimi hâkimdir. Barokçulara göre kentler, bu gösterişçi yaşamın içinde yer aldığı, anıtsal yapılar ve görkemli mekânlar ile bezeli bir tiyatro sahnesidir. Rönesans'taki Kilise, lonca ve belediyenin yerine saray merkezde yer almaktadır. Gelişen kültür ortamında yeni işlevler ve yeni yapı türleri (Tiyatrolar, Konser Salonları, Sanat Galerileri, Kütüphaneler, Müzeler, Askeri Kışlalar gibi) ortaya çıkmıştır. Sarayın etrafından ışınsal çıkan yollar ve akslar ve bu ışınsal sistem içinde ızgara planlar vardır. Barok döneminin günümüze en önemli katkısı parklar ve bahçeler olmuştur. Park ve bahçe düzeninde geometrik bir anlayış hâkimdir. Peyzaj sanatı (Fransız Bahçeleri) bu dönemde ağırlık kazanmıştır. Ancak kentten, kent halkının sorunlarından kopuk; insani ihtiyaçları tamamıyla göz ardı edilmiştir. (ekmek bulamıyorlarsa pasta yesinler!) En nihayetinde; 18. yüzyılın son çeyreği Barok monarşilerinin ve Barok dünyasının çöküşünü getiren devrimler yaşanmıştır [6].

İngiltere'de doğan ve yayılan sanayileşme ile birlikte şehir anlayışı da değişmeye başlamıştır. Sanayileşmenin beraberinde getirdiği artan iş gücü ihtiyacını karşılamak amacıyla, sanayi kuruluşlarının olduğu şehirlere göçler yoğunlaşmış ve şehir nüfusları hızla artmıştır. Bu yeni şehirleşme süreci daha sonra diğer Avrupa ülkeleri ve Amerika'da da şehirlerin yapısını değiştirmiştir [1].

1.1.1. Dünyadaki Bazı Planlama Kuramları

19. yüzyılda Sanayileşme, kırsal nüfusu, hızla büyüyen kent özeklerine çekmiş, kentler artan nüfusu barındırmaya yetmediğinden, bir yandan alan olarak büyürken, öte yandan da kent özekleri daha çok sayıda insanı barındıracak biçimde değişikliğe uğramıştır. Kentlerde çalışmakta olan işçilerin barınma ve sağlık sorunları, çocuk ve kadın işçilerin beden ve ruh sağlığı ve toplumsal güvenliği, kent yaşamına yeni düzen getirmeyi gerekli kılmıştır [4]. Mumford'a göre [2], endüstri kentinin üç temel unsurunu, fabrika, demiryolu ve bakımsız konut oluşturur. 19. yüzyıl sonları, 20. yüzyıl başlarında Ebenezer

Howard, ideal yaşam biçimini “bahçe-kent”lerde, Le-Corbusier ise işçi şehirlerinde aramıştır. Paris Valisi olan Haussmann’ın III. Napolyon’un teşvikiyle gerçekleştirdiği Paris’i yenileme çalışmaları, “lineer şehircilik” anlayışının başlangıcıdır [2, 7]. 1890’lı yıllarda Haussmann’cılığın uzantısı biçimindeki kentsel planlamaya tepkiler yoğunlaşmış ve yeni yaklaşımlar önerilmeye başlanmıştır. Bu dönemde belli başlı beş akım oluşmuştur. Bunlar çıkış sırasıyla;

- Güzel Kent (City Beautiful),
- Camillo Sitte’cilik (1843-1903) ,
- Bahçe Kent (Ebenezer Howard –1850-1928),
- Amsterdam Planlaması ve
- Tony Garnier’in “Cite Industrielle”dir [4, 8, 9].

19. ve 20. yüzyıl başlarında ise şehir planlama büyük ölçüde “kent mimarlığı” olarak işlev görmüş, Hausmann’cılık akımının Avrupa ve Amerika’daki uygulamaları bir yandan Güzel Kent hareketini doğurmuş, diğer yandan Howard’ın Bahçe Kent denemeleri banliyöleşmenin planlanmasında kullanılmıştır. Dolayısıyla, ilk dönem planlarcılar genellikle mimarlar arasından çıkmıştır ve bu açıdan, planlama mimarlığın içinden doğmuştur. Ancak bu, planlamanın varoluşsal dayanaklarının mimarlıktan kaynaklandığı anlamına gelmez. Mimarlığın kapsayamadığı süreçlerin zorunlu kıldığı bir alan olarak ortaya çıkmıştır planlama. Çünkü artık öncelikli olan süreçlerin ürünlerini biçimlendirmek değil, süreçlerin kendilerini denetlemektir [10].

“Kent mimarlığı” diyebileceğimiz erken dönem kent planlaması kenti fiziksel bir nesne olarak ele almış, toplumsal sorunların fiziksel bağlamın biçimlendirilmesiyle aşılabileceği düşüncesi üstüne kurulu “çevresel belirlenimci” iyimserlikle uygulanmıştır. Ancak fiziksel planlama modern kentin derin toplumsal çelişkilerini çözmekte yetersiz kalmıştır. Böylece 1930’lardan itibaren planlamayı kentin iktisadi ve sosyal boyutlarına doğru genişleten ve akılcı kapsamlı planlamanın ön evresini oluşturan ‘Etkin Kent’ yaklaşımı Güzel Kent hareketinin yerini almıştır. Bu ise mimarlıktan çok coğrafya, iktisat, sosyoloji, istatistik gibi alanlardan beslenen yeni ‘Şehir Plancısı’nı doğurmuştur [10].

1.2. Türkiye Planlama Tarihinde Dönüm Noktaları

1.2.1. Cumhuriyet Öncesi Dönem

1.2.1.1. 1848 - 1869 Arasındaki Dönem

Türkiye’de ilk şehircilik denemeleri Osmanlı döneminde başlamasına karşın, bunlar parçacı alan düzenlemeleriyle sınırlı kalmıştı [10]. Osmanlı İmparatorluğunda, Mustafa Reşit Paşa döneminde sadece İstanbul’da yapı düzenine ilişkin olarak 1848’de çıkarılan Ebniye Nizamnamesi, daha sonra ülke çapında uygulanarak yaygınlaştırılmıştır. Bu nizamname ahşap bina yapımını yasaklamış, bütün yapıların kâgir olmasını zorunlu kılmıştır [11]. Resim 1.3’de 1840–1850 yılları arasında çekilmiş bir fotoğrafta İstanbul’da 3 katlı binaların olduğunu görmekteyiz.

1850-60 yılları arası yeni planlama anlayışı girişi ve kurumsallaşması açısından değişimin hızlandığı bir dönem olmuştur. Bu dönemde mevzi planlar yapılmaya başlamış, bunlar büyük yangınlardan sonra yangın yerlerinin düzenlenmesi amacıyla yapılmıştır. Bunlardan ilki Luigi Storari’nin 1854’te Aksaray yangın yeri için yaptığı planlardır. Daha sonra her yangın yeri için bu tür planlar yapılmıştır. 1854’te İstanbul’da Şehremaneti’nin ve bunun paralelinde bir İntizam-ı Şehir Komisyonu’nun kurulmasıdır. Üyelerini dış dünyayla ilişkisi yüksek Hariciye Kalemi mensuplarının, Levantenlerin ve Müslüman olmayan milletlerin ticaret burjuvazisinin oluşturduğu bu komisyon belediye kurulmasını önermiş, bunun sonucunda 1857’de Altıncı Daire-i Belediye kurulmuştur. Türkiye’de ilk kurulan belediyeye Altıncı Daire-i Belediye adı verilmesi de ilginçtir. Niye altıncı belediye, niye birinci değil? Bu bize önerilen belediyenin Paris’ten esinlendiğini gösteriyor, çünkü Paris’in yirmi belediye dairesi bulunmakta bunların en zengini Altıncı Belediye Dairesi. Bizim de Galata-Beyoğlu’nda kurulan ilk belediyemize Altıncı Daire-i Belediye denilmiştir [12].



Resim 1.3. İstanbul şehri - 1840 – 1850 [12].

Hocapaşa yangınından sonra yapılan düzenleme Türkiye’de imar planlama bakımından önemli bir dönüm noktası olarak görülebilir. Bu amaçla bir komisyon kurulmuş, emrine önemli bir para verilmiş, kentin iş merkezi yeniden yapılaşırken kanalizasyon altyapısı gerçekleştirilmiştir. İstanbul’un modernleşmesi için de kent içi ulaşımında arabanın kullanılmasındaki artışın çok önemli rolü olmuştur. 1825 öncesinde kentte yalnızca padişah araba kullanmakta; öteki kişilerin araba kullanması yasaktır. Arabanın yaygınlaşmaya başlaması 1850 sonrasında olmuştur [12].

1.2.1.2. 1870 - 1920 Arasındaki Dönem

1870-1880 yılları arasında, Avrupa kapitalizmi belli bir birikimi gerçekleştirmiş ve kapital ihraç aşamasına gelmiştir. Osmanlılar da bundan etkilenmiştir. Bunu, tünelin ve tramvayların yapılmasından anlamaktayız. Artık 1860’ın ikinci yarısında merkezi değişmiş olan İstanbul bu dönemde altyapısı değişen bir İstanbul haline geliyor. 1877 aynı zamanda, Osmanlı’ların Rus savaşını yitirdikleri yıl. Her yitirilen savaş sonrasında elden çıkan

topraklardan büyük bir göç yaşanarak, göçmenlerin Osmanlı toprağına yeniden yerleştirilmesi gerekmiştir. 1877 savaşı göçmenlerinin yerleştirilmesinde kente bakış açısında önemli bir değişimin işareti var. İlk kez göçmenler kente yerleştirilmeye başlanmıştır, daha önceki dönemde hiçbir göçmen kente yerleştirilmiyordu. Osmanlı kentlerinde görülen, “göçmen mahalleleri” denilen grid planlı mahalleler 1877 sonrasında ortaya çıkmaya başlıyor [12].

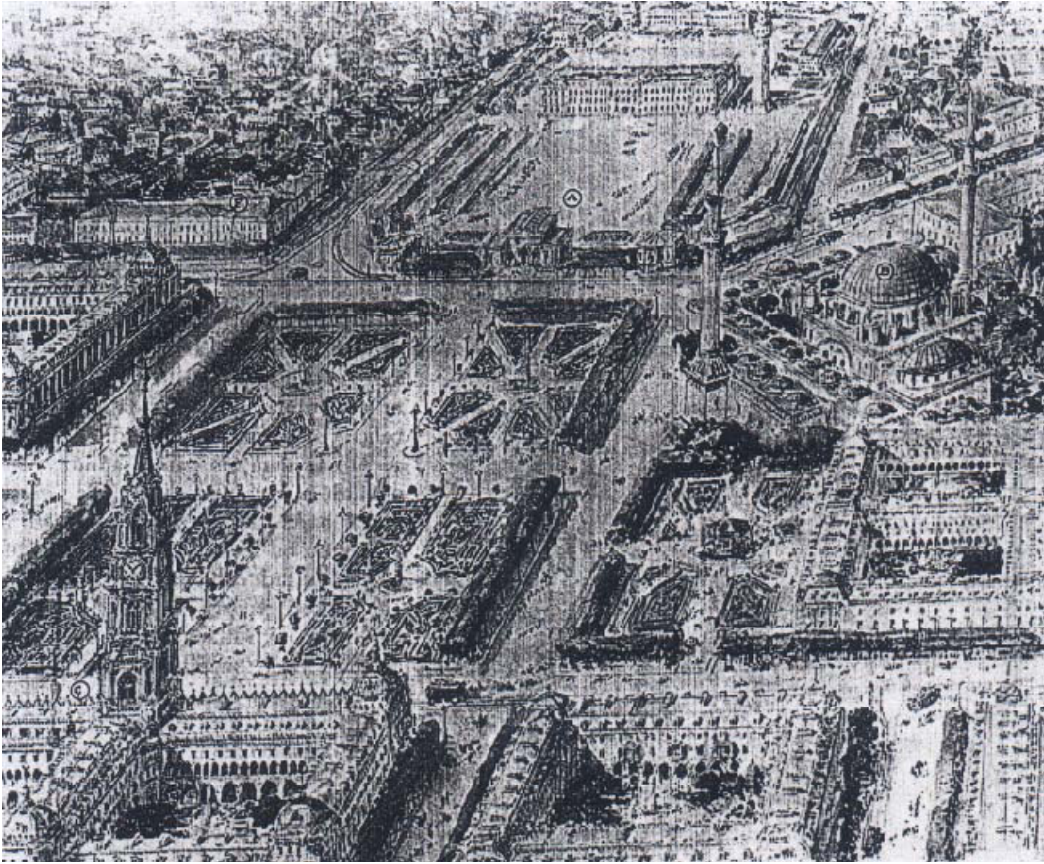


Resim 1.4. İstanbul şehri - 1870 – 1880 [12].

1880-1890 yıllarında, yavaş da olsa planlamada bir derinleşme olduğunu söyleyebiliriz. Belediye olgusu bütün imparatorlukta yaygınlaşıyor, yangın yerlerinde mevzi imar planı yapılması da çoğalıyor. 1882-1883 yılında çıkarılan Ebniye Kanunu ise yapı düzeni yanı sıra, su, yol, altyapı tesisleri ile ilgili hükümleri de içererek toplumumuzu planlanmış kent yaklaşımı ile tanıştırmıştır [11]. Bu yasanın bazı maddelerinin satırları arasında arsa spekülasyonunun başladığının ipuçlarını görmekteyiz [12]. Resim 1.4’de 1870–1880 döneminde alt yapısı gelişmeye başlamış bir İstanbul karşımıza çıkıyor.

1900 ile 1908 arasındaki sekiz yıllık dönem yani 1908’de İkinci Meşrutiyet’in ilanının getirdiği büyük kırılma yaşanmıştır. Bu sekiz yıllık dönemde 2. Abdülhamit ilginç bir girişimde bulunmaktadır. 2. Abdülhamit, Paris sefirinde Salih Münir Çorlu’yu

çağırarak, “Bu gelenler gidenler hep bu kentin kötülüğünden yakınıyor, ele güne karşı şu kenti güzelleştirecek bir şeyler yapalım. Git bir mimar bul Avrupa’dan, gelsin buranın bir planını yapsın” diyor. O da Paris Belediyesi’nin başmühendisi Bouvard’ı buluyor. Ancak Bouvard İstanbul’a gelmiyor. 2. Abdülhamit İstanbul’un her tarafının resimlerini, fotoğraflarını çektirdiği için ona belirli güzergâhların, meydanların fotoğraflarını gönderiyor. O da o meydanlara ilişkin düzenlemeler yapıyor, süslüyor. Bu meydan ve güzergâh perspektifleri Resim 1.5’de görülmekte olup İstanbul’da sergileniyor. Bu albüm şu anda İstanbul Üniversitesi’nin kütüphanesinde bulunmaktadır [12].



Resim 1.5. Bouvard’ın çizdiği Beyazıt meydanı projesi -1902 [13].

1.2.2. Cumhuriyet Sonrası Dönem

1.2.2.1. 1923 – 1950 Arasındaki Dönem

Cumhuriyet dönemi başladığında kent planlama bakımından iki temel soru vardır; birisi yanmış çok sayıdaki Ege kentinin imarı, ikincisi ise Cumhuriyetin Ankara'yı başkent ilan etmiş olmasıydı [12]. Cumhuriyet döneminde Ankara, Jansen planıyla başlayarak geliştirilen yasa ve yaklaşımlar ile daha bütüncül bir planlama çerçevesi oluşturacaktır. 1940'lara kadar, Türkiye'de planlama yazını ve pratiğinde Avrupa'dan gelen yabancı mimarlar etkili olmuş, onların katkılarıyla belirli bir birikim oluşturulmuştu [10].

Bu tarihlerde bir başka gelişmenin ilk ipuçları da görülmektedir. Yavaş yavaş; Türkiye'de şehir plancılığı, topografya hünéri olarak görülmekten çıkıp mimarların ilgi alanına girmeye başlıyor. Cumhuriyet' in kent planlama düşüncesinin gelişerek bunun kurumlarının oluşturulması ise ancak 1930'lu yılların ilk yarısında gerçekleşiyor [12].

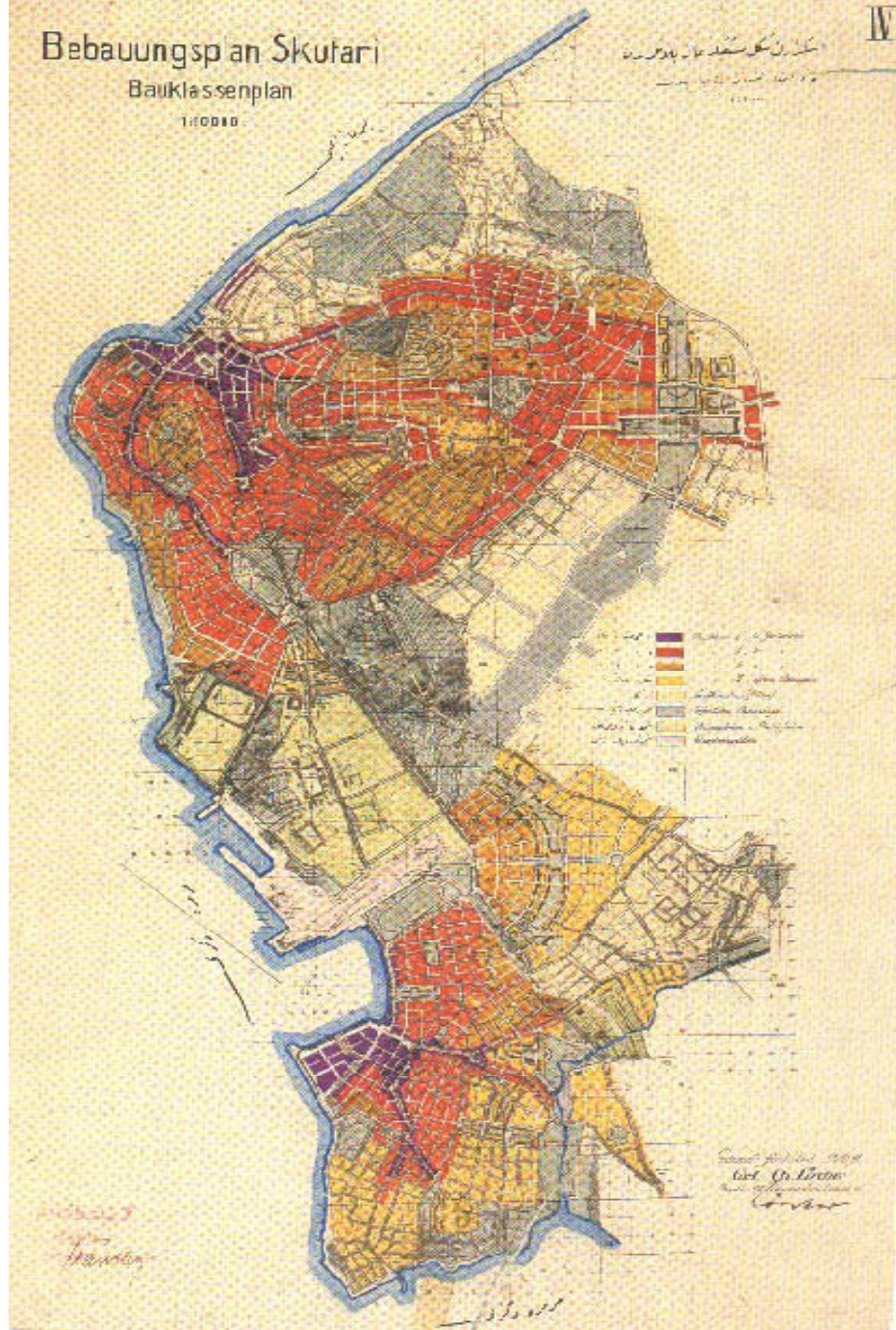
Merkezi yönetim seviyesinde gerçek imar faaliyeti ise 1923 yılının Cumhuriyet hükümetinde yer alan Göçmen Mübadele ve İskân Bakanlığı ile başlamıştır [11].

1925 yılına gelindiğinde, İzmir'in ilk planlarının Fransız Rene ve Raymond Danger kardeşler tarafından hazırlandığı görülmektedir. Yine bir yabancı olan Fransız plancı Prost'un katkılarıyla yapılmış olan plan ise benzer biçimde yangın alanları ve yakın çevresiyle sınırlı kalmıştır. Her iki planın da genel şeması, geometrik düzen, geniş caddeler ve düzenlemenin merkezini toplayan büyük park alanıdır [14].

Görev alanına giren hizmetlerin çoğunlukla tamamlanması ile Göçmen Mübadele ve İskân Bakanlığı dağıtılmış, bu görev İç İşleri Bakanlığına devredilmiştir. Buna karşın 1848 yılında Nafia Nezareti adı altında çalışmalara başlayan Bayındırlık Bakanlığı 20.05.1920 tarihi 3 sayılı yasa ile Nafia Vekâleti adını almış ve 26.05.1934 'de 2443 sayılı Kuruluş Kanunu ile demiryolları, limanlar, karayolu ve köprüleri içine alarak görevlendirilmiştir. Dolayısıyla imara ilişkin görevlerde merkezi yönetim seviyesinde bu Bakanlıkta ele alınmaya başlanmıştır [11].

Şehircilik disiplininde ilk yerelleşme hareketi 1930 yılında yürürlüğe giren 1580 sayılı Belediye Kanununda ye almaktadır. Merkezi yönetim tarafından benimsenen modernleşme politikalarına yerel yönetimleri de katmak amacıyla ve ülkenin coğrafi büyüklüğünün getirdiği iletişim ve ulaşım zorluğu nedeniyle, tüm görevlerin merkezi yönetimce yerine getirilememesi sonucu belediyelere çeşitli görevler verilmiştir. Konut ve

çevresinin bir plana uygun olarak ve Belediyenin kontrolüne bağlı yapımı işte bu çerçevede yer almaktadır [11]



Harita 1.6. Kadıköy ve Üsküdar planları – 1929 [13].

Belediyeye verilen bu görevler 1933'te yürürlüğe giren Belediye Yapı ve Yollar Kanunun ile de geliştirilmiş, 1933'de 2301 sayılı Kanunla kurulan Belediyeler (İller) Bankası ve 1946'da 4947 sayılı kanunla kurulan Türkiye Emlak ve Kredi Bankası, harita ve imar planı yapımı, konut inşası ve konut kredilenmelerinde yerel yönetimlere yardımcı olmak üzere işlevlendirilmiştir. Ancak bunların hepsi merkezi yönetime bağlı kuruluşlardır [11].

Bu dönemde atılan bir adım da 1933 Üniversite Reformu'dur. Üniversite reformuyla birlikte Türkiye'ye o zaman için Almanya'nın çok önemli sosyal-kent plancıları ve akademisyenleri gelmiştir. Bunların birisi Ernst Reuter; kendisi İkinci Dünya Savaşı sonrasında Berlin Belediye Başkanlığı görevinde bulunmuştur. Diğerleri Gerhard Kessler, Martin Wagner, Gustav Oelsner... Bunlar genellikle Alman Sosyal Demokratlarıdır. Bunların Türkiye'de planlamaya ve sosyal olaylara bakışın derinliğini artırmaya katkısı yüksektir. Planlamanın sosyolojiyle ilişkisi ise 1935'lerde İstanbul için yapılan planlama yarışmasında gündeme gelmiş; yarışmacılardan, "Science Sociale" akımının izleyicisi, Fransız kökenli Agache Le Play, İstanbul için yarışmaya gönderdiği raporda bir kent planından çok bir sosyal program önermiştir [12]. Harita 1.6'da ki Kadıköy ve Üsküdar Planları da 1929 yılında Prost tarafından çizilmiştir.

1.2.2.2. 1951 – 1980 Arasındaki Dönem

İkinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye hızlı bir kentleşme dönemine girmiştir. Ekonomik olarak olumsuz yönde etkilenen Türkiye'de planlama açısından kente ve kentleşmeye bakışı değişmiştir; acil olarak çözülmesi gereken sorunların baskısı artmış ve yeni bir planlama düşüncesi birikimi başlıyor [12].

Kentleşmenin, gecekondulaşmanın yoğunluk kazanması yeni yasal düzenlemeler ve örgütlenmeyi gerekli kılmış, bu dönemde iki önemli gelişme gündeme gelmiştir: Bunlardan ilki 1956 yılında kabul edilen 6785 sayılı İmar Yasasıdır. Bu yasa ile planlama, yapılaşma esasları ve Belediye Merkezi Yönetim Yetkileri belirlenmiştir. Bu yasa da planlama sürecinin birçok aşaması, harita alımı, planlarda değişiklik yapma, onama merkezi yönetiminin görevidir. İkinci önemli gelişme planlama deneyimine sahip çıkacak, bölgenin kırsal, kentsel planlama, konut, yapı malzemesi, yerleşme konularında görev ve yetkili olan bir Bakanlığın, İmar ve İskân Bakanlığı'nın kurulmasıdır [11].

1960’larda başlayan (görece) planlı ekonomi döneminde, 50’lerin piyasa ekonomisine geçiş sürecinde etkisiz kalan fiziksel planlama yaklaşımının yerine, batıdaki “akılcı kapsamlı planlama” yaklaşımının getirilmesi için yeni kurumlar ve yasalar geliştirilmiştir. Böylece batı ülkelerinin 1930’larda gerçekleştirdiği kent mimarlığından kent planlamaya geçiş ve buna bağlı olarak ‘şehir planlamanın’ mimarlık dışında bir meslek alanı haline gelmesi Türkiye’de 60’lı yıllarda başlamıştır. Bu doğrultuda ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü açılmış, buradan mezun olan plancılar 70’lerden itibaren planlama alanında etkili olmaya başlamışlardır. Ancak; Türkiye’deki toplumsal bağlam, modernist kent tasarımının öngördüğü bölgelemeye dayalı, düşük yoğunluklu, bütünlüklü ve işlevsel fiziksel bağlamın yaratılmasına olanak vermemiş ve kentsel ölçekte ‘imar planlama’ geleneğinin alışkanlıkları süregelmiştir.

Türkiye’de kentleşmeye ayrılan kaynak Cumhuriyet’in başından 80’lere kadar hep sınırlı olmuş, kent mekânı çok parçalı kadastral dokular üzerinde ‘yap-satçı’ dediğimiz küçük sermayeli yatırımcılar tarafından üretilmiştir. Bunun getirdiği “küçük parselde tek bina” uygulaması mevzuatlara yansımış, binaların, altyapının vs. en ucuza mal edilme çabası, uygulamanın kolaylaştırılması kaygısı tasarım kaygılarını geriye itmiş ve böylece hepimizin bildiği tek düze imar planı dokusu piyasanın mekân üretim biçimine yönelik pratik bir çözüm olarak yerleşmiştir. Bu çözüm belediyelerden, müteahhitlere, arsa sahiplerinden kullanıcılara, mimar-plancılardan ‘plancılara’ kadar pek çok aktör tarafından içselleştirilmiş bir ‘teamül’, bir ‘kültür’ haline gelmiştir. Artık “ön cepheden 5 m, yan cepheden 3m. çekmek” herkesçe kabul gören ve sorgulanmayan bir ‘norm’ olmuştur [10].

Ekonomik hayat ve hükümet çalışmaları bakımından plan ve program ihtiyacı ve lüzumu üzerinde son yıllarda önemle durulmaktaydı. 27 Mayıs Devriminden sonra Başbakanlıkta kurulan bir Bilim Kurulunun hazırladığı rapora dayanılarak çıkarılan 30.09.1960 tarih ve 91 sayılı kanunla ‘Devlet Planlama Teşkilatı’ kurulmuş bulunuyor. Bu kanuna göre teşkilatın ana görevi, yurdun her türlü kaynak ve imkânlarını tespit ederek hükümete, güdülecek sosyal ve ekonomik politika ve hedefleri gerçekleştirecek uzun ve kısa vadeli planları hazırlamak ve çeşitli bakanlıkların ekonomik politikayı ilgilendiren faaliyetlerinin koordinasyonunu sağlamaktır. Memleketimizde sosyal ve ekonomik bakımlardan milli hedefleri tayin ve tespit yetkisi Devlet Planlama Teşkilatına verilmiştir. Öbür yandan, şehir ve bölge planlaması çalışmalarının yürütülmesi ve koordinasyonunda İmar ve İskân Bakanlığı merkezi rolü oynamakla görevli bulunmaktadır. Bütün mesele, sosyo-ekonomik planlama ile şehir ve bölge planlaması faaliyetlerini düzenlemekle görevli

bu iki merkezi organ arasındaki işbirliğinin ve koordinasyonunu sağlanması noktasında belirmektedir [15].

7116 İmar ve İskân Bakanlığı Kuruluş ve Vazifeleri Hakkında Kanunda amaç ve görevler şöyle sıralanmaktadır

- Şehirleşmenin dengeli olarak gerçekleşmesini, kentsel yerleşme merkezlerinin düzenli olarak kurulup gelişmesini sağlamak,
- Şehirs altyapı, şehirs konut ve gecekondu konularını çözüme kavuşturmak,
- Yeterli, ucuz standartlara uygun yapı malzemesi üretimine ve bunların teknik ilkelere göre kullanılmalarına katkıda bulunmak,
- Afetlerden en az zararla kurtulmayı, genel hayatı etkileyen afetler olduktan sonra olağan barınma ve yerleşmeyi en kısa zamanda sağlamak,
- Kentsel ve Metropoliten yerleşme merkezlerinin düzenli olarak kurulup gelişmesi için belediyelere planlama, örgütlenme ve uygulamalarda mali ve teknik yönlerden yardım etmektir [11].

1972 yılında 1605 sayılı Yasa ile 6785 sayılı İmar Yasasına getirilen kapsam genişliği sonucunda, belediye ve mücavir alanlar dışında da, metropoliten alan, kent bütünleri, bölge gelişme merkezleri, sanayi gelişme alanları, kıyı kullanımları ve büyük alt yapı projeleri nedeniyle Bakanlar Kurulu Kararı ile imar düzenine alınan alanlarda Bakanlığın görev kapsamı genişletilmiştir [11].

Sağlam konut yapılması düşüncesi yanında yaşayan ve kimlikli kentler oluşturmaın esas olması gerektiği ölkemizde 1960'lı yıllarda başlatılan gecekondu ıslah, gecekondu önleme ve toplu konut uygulamaları konut politikaları adına atılmış en önemli adımlar olmuştur. Aynı politikaların devamında özellikle büyük kentlerimizde gelişmesi beklenen sanayi girişimleri, konut ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirilmiş projelerle birlikte değerlendirilmiş; ancak ilerleyen yıllarda amacından uzaklaştırılarak gerçek ihtiyacı dışında kullanılmasıyla hedeflerden sapılmıştır. Özellikle kaçak yapılaşmalara üst üste getirilen af kanunlarıyla kaçak yapılaşma, kaçak kentleşmeye dönüştürülmüştür. Günümüzde birçok büyük şehrin çevresinde nüfusu yüz binleri hatta milyonu aşan ve tamamı kaçak olan yerleşmeler oluşmuştur. Planlama yetersizliği ve yanlış konut politikaları yüzünden kentlerimizin birçoğunda konut stokları çürümeye-yıkılmaya terk edilmiş iken; kısmen de olsa imar planı değişikliğine gidilerek mevcut konut stokları yıkılıp yerine çok katlı yapılanma süreci başlatılmıştır. Kıyılarımızın yağmalanması

pahasına milyonlarca ikinci konut yapımı devlet eliyle teşvik edilmiş, yılın büyük kısmı boş kalan şehirler oluşturulmuştur [16].

1.2.2.3. 1981 – 2000 Arasındaki Dönem

Kentleşmenin hızlandığı 50’li yıllarda başlayan, “imar parseli üretimine odaklı planlama yaklaşımı”, uzun erimde daha pahalı ve sorunlu bir kentleşmeye yol açmışsa da, kısa erimde gereken bina stokunu (apartmanları) üretecek küçük sermayelerin kent mekanında biriktirilmesi için pragmatik bir çözüm olarak günümüze kadar gelmiştir. 80’lerde 3194 sayılı imar yasasının, imar planlama yetkilerini yerel yönetimlere aktararak tüm merkezi denetimi kaldırmasıyla başlayan yeni belediyeçilik anlayışı da buna eklenince, yalnızca kentler değil, çevrelerindeki tüm doğal değerler de “imar planlama” anlayışının kurbanı olmuşlardır. Bu anlayış gerek mimarlar gerekse plancılar tarafından onlarca yıldır, ilgili her yayında kıyasıya eleştirilse de, etkisini giderek artırmıştır [10].

Ülkemizde tüm demokratik toplumlardaki gibi yerelleşme yaklaşımının benimsenmesi ile imar planlama sürecinin, harita, plan yapımı, onama dâhil tüm aşamalarının yerel yönetimlere bırakılması 3194 sayılı Yasanın kabulü ve Bayındırlık Bakanlığı ve İmar ve İskân Bakanlıklarının birleştirilmesi sonucunu getirmiştir. 08.06.1984 tarih ve 209 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede yeni bakanlığın görevleri şöyle sıralanmaktadır. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın görevleri; Milli Savunma Bakanlığı’nın inşaat, milli ve NATO altyapı hizmetleri ile Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı genel müdürlüklere kanunlarla yapım yetkisi verilmiş olan ihtisas işleri hariç şunlardır:

- Kamu yapıları ve tesislerinin inşaat ve esaslı onarımlarını yapmak veya yaptırmak,
- Bağlı kuruluşlar ve müesseselerinin kendi kuruluş kanunlarında gösterilen inşaat, bakım, onarım ve hizmetlerin yapılması veya yaptırılmasını sağlamak üzere gerekli işleri yapmak,
- Çeşitli özellik ve ölçekteki imar planlarının, şehir altyapı tesislerinin ve sığınakların projeye esas standartlarını hazırlamak,
- Konut politikası ilkelerine göre konut yapmak, yaptırmak,

- Ülkenin şart ve imkânlarına göre en gerekli ve faydalı yapı malzemesinin ekonomik ve standartlara uygun imalının ve kullanılmasını sağlayacak tedbirleri almak, aldirmek,
- Deprem, yangın, su baskını, yer kayması, kaya düşmesi, çığ ve benzeri afetlerden evvel ve sonra meskûn alanlarda alınacak tedbirlerle yapılacak yardımları tespit etmek ve bunların uygulanmasını sağlamak, bu konularda ilgili bakanlıklar ve kamu kurum ve kuruluşlarıyla işbirliği yapmak,
- İl özel idarelerine ait yapı ve tesisleri yapmak ve yaptırmak,
- Gerçek ve tüzel kişilere yapılan işler dışında yurtiçinde kamu kurum ve kuruluşlarına iş yapan ve belirlenecek gerekli nitelikleri taşıyan müteahhitlere belge vermek ve gizli sicillerini tutmak,
- Yurtdışında iş yapmak isteyen müteahhitlerle ilgili olarak mevzuatın gerektirdiği işlemleri yapmak, sicillerini tutmak,
- Bir kamu hizmetinin görülmesi amacıyla resmi bina ve tesisler için imar planlarında yer ayrılması veya bu amaçla değişiklik yapılması gerektiği takdirde Valilik kanalı ile ilgili belediyeye talimat vermek ve gerçekleştirilmesinin sağlanması,
- Birden fazla belediyeyi ilgilendiren imar planlarının hazırlanmasında kabul onaylanması safhasında ortaya çıkabilecek ihtilafları çözümlmek, gerektiğinde onaylamak,
- Gerekli görülen hallerde, kamu yapıları ile ilgili imar planı ve değişikliklerinin; umumi hayata müessir afetler dolayısıyla veya toplu konut uygulaması veya Gecekondu Kanununun uygulanması amacıyla yapılması planların ve plan değişikliklerinin, birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropoliten imar planlarının veya içerisinde veya civarından demiryolu veya karayolu geçen, hava meydanı bulunan veya hava yolu veya denizyolu bağlantısı bulunan yerlerdeki imar ve yerleşme planlarının tamamını veya bir kısmını, ilgili belediyelere veya diğer idarelere bu yolda bilgi verilerek ve gerektiğinde işbirliği sağlanarak yapmak, yaptırmak, değiştirmek ve res' en onaylamak,
- Bu işlerle ilgili tüzük, yönetmelik, tip sözleşme, şartname, rayiç, fiyat analizleri ve birim fiyatları hazırlamak ve yayımlamak,
- Belediyelere ve İl Özel İdarelerine genel bütçe vergi gelirlerinden pay verilmesi hakkındaki mevzuat uyarınca tesis edilen Belediyeler Ortak Fonundaki paylarının İller Bankasının yıllık programına giren yatırımları için dağıtımını onaylamak ve izlemek,

- Bakanlık ilgili kuruluşlarına ait görevlerin yapılmasını sağlamak; bu kuruluşların kanunları ile diğer kanunların Bakanlığa verdiği görevleri yapmak.

Bakanlığın imar konut ve afetle ilgili görevleri Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü ve Afet İşleri Genel Müdürlüğü bünyesinde toplanmıştır [11].

Ülkemizde Cumhuriyet döneminin, konusunda en kapsamlı mevzuat çalışması olarak kabul edilmiş olan 1956 tarih ve 6785 sayılı İmar Kanunu daha 1960'lı yıllarda yetersiz kalmış, 1974'de 1605 Sayılı Kanun ile desteklenmiştir. Bu destekleme ile yerel yönetimlerin etkinliği artırılmış olmasına karşın, kentlerimizde oluşan çarpık gelişme ve gecekondulaşma engellenememiştir. 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu başlangıçta ümit veriyor iken günümüz toplumsal ihtiyaçlarına ve devamında gelen Turizmi Teşvik Kanunu, Özelleştirme Kanunu, Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu, gibi gelişmeler yumağında beklentilere cevap veremez hale gelmiştir. Günümüzde ise ömrünü doldurmuş görünmektedir [16].

1991 yılında ise 408 sayılı Çevre Bakanlığı'nın Kuruluş ve Görevleri hakkındaki Kanun hükmünde Kararname'de 'çevre düzeni planlarını hazırlamak veya hazırlatmak, onaylamak, uygulamak' hükmü yer almaktadır. 1990 yılında 4046 sayılı yasa ile Özelleştirme İdaresi'ne mevzi plan hazırlamak ve onama yetkileri tanınmıştır [11].

1.2.2.4. 2001 - 2010 Arasındaki Dönem

4856 sayılı Çevre Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri ile ilgili Kanun ile 01.05.2003 tarihinde çevre düzeni planı yapma ve yaptırma ve onama yetkileri bu bakanlığa verilmiştir [11]. Daha sonra ise 5302 Sayılı İl Özel İdaresi Kanun ile Valilik Koordinasyonunda İl Özel İdareleri veya İl Belediyelerinde yapılmasına karar verilmiştir.

Bundan sonra hazırlanan diğer bir yasa planlama dalındaki yetkiler için merkezi yönetim birimleri arasında nasıl bir kapışılma yarışı başlattığının açık göstergesidir. Kültür ve Turizm Bakanlığını birleştiren 29.04.2003 tarihli yasa turizm alan ve merkezlerinde her ölçekteki planları yapma ve yaptırma yetkisini bu bakanlığa almaktadır. 01.08.2003 tarihli Turizm Teşvik Kanunu ise ası geçen alanlardaki her ölçekteki planların onama yetkisini de bu bakanlık görevleri arasına katmıştır [11].

Son durumda, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı çevre düzeni planı yapma ve yaptırma onama yetkilerini kaybetmiş görüntüsünü vermektedir. Ancak zaten alt ölçekli planları

yönlendirmekte yeterince etkin bir araç olarak kullanılmayan çevre düzeni planlarına ilişkin yetkilerinin kaybı çok da önemli değildir. Zaten yeterince etkin olmadığı bir alanda ve giderek yerel yönetimlerin üst ölçekli planlara uymayan mevzii ve uygulama planlarını toparlamak ve bütünleştirmek için çevre düzeni revizyonları yapma durumuna getirilen bakanlığın bu görevden vazgeçmesi belki de ülkemizin imar ve planlama konusunda yeni adımlar atılması için yararlı bir fırsat oluşturacaktır [11].

Bütün boyutları ile tartışılması ve yanıtlanması gereken konu ülkenin fiziki mekânın kır ve kentine ilişkin güncel sorunların, gelecekte toplumun yaşam kalitesini yükseltmek amacına dönük hedeflerin, ne tür şehircilik yaklaşımını ve planlama eylemini gerektirdiğidir. Örgütlenme alternatifleri ancak geleceğe dönük çözümlerin belirginleşmesinden sonra sağlıklı bir biçimde önerilebilecektir [11].

Güncel mevzuatımız kapsamlı planlama çerçevesinde ancak yapılaşmaya dönük hükümler taşımakta ve Cumhuriyetin başında oluşturulmuş, sonra küçük revizyonlar getirilen düzenlemelerle ve yetersiz uygulama araçları ile gelecek için umut vermemektedir. Politika ve ulusal bir mekânsal gelişme stratejisinden yoksundur. Bu mevzuat ve ilgili aktörler (yerel/merkezi yönetim/plancılar) ülkemize gecekondulu, alt yapısı düşük, trafik ve çevre sorunları ile başa çıkamayan, yaşam kalitesi düşük, kent kültürünü ve kimliğini kaybetmiş yerleşmeler, yağmalanan kıyı, orman ve tarım alanları getirdiği için eleştirilmektedir. Ancak bu çok da haklı bir eleştiri değildir. Toplumumuzdaki kamu yararının üstünlüğüne ilişkin bilinçlenme eksikliği, ekonomik toplum yararı gözetmeyen, denetimsiz sermaye gruplarınca yönlendirilmesi, kent kimliği kültürünün korunmasına sahip çıkacak yerel dinamiklerin eksikliği ve politik baskılar bu sonucu getiren diğer nedenlerdir [11].

1.3. Planlama Kavramı ve Planlama Hiyerarşisi

1.3.1. Planlama Nedir?

Planlama öz olarak “hedeflerle yönetim” bağlamında sunulan bir hizmettir. Hedef ya da hedefler, yani geleceğe ilişkin bir ufka, vizyona bağlı olarak çözülmesi gereken sorunlar, ulaşılmak istenen durumlar olmadan planlama olamaz. Planlama hedeflere ulaşabilmek üzere izlenecek yön, hat (iz) ve harekâtın belirlendiği; aksiyon, aktivite,

faaliyet ya da işlerin tanımlandığı, eylemli (pro-aktif, aktif) bir süreçtir. Planlama bu anlamda yaratıcı bir hizmet süreci olarak sadece hedefler ve/veya sorunların olası çözümleriyle değil; sorunları yaşayanların çözümleri benimsiyle ilgilidir. Bu bakımdan planlama, süreç yönetimini konu alan ve kendisi bizzat süreç yönetimi olan bir uğraştır [17].

T.C. Anayasasının 56. Maddesi uyarınca herkes sağlıklı bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Anayasal hüküm uyarınca yönetim imar mevzuatı kapsamında gerekli düzenlemeleri yaparak ve tedbirleri alarak mekânsal yapının sağlıklı ve düzenli gelişimini sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca hizmetlerin kamu yararı adına etkin ve verimli sunulmasını sağlayacak sistem ve süreçler oluşturulmalıdır. Planlama, kamu yararı içeren bir eylem olarak en önemli süreci oluşturmaktadır. Planlama, toplumların içinde yaşadıkları sistemi, yaşama ve üretim düzenini daha ileriye, daha iyiye ulaştırmayı hedefleyen bir araçtır. Her plan gelecekte bir kararlar zinciridir. Uzun, orta ve kısa vadeli her türlü önlem, kaynak kullanımı ve korunması, önerileri birer plan kararıdır. Planlama faaliyeti ülkesel ve bölgesel ölçekte oluşturulan kararları mekâna yansıtmaktadır. En üst düzeydeki plan “Ülke Fiziksel Planı” olarak adlandırılan ve ulusal sınırlar ile tanımlanan ülke bütününde; sosyal ve ekonomik plan kararlarının mekâna yansımaları, mekândaki oluşumların kalkınma planlarına aktarılmasını, ülke ölçeğindeki yatırımların dengeli dağılımını, kentleşme ve nüfus dağılımını sağlayan; bölge, çevre düzeni, nazım imar planı ve uygulama imar planı gibi daha alt kademe planlamaları yönlendiren plandır [18].

Planlama, temelde birçok disiplinle birlikte ele alınması gereken bir süreçtir. Buna göre; iktisat, siyaset bilimi, idare hukuku ve anayasa, yönetim bilimi disiplinleri planlama süreci ve deneyimleriyle yakından ilişkilidir. Türkiye’de planlamanın ve planlı karma bir ekonomi yapısının kurulmasındaki temel amaç, siyasi kanallardan gelen isteklerin bilimsel ve teknik bir süzgeçten geçirilerek plana yansıtılmasıdır. Ancak çok iyi niyetli gibi görünen bu çerçeve, dönemsel politik ve sosyal koşulların değişmesi ile farklılıklar göstermiştir [19].

Şehir ise insanın ve içinde bulunduğu toplumun yaşamsal bir ürünüdür. Ancak değişik sosyolojik nedenlere bağlı olarak geçici veya periyodik göçlerin de içerisinde yer aldığı haksız kullanımlar ve imar denetiminin yetersizliği, bu mekânlarda bilimsel şehir planlaması ve uygulaması anlayışının yok olmasına sebep olmuş, dolaylı olarak da yeraltı ekonomisine prim yaptırmıştır. Bu anlamda şehirciliğin vazgeçilmez aracı olan kent

planlaması doğru ve yeterli uygulama kaynaklarından yoksun bırakılmış, olması gereken yol gösterici ve organize edici görevleri taşıyamaz olmuştur [16].

Strateji Planlaması ya da İmar Planlaması'nın anti tezi olarak 'aktif planlama', siyasi anlamında politika, plan, program ve para yani 5P ile ilgilidir. Hemen anlaşılabilceği üzere 'aktif planlama', hedefi, etkin ve verimli yönetim, uygulamaya dönük yönetim işlevi anlamında bir planlamadır. Şehir planlamasını öz olarak, ruh olarak bir 'aktif planlama türüne' dönüştürmek mecburiyetindeyiz. Bu, planlamanın politikası yani sorun /olanak, vizyon, hedef belirleme aşamasıyla başlayan bir konudur. Sorunun ne olduğunu bilmeden, hedefinizin ne olduğunu saptamadan, vizyonunuzu ortaya koymadan plan yapmak oldukça güçtür [17].

Hedeflere ulaşmak için uygulanması gereken programları ve bu programların uygulanacağı alanları açıkça ortaya koymak gerekir. Strateji planlarında, örneğin, afet risklerinin azaltılmasıyla ilgili olarak yapılacak işlerin yoğunlaşacağı özel statülü alanlar, afet riskli alanlar (ARA'lar) tanımlamak büyük önem taşımaktadır. Ancak, kentlerdeki afet riskli alanları şehircilerden başka kim, nasıl belirleyebilir ki! Kentlerimizde kültür varlıklarını koruması bakımından öncelik taşıyan 'kentsel sit alanları' öncelikle dönüştürülmesi gereken 'çöküntü bölgeleri, 2981 sayılı yasa uyarınca ıslah imar planlamasına konu olmuş 'sağlıklaştırılacak alanlar' vardır. Bu tür özel statülü kent parçası örnekleri çoğaltılabilir. Hiç 'sağlıklaştırılacak alan'daki politikalar, yapılacak işler, 'afet riski alan'dakilere, onlar da 'dönüştürülmesi gereken alanlar' da kine benzer mi? Demek ki, şehir planlamasında mutlaka kent vizyonunun, kent kimliğinin ve planlama hedeflerinin ötesinde, program konuları ve program alanlarının da farklılaştırılması gerekiyor [17].

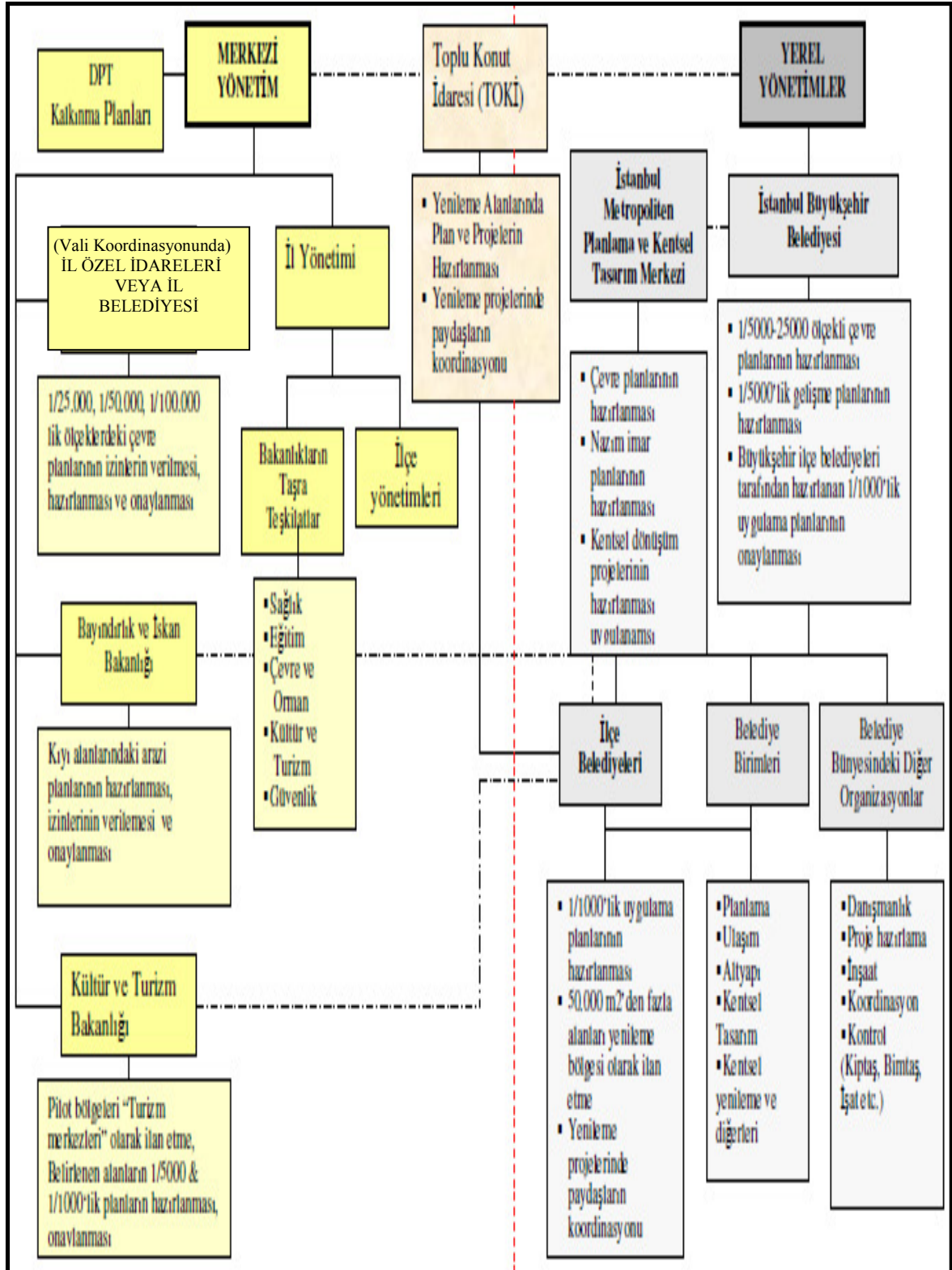
Program alanlarının içinde, öngörülen işleri yapabilmek, gereken adımları atabilmek için anlamlı proje paketleri tanımlanması esastır. Plan ise, proje paketlerini içeren program konularını kapsayan ve bunları mekânsallaştıran bir çerçevedir. Yani plan, politikaların nasıl uygulanacağını, hangi esaslar doğrultusunda hangi stratejilerin, hangi programlar bağlamında izleneceğini ortaya koyar. Proje paketlerinin hayata geçirilebilmesinde en önemli husus parasal kaynakların belirlenmesi ve proje yönetimidir. Sonuç olarak, "strateji planlaması" nda 5P'nin, yani politikadan proje uygulanmasına kadar süreç bütünlüğünün, sürekliliğinin kurgulanması esastır [17].

1.3.2. Türkiye’de Planlama Hiyerarşisi

Türkiye’de planlama yetkisi merkezi hükümet ve yerel hükümet arasında dağıtılmıştır. Genelde, büyük ölçekli planlar merkezi hükümet kurumları tarafından geri kalan kısmı ise yerel yönetimlerce hazırlanır. Türkiye’de planlama hiyerarşisi son derece karmaşık bir yapıya sahiptir. Planların hazırlanmasından ve uygulamasından sorumlu, merkezi ve yerel yönetimin çok sayıda kurum ve kuruluşu bulunmasına rağmen bunlar arasındaki koordinasyon son derece sınırlıdır. Her bir kurum kendi sorumluluk alanı içinde yürütmekten sorumlu olduğu yasalar çerçevesinde hareket etmektedirler. Ancak zaman zaman bu yetki ve sorumluluk alanları birbirleriyle çakışmaktadır. Diğer yandan da kimi zaman, merkezi ya da yerel yöneticiler planlama yetkilerini kendi politik çıkarları için kullanma eğiliminde olmaktadır. Bu yapılanma kentsel alanlarda etik problemlerin ortaya çıkmasına yol açan bir durum oluşturmaktadır [20].

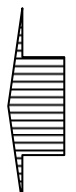
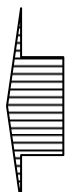
Son nüfus sayımına göre nüfusu 10.000’i aşan yerleşmelerin imar planlarının yaptırılmaları zorunlu olup 10.000’i aşmayan yerleşmelerde ise imar planı yapılmasının gerekli olup olmadığına Belediye Meclisi karar vermektedir. İllerde mücavir alan sınırları içerisinde İl ve ilçe Belediyeleri; mücavir alan sınırları dışında ise Valilikler (İl Özel İdareleri) plan yapımında yetkilidir. Buna göre bir İl içerisinde en üst ölçekten an alt ölçeğe kadar planlama dağılımı Tablo 1.1’de ki gibidir.

Tablo 1.1. Türkiye’de kurumlar arası plan ölçekleri dağılımı tablosu [11].



Ülkemizde imar planlama çalışmalarında kullanılan temel yasa olan 3194 sayılı imar yasasına göre planlar üst ölçekten alt ölçeğe doğru kademelenmektedir. Planlama kademelenmesi sağlıklı bir şekilde oluşturulursa verilen planlama kararlarının devamlılığı ve bütünlüğü sağlanmış olur. Ülkesel ölçekten yerel ölçeğe doğru inen plan kademelenmesindeki temel esas, her plan kademesinin bir üst kademedeki plan esaslarına uymak zorunluluğudur. Bir üst kademedeki plan kendinden sonra gelen bir alt kademe plana esas teşkil etmektedir. Plan kademeleri kapsadıkları alan ve amaçları açısından Bölge Planları ve İmar Planları olmak üzere iki ana başlıkta toplanmaktadır [18, 21].

Tablo 1.2. Planlama kademeleri arasındaki ilişki tablosu [22].

Senaryolar			Amaç	Vizyon	İlke
					
Kısa	Alt Senaryolar	Temel Senaryolar	Stratejik Amaç	Stratejik Hedef	
Orta			Temel Strateji	Temel Hedef	
Uzun			Alt Strateji	Alt Hedef	
Uygulama İmar Planları	Nazım İmar Planları		Bölge Planları ve Çevre Düzenleme Planları		

Uygulamada en çok kullanılan imar planı türleri çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planıdır. Bu planlarda değişiklik yapılması tadilat planı, tamamen yenilenmesi revizyon planı, ilaveler yapılması ek plan şeklinde adlandırılmaktadır. Koruma amaçlı imar planı da yukarıda belirtilen nazım ve uygulama imar planları şeklinde yürürlüğe konulmaktadır. İslah imar planı, mevzi imar planı gibi planlar da uygulama imar planı kapsamındadır [23].

Genel olarak imar planlamasında üçlü bir piramit bulunmaktadır. 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı en üstte yer almakta, çevre düzeni planına uygun olmak zorunda olan 1/5000 ölçekli nazım imar planları genel olarak alan kullanımlarını belirlemekte, bu

planlara uygun olarak da 1/1000 ölçekli uygulama imar planları yapılmaktadır. Tablo 1.2’de üç ana ölçek plan arasındaki ilişki görülmektedir.

3194 Sayılı İmar Kanunu kentsel formun kontrolü hakkında spesifik kurallar içermez bu özel konular için 44. maddeyle bu işi yönetmeliklere devreder. Kentsel mekânın tasarımı açısından bunların en önemlileri Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik ve Arazi ve Arsa Düzenlemesi hakkında Yönetmelik’ tir (18. Madde Yönetmeliği). Planların hazırlanması ve uygulanmasına dair kurallar, 1985’te kabul edilen ve 1999 ve 2005’te değiştirilen “Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikle belirlenmiştir. 1999’da yapılan değişiklikte plan tadilatlarının uygun olup olmadığı hakkında plan müellifinin görüşü alınması yönünde bir düzenleme getirilmiş olmasına rağmen, plancıların bu yasal düzenlemeyi haksız kazançlar için kullandıkları iddiaları ve spekülasyonlar yüzünden bu hüküm 2005 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. Aslında bu düzenlemeyle hem bir sanat eseri olarak planı korumak ve hem de gereksiz plan değişikliklerini azaltmak hedeflenmişti [20].

Dünyada ve ülkemizde yaşanan hızlı değişim ve gelişim, küreselleşme, yerelleşme ve yeniden yapılanma süreçleri doğrultusunda oluşan değişimler, "Klasik Planlama" yaklaşımı, sorunları çözümlemede yetersiz kalmıştır. Uygulama aşamasında tıkanan ve işlemeyen anlayış, yerini çağdaş, sorunlara kısa ve uzun vadede çözüm yaratma imkânlarını tanıyan, esnek ve seçenekli bir planlama yaklaşımına bırakmalıdır. Bu bağlamda; alt ve üst ölçekler arası ilişkilerin kurulabileceği (feedback) ve "Özel proje alanları, öncelikli proje alanları, paket proje alanları, kentsel dönüşüm planlama alanları" olarak adlandırılacak planlama yaklaşımları etkin olarak kullanılmalıdır [24].

1.3.3. Ülke ve Bölge Ölçeğinde Planlar

1.3.3.1. Çevre Düzeni Planı

Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plandır [25].

Dengeli ve sürekli kalkınma amacına uygun olarak ekonomik kararlarla ekolojik kararların bir arada düşünülmesine imkan veren, rasyonel doğal kaynak kullanımını sağlamak üzere kalkınma planları ve varsa bölge planları temel alınarak yapılan ve tarım,

turizm, konut, sanayi, ulaşım vb. genel arazi kullanım kararlarını, politika ve stratejilerini belirleyen, bölge veya havza bazında 1/50.000 veya 1/100.000 ölçekte hazırlanan, plan hükümleri ve plan açıklama raporuyla bütün olan üst ölçekli fiziki plandır. Çevre Düzeni Planlarının hazırlanması;

- Ülke genelinde çarpık kentleşme ve sanayileşmeyi önlemek,
- Sürdürülebilir kalkınmayı sağlamak,
- Kentsel ve kırsal gelişmeleri yönlendirmek,
- Ekolojik, ekonomik, kültürel, sosyal ve fiziki değerlerin bir bütün olarak ele alınmasını sağlamak,
- Koruma-kullanma dengesini kurmak,
- Strateji kararlar ve genel arazi kullanım kararlarının üretilmesi yolu ile çevre sorunlarını önlemek,
- Alt ölçekli planlara esas olacak kararların üretilmesi açısından önem arz etmektedir [22, 25, 26].

1.3.4. Şehir Ölçeğinde Planlar

Şehir planları yerleşmeye has demografik, sosyo-ekonomik, kültürel ve doğal veriler dikkate alınarak belirlenen ilke ve hedefler doğrultusunda arazi kullanım kararları ve mekânsal düzenlemeleri belirleyen çeşitli ölçek ve nitelikteki planlardır. Şehir planlamasının temel amacı, insanların sağlıklı, düzenli, güvenli ve estetik çevrelerde yaşamalarının sağlanmasıdır. İmar planı, şehir ya da kasaba halkının sağlığını korumak, toplumsal, ekonomik ve kültürel gereksinimlerini, iyi yaşama düzenini, çalışma koşullarını ve güvenliğini sağlamak amacıyla ülke, bölge ve kent verilerine dayanılarak, oturma, çalışma, dinlenme ve ulaşım gibi kentsel işlevler arasında denge kurup, eldeki ve sağlanabilecek olanaklar ölçüsünde en iyi çözüm yollarını bulmak için varsa kadastral durumu da belirtilen halihazır haritalar üzerine toprak parçalarının kullanım biçimlerini ve başlıca bölge tiplerini gösteren hukuksal değeri olan, ilgili taraflarca uyulması zorunlu olan onaylanmış yasal belge olarak tanımlanabilir. Planlar çevresel ve kültürel değerlerin korunmasını, mülkiyet dokusunun yeniden şekillenmesini ve yatırımların mekân boyutunda rasyonel bir şekilde dağıtılmasını sağlar [18].

1.3.4.1. Nazım İmar Planı

Nazım İmar Planı; varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plandır [25]. Uygulamaya yönelik ayrıntıları içermemektedir. Kentin gelecekte alacağı biçimi gösteren plandır.

1/25.000 ya da 1/5.000 ölçekte hazırlanan nazım-imar planı, kent genelinde bir gelişme planıdır. Bu plan birçok belediyeyi veya sadece bir kentin belediyesini kapsayabilir. Arazi düzenlemesi ve gelişme kalıpları, ana ulaşım aksları, yapı adaları ve kentsel nüfus yoğunluğunu göstermektedir. Detaydaki kararların alt ölçekli imar planlarında yani uygulama planlarında gösterilmesi düşünülmüştür. Bu yüzden, nazım-imar planı detaylı bir arazi haritası olarak ortaya çıkmaktadır. Uygulama imar planları ise 1/1000 ölçekte çizilmiş detaylı arazi kullanım planlarıdır ve belediyelerin genel olarak kentsel yapı çevresinin üretimi üzerinde ve özel olarak “mekânsal bağlamdaki değişimler” üzerinde önemli ölçüde bir kontrol sağlamasına imkân verir [20].

1.3.4.2. Uygulama İmar Planları

Tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren plandır [25].

Mevcut imar planının ihtiyaca cevap vermediği durumlarda revizyon, ilave ve mevzi imar planı gibi yapılan plan türleri de vardır. Planlamaya etki eden faktörler ise şunlardır;

- Şehrin kuruluş amacı,
- Topografyası,
- Jeolojisi,

- Meteorolojisi ve
- Plancının tutumu [27].

İmar Planları uygulama aşamasına geçmeden önce planı yapılacak yerin sorunu, alanın ihtiyaçları ya da nüfusuna göre çeşitli isimler alabilir. Bu nedenle uygulama planına geçmeden önce sorunun ihtiyaçların belirlenerek ona göre bir plan yapılması gerekmektedir.

İlave İmar Planı: Yürürlükte bulunan planın ihtiyaca cevap vermediği durumlarda, mevcut plana bitişik ve mevcut planın genel arazi kullanım kararları ile süreklilik, bütünlük ve uyum sağlayacak biçimde hazırlanan plandır [28].

Mevzii İmar Planı: Mevcut planların yerleşmiş nüfusa yetersiz kalması veya yeni yerleşim alanlarının kullanıma açılması gereğinin ve sınırlarının ilgili idarece belirlenmesi halinde, bu Yönetmeliğin plan yapım kurallarına uyulmak üzere yapımı mümkün olan, yürürlükteki her tür ve ölçekteki plan sınırları dışında, planla bütünleşmeyen konumdaki, sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçlarını kendi bünyesinde sağlayan, raporuyla bir bütün olan imar planıdır [28].

Revizyon İmar Planı: Her tür ve ölçekteki planın ihtiyaca cevap vermediği veya uygulamasının mümkün olmadığı veya sorun yarattığı durumlar ile üst ölçek plan kararlarına uygunluğun sağlanması amacıyla planın tamamının veya plan ana kararlarını etkileyecek bir kısmının yenilenmesi sonucu elde edilen plandır [28].

İslah İmar Planı:

2981 sayılı yasanın 20. Maddesinde İslah İmar Planı yapılacak yerler [29];

- Bir yerleşme alanı ya da yapı topluluğu niteliği kazanmış gecekondü alanlarında,
- Üzerinde bir yerleşme alanı ya da yapı topluluğu kazanmış imar mevzuatına aykırı yapılar bulunan hisseli arsa veya arazilerde,
- Üzerinde imar planı ve mevzuat hükümlerine aykırı yapılanmalar bulunan ve bu nedenle, uygulama kabiliyeti kalmamış olan imar planı olan alanlarda ve
- İslah imar planı olabilecek nitelikleri taşımadığı belediye ya da Valilikçe belirlenen, özel parselasyon planı bulunan alanlarda yapılır, denilmektedir.

İslah İmar Planlarının amacı sağlıklı ve düzensiz yapılaşmayı mevcut durum dikkate alınarak ıslah etmektir, bir anlamda da affetmektir. Genel bir tanımlamayla imar affi yürürlükte olan kurallara uyulmayarak belli bir tarih kesitine kadar meydana gelen yapılaşmanın, durum ve konumu itibarıyla yasada belirtilen koşullara uygun olanların bağışlanması ve korunması olarak tanımlanabilir. İmar affi yasalarının uygulama aracı olarak ortaya çıkan “İmar ıslah planları” ilk olarak 1983 yılında 2085 sayılı yasa ile tanımlanmıştır.

Kentsel Tasarım Planı: İmar planlarının kentlere ve kentlilere iyi yaşam kalitesini vermesinin mümkün olmadığının anlaşılması üzerine; yeni kentsel yaşam kalitesini elde etmede, kentsel alanların çözümlenmesinde yeni bir araç olarak kentsel tasarım ortaya çıkmıştır. Kentsel tasarımın sosyal, ekonomik, kültürel, psikolojik, ekolojik, estetik ve yasal öğelerin etkileşimini dikkate alarak, kentsel mekanın yaşam kalitesini geliştirmeye yönelik bir uzmanlık alanı olduğu ve bu alanda kent planlama, mimarlık, peyzaj mimarlığı disiplinlerinin ilgilendiği görülmektedir. Ancak planlama eylemini biçimlendiren ve yasal çerçeveyi oluşturan 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliklerinde kentsel tasarımın tanımı yapılmamıştır. Buna karşın OSB, Toplu Konut Alanları gibi tek işlevli büyük mekânlar ve bazen kent merkezlerinin kentsel projeleri yarışma ya da ihale yoluyla kentsel tasarım teknikleri kullanılarak elde edilmektedir [30]. Çekme mesafeleri ve kat yükseklikleri ile sınırlı kalmış olan imar planı tekniğinden çok daha farklı sonuçlar ortaya çıkaran kentsel tasarım ölçeğine bütün şehirlerimizde ağırlık verilmelidir.

Koruma Amaçlı İmar Planı: Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu uyarınca belirlenen sit alanlarında, alanın etkileşim geçiş sahasını da göz önünde bulundurarak, kültür ve tabiat varlıklarının sürdürülebilirlik ilkesi doğrultusunda korunması amacıyla arkeolojik, tarihi, doğal, mimari, demografik, kültürel, sosyo-ekonomik, mülkiyet ve yapılaşma verilerini içeren alan araştırmasına dayalı olarak; halihazır haritalar üzerine, koruma alanı içinde yaşayan hane halkları ve faaliyet gösteren iş yerlerinin sosyal ve ekonomik yapılarını iyileştiren, istihdam ve katma değer yaratan stratejileri, koruma esasları ve kullanma şartları ile yapılaşma sınırlamalarını, sağlıklaştırma, yenileme alan ve projelerini, uygulama etap ve programlarını, açık alan sistemini, yaya dolaşımı ve taşıt ulaşımını, altyapı tesislerinin tasarım esasları, yoğunluklar ve parsel tasarımlarını, yerel sahiplilik, uygulamanın finansmanı ilkeleri uyarınca katılımcı alan yönetimi modellerini de

içerecek şekilde hazırlanan, hedefler, araçlar, stratejiler ile planlama kararları tutumları, plan notları ve açıklama raporu ile bir bütün olan nazım ve uygulama imar planlarının gerektirdiği ölçekteki planları [31].

Ulaşım Planı: Ulaşım planlaması, gelişen kentlerin ve kentler arasında yaşayanların gereksinimini; ekonomik, hızlı, konforlu ve emniyetli olarak temin etmek, bunun yöntemlerini araştırmak, kentte ve kentler arasında insan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, emniyetli, çevre problemi yaratmadan, maliyeti en aza indirilerek en az düzeyde gürültü, dışa bağımlılığı azaltılmış ve taşıma kolaylığı sağlayacak faaliyetleri temin etmektir [32].

İmar Plan Tadilatları: Onaylı imar planı sınırları içinde arazi kullanışlarının büyüklüğünde, konumunda, yoğunluğunda veya ulaşım sisteminde, imar planı ana kararlarının sürekliliğini bütünlüğünü, sosyal ve teknik donatı dengesini bozmayacak biçimde mevzii olarak farklılık getiren değişikliklerdir.

Plan değişikliği yerel yönetimler tarafından arazi kullanım ve yapılaşma haklarını değiştirmek üzere kullanılan bir araçtır. Başka bir deyişle, Türkiye’de belediyeler hakkındaki yolsuzluk iddialarının çoğu plan değişikliklerine dayanır. İmar Kanunu’nda plan tadilatları hakkında herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu nedenle yerel yönetimler kolaylıkla plan bütünlüğünü dikkate almaksızın imar haklarını değiştirebilmektedir. Ayrıca imar planlarının hazırlanmasını düzenleyen “Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik” te sosyal ve teknik standartların yetersiz ve eksik olması da etik problemlere yol açabilmektedir. Yönetmelik hükümlerine göre herhangi bir sosyal ve teknik donatı alanının kaldırılması ancak aynı bölgede eşdeğer başka bir alanın ayrılması halinde mümkün kılınmıştır. Ancak, “aynı bölge” denilen alanın sınırları ve standartları net olarak ortaya konulmamıştır. Bu nedenle, bu yasal düzenlemeler yardımıyla değerli kamusal araziler spekülasyon nedenleriyle özel kullanımlara dönüşebilmektedir [20].

1.4. İmar Planı Uygulama Araçları

İmar Yasası'nda tanımlanan başlıca uygulama araçları, imar programları, kamulaştırma ve 18. maddeye göre yapılan arazi ve arsa düzenlemesi işlemidir.

İmar Programları: “3194 Sayılı İmar Yasası”nın 10. maddesinde düzenlendiği üzere belediyeler imar planlarının Belediye Meclisi'nce onaylanarak yürürlüğe girmesinden en geç 3 ay içerisinde planı uygulamak üzere 5 yıllık imar programlarını hazırlarlar. İmar programlarının görüşülmesi sırasında ilgili yatırımcı kamu kuruluşlarının temsilcileri, görüşleri esas alınmak üzere Belediye Meclis toplantısına katılır. Kamu kuruluşlarına tahsis edilen olanlar, ilgili kamu kuruluşlarına bildirilir. Bu alanlar kamu kuruluşları tarafından, imar programı süresi içinde kamulaştırılırlar. Bu amaçla gerekli ödenek, kamu kuruluşlarının yıllık bütçelerine konulur.

Kamulaştırma: İmar yasası, imar programları kapsamına alınan ve planda kamusal hizmet alanlarına rastlayan taşınmazların edinilmesinde tek yöntem olarak kamulaştırmayı önermektedir. Böylece resmi tesisler, okul, cami, yol, meydan gibi planda kamusal hizmet alanı olarak ayrılan yerler bedel karşılığında kamuya kazandırılırlar. Ancak kamulaştırma, belediyelerin mali kaynak yetersizliği yüzünden gereği gibi uygulanamamaktadır.

Arazi ve Arsa Düzenlemesi: İmar planlarının uygulanmasında kamulaştırma dışında bilinen en etkin araç arazi ve arsa düzenlemesi olarak bilinen “3194 Sayılı İmar Yasası”nın 18. madde uygulamasıdır. Parselasyon planı ve dağıtım cetvellerinden oluşan imar uygulaması ile imar planlarının ait olduğu araziye aplikasyonu gerçekleşmektedir. Zaten söz konusu yasanın 23. maddesinde; imar planı kapsamındaki bir arazide parselasyon planı yapılmadan yapı yapılamayacağı belirtilmiş ve öncelikle imar parsellerinin oluşturulması gerektiği vurgulanmıştır. Aksi takdirde plan kapsamındaki araziler kadastro arazisi olarak kalmaya devam edecektir. 18. maddenin yönetim işleyişi kadastral mülkiyetlerin geometrik yapılarının imara uygun biçime dönüştürülmesi ve aynı zamanda kamu için gerekli alanların Düzenleme Ortaklık Payı (DOP) adı altında taşınmazlarda oluşacak birim değer artışı karşılığında kamuya bedelsiz bırakılmasına dayanmaktadır. Alınacak düzenleme ortaklık payları, düzenlemeye tabi tutulan arazi ve arsaları düzenlemeden önceki yüzölçümlerinin yüzde 40'ını geçememektedir. Düzenleme ortaklık payı kapsamında kamu yararına ayrılan alanlar; yol, meydan, yeşil saha, otopark, park, çocuk bahçesi, ibadet yeri, karakol, MEB'na bağlı ilk ve orta öğretim kurumlarıdır [18].

2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

2.1. Şehir Planlama ve Peyzaj Tasarımı

Keleş'e göre (2002), kentler temel olarak 'Ortak Özekli Çemberler Kuramı', 'Dilimler Kuramı' ve 'Birden Çok Özekli Büyüme Kuramı' olmak üzere üç çeşit büyüme göstermektedir.

Bademli'ye göre (2003) Strateji Planlaması ya da İmar Planlaması'nın anti tezi olarak 'aktif planlama', siyasi anlamında politika, plan, program ve para yani 5P ile ilgilidir.

TANRIVERDİ (2001); Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi öğrencilerine ders kitabı olarak hazırladığı kitabında, peyzaj çalışmalarına ışık tutacak, temel ilke ve prensiplere geniş bir şekilde yer vermiş ve uygulama metotlarını işlemiştir.

3194 sayılı İmar Kanunu,(1985), planlama ile ilgili uygulamada yapılması gereken hususların belirtildiği Kanundur. Bu kanuna göre imar planları belediye mücavir alan sınırı içinde belediyeler, dışında ise valilikler tarafından yapılır yaptırılır ve onaylanır.

Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik, İmar Kanunun uygulayıcı yönetmeliğidir. Uygulamada çıkabilecek sorunlarla ilgili hususları belirtir.

2.2. Elazığ İli'nin Tarihçesi

ARDIÇOĞLU (1964), her devirde ve her dilde yazılan eserlerin tercümesiyle elde edilmiş kitabında Harput ve mıntıkasının tarihi hayatının çok eski devirlere dayandığını söylemektedir.

Yurdal (2007), Elazığ'a ilk trenin, ilk elektriğin gelişi, Halkevinin, Belediye Binasının, Kapalı Çarşı'nın, Cumhuriyet Meydanı'nın yapılışı, Atatürk'ün Elazığ'ı ziyareti ve Elaziz'e Elazığ isminin verilmesi gibi bir çok önemli olayın yaşandığı 1925-1940 yılları arasındaki dönemi Tarık Tahiroğlu'nun yaşadığı hatıralarıyla birlikte anlatmıştır.

SUNGUROĞLU (1958), Elazığ'ın en eski yerleşim yeri olan Harput Tarihini ayrıntılarıyla ele alan dört ciltlik bir eserde toplamış ve Harput için yazılmış en ayrıntılı eserlerden olma özelliğini taşımaktadır.

Elazığ Milli Eğitim Müdürlüğü tarafından hazırlanan (2010) ‘Elazığ Eğitim Tarihi’ Elazığ’ın eğitim hayatını bir çok bilgi ve belgeyle birlikte ve hemen her yönüyle ortaya koyan bir çalışmadır.

BİCAN (2007), Elazığ’da yaşanmış ve kayıt altına alınması ve gelecek nesillere aktarılması için hazırlanan bir çalışmada Harput ve devamı olan Elazığ’da yaşanmış 34 gerçek hikâye kaleme almıştır.

2.3. Elazığ Hakkında Hazırlanan Raporlar

Elazığ Projesi Kentleşme Sektörü Sonuç Raporu, (1997), Eski Elazığ Valisi M. Lütfullah BİLGİN koordinatörlüğünde hazırlanan “Elazığ Projesi (2000 li yıllara hazırlık çalışmaları)” isimli üç ciltlik ELESKAV (Elazığ Valiliği Elazığ Eğitim, Sanat, Kültür, Araştırma, Tanıtma ve Hizmet Vakfı) yayınları arasında çıkan eser Elazığ için önemli bir envanter çalışmasıdır.

Elazığ Çevre Durum Raporu (2009), Çevre Orman Müdürlüğünün hazırlayarak Bakanlığa sunduğu rapor Elazığ’ın hava, su, gürültü, görüntü, toprak gibi kirlilik meseleleri ile kentleşmesi üzerine konularını içermektedir.

Elazığ 1 / 5000 Ölçekli Nazım İmar Planı Araştırma Raporu (2002), Elazığ’ın konut, sanayi, işyeri gibi alanların gelecekte nasıl ve ne kadar yönlendirilmesi gerektiği gibi ana kararların alındığı ve projeksiyon nüfusun belirlendiği planın açıklama raporudur. Rapora göre Elazığ’ın 2020 yılı projeksiyon nüfusu ortalama 491.823 olarak belirlenmiştir.

Elazığ - Harput 1/1000 Ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı Açıklama Raporu (2008), Harput’un içinde bulunduğu durumdan kurtularak geçmişte sahip olduğu platforma geri gelmesi amacıyla hazırlanan rapor, 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planı ile bir bütündür ve plandaki kullanımların açıklamalarını içermektedir. Raporda Sarahatun Camii önü ve Şefik Gül evinin yan tarafında Özel Proje Alanları belirlenmiştir.

Ekonomik Rapor (1997, 2000), Elazığ Ticaret ve Sanayi Odası tarafından hazırlanan kitapta Elazığ’ın İktisadi, Ticari ve Sınai faaliyetlerine ait bilgilere yer verilerek, Elazığ’ın ekonomik ve sosyal göstergeleri ise detaylandırılmıştır.

Elazığ İl Yıllığı (1992), Elazığ Belediyesi tarafından hazırlanan yıllıkta Elazığ’ın tarihi, coğrafyası, kültür ve turizmi, eğitim, sağlık, spor, ekonomi alanlarındaki gelişmeleri o dönemin şartlarına göre anlatmaktadır.

Elazığ İl Turizm Envanteri (1995), İl Turizm Müdürlüğü tarafından hazırlanan envanter turizm değerleri ve turizm potansiyellerini yine o dönemin şartlarına göre anlatmaktadır.

Balaban (2008), Elazığ Mimar Dergisinde Harput'un bir devamı olan Hüseyin Mahallesi'nin tarihi evleri ile Elazığ'ın önemli sivil mimarisine ait mekânları barındırdığını söylemektedir.

Geçmişten Günümüze Harput Mimarisi (2009), Elazığ Valiliği, Elazığ Belediye Başkanlığı, Fırat Üniversitesi ve ÇEKÜL Vakfının katkıları ile 5/6 Haziran'da gerçekleştirilen Panel-Forum'da 4000 yıllık tarihi geçmişi olan ve birçok medeniyete ev sahipliği yapan Harput'un geçmişte çok iyi korunamadığı tarihi, kültürel ve mimari değerlerinin ortaya çıkartılamadığı gerçeğinden hareket ederek Harput'un mimari dokusunun ortaya çıkarılması hakkındaki oturumlarda tartışmalar yapılmıştır.

ÜLGER, sanayileşmenin gündeme getirilmesini temin için hem Elazığ'ı tanıtmak, hem de Elazığ'da bulunan her kesimden insanların, siyasilerin ve sivil toplum kuruluşlarının şehrin kalkınmasına dair görüşlerini yansıtmak amacıyla yazılmıştır. Demirel, Elazığ'ın sanayinin Türkiye ve Bölge içindeki yeri irdelenmiş, imalat sanayide tam sayımla anket çalışması gerçekleştirilmiş, 10 ve daha fazla işçi çalıştıran işletmedeki tesislerin mevcut durum değerlendirilmesi yapılmıştır.

Mimarlar Odası Elazığ Şubesi, Elazığ Mimar Dergisi, (2008) Elazığ ile ilgili farklı konuların bulunduğu dergide Mithat COŞKUN Elazığ'ın yerleşmesi hakkında mevcut durumu anlatarak bazı önerilerde bulunmuştur.

2.4. Elazığ Hakkında Yapılan Akademik Çalışmalar

TAŞÇI (1996), Elazığ İlının tarihi, kültürel gelişimi gözetilerek kent planlarının hazırlanışı ile uygulandığında karşılaşılan problemler ve bunların neden olduğu sonuçlar üzerinde bir inceleme yaparak Elazığ'daki sorunları dile getirerek bir takım çözüm önerileri ortaya koymuştur.

MOR, ve ÇİTÇİ, (2000), Aksaray Mahallesi'nin gelişimi Elazığ'a yapılan yatırımlarla birlikte kurulan Çimento Fabrikasının yapılmasıyla birlikte başlamıştır. Fabrikayla birlikte çevre illerden göç alan şehir Aksaray Mahallesi'ne yerleşmeye başlamıştır.

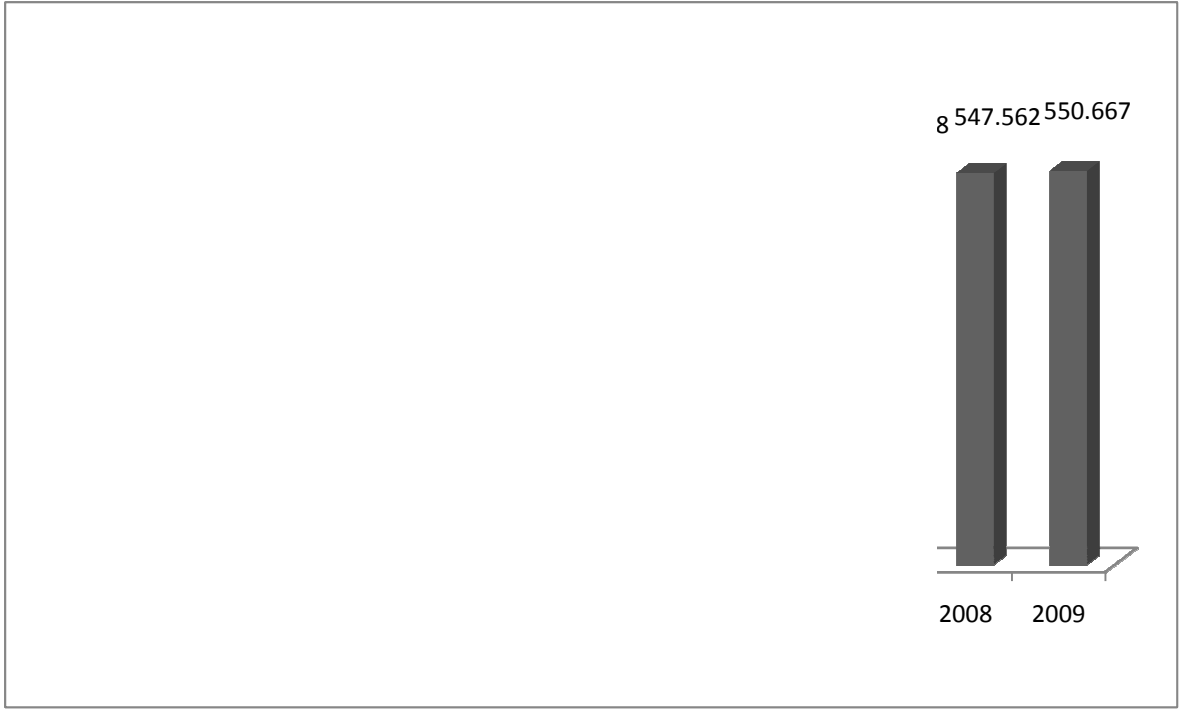
Güneş (1994), Elazığ kent içi otoparkları ile ilgili olarak yaptığı çalışmasında mahallelerde bulunan otoparkların ve cadde-sokak kenarlarının gün boyunca hangi saatlerde ve ne kadar kullanıldığını tespit ederek, otomobil için araç sahibi olunsun ya da olunmasın her kesimi etkileyen bir problem olduğunu söylemektedir.

İnallı (1995), Gazi Caddesi ve Vali Fahri Bey Caddesi üzerinde otoparka günün belli saatlerinde izin verilmemesi gerektiğini söylemektedir.

3. ELAZIĞ İLİ MEVCUT DURUM ANALİZİ

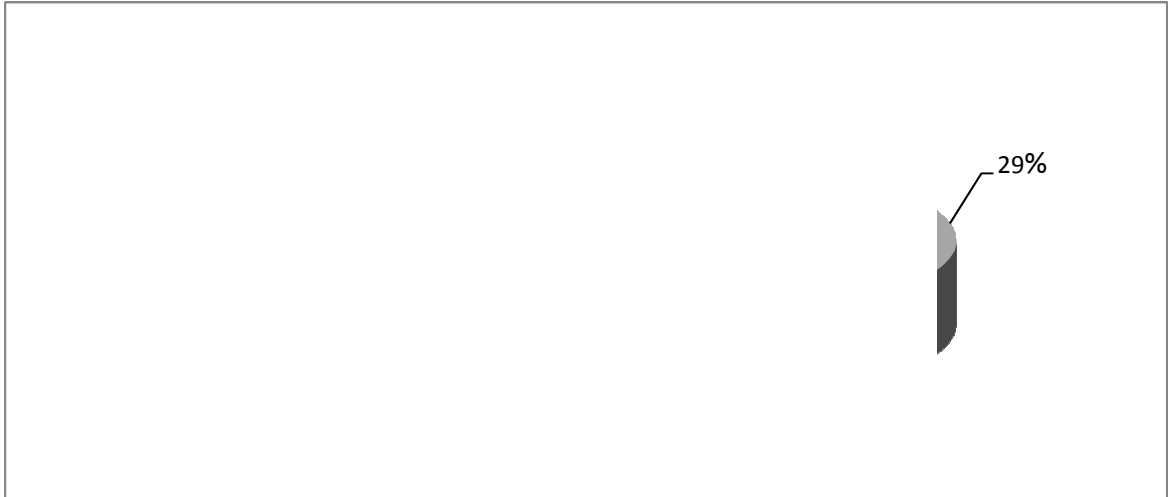
3.1. İl'in İdari, Fiziki ve Demografik Durumu

Elazığ, Doğu Anadolu Bölgesinin güneybatısında, Yukarı Fırat bölümünde yer almaktadır. Deniz seviyesinden yüksekliği 1.067m., yüzölçümü 9.153 km² olan İl'i, batıdan Malatya, doğudan Bingöl, kuzeyden Tunceli, kuzeybatıdan Erzincan, güneyden ise Diyarbakır illeri çevreler. Karasal iklim ile Akdeniz iklimi arasında bir geçiş iklimi özelliğinin hüküm sürdüğü il, Keban ve Karakaya Baraj Gölleri ile çevrili olup, bir yarımada görünümündedir. İl'de tektonik bir göl olan Hazar Gölü bulunmaktadır. Elazığ merkez ve Keban, Palu ilçelerinde kışlar serin, yazlar sıcak geçer. Yıllık toplam yağışın %70'i Ekim-Mart arası soğuk periyotta görülür. Ancak Keban ve Palu ilçeleri Elazığ'a göre daha sıcaktır. Elazığ'da yapılan en eski nüfus sayımı, 1927 yılında yapılan genel nüfus sayımı olup, 1927 yılı nüfusu 213.531'dir. TÜİK'in ülke genelinde yürütmekte olduğu Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) çalışmaları kapsamında yapılan adrese dayalı tespit ve eşleştirme çalışmaları sonuçlarına göre 31 Aralık 2009 tarihi itibarıyla Elazığ'ın nüfusu 550.667 kişidir. [33].



Grafik 3.1. Elazığ 1927 – 2009 yılları arasındaki nüfus değişimi [33].

Grafik 3.1’de de görüldüğü gibi 1927 ile 1945 arasında azalma gösteren nüfus 1945’den sonra 2000 yıllarına kadar değişen oranlarda artma, 2007-2009 yılları arasında ise birbirine çok yakın hatta sabit diyebileceğimiz bir nüfus barındırmıştır.



Grafik 3.2. Elazığ 2009 yılı köy ve şehir nüfus oranları [33].

2009 yılı itibariyle Grafik 3.2’de ki gibi Elazığ’daki nüfusun % 71.3’ü şehirde % 28.7’si ise köylerde yaşamaktadır. Köylerden kaçışın sebebi olarak, geçim sıkıntısı, terör, eğitim, sağlık olanaksızlıkları, çok hisseli araziler vb... gösterilebilir. Bunun yanı sıra çevre illerden gelen göçle şehir nüfusu artmış dolayısıyla köy nüfusunun toplam nüfustaki oranı azalmıştır. Harita 3.1’de ise Elazığ’a ait merkez ilçe dâhil olmak üzere 11 ilçesi bulunmaktadır. Elazığ’ın ilçeleri merkezin güney, batı ve doğu yönlerinde bulunmaktadır. Merkez ilçe kuzeyinde Keban Baraj Gölü ile çevrelenmiştir.



Harita 3.1. Elazığ il haritası [33].

Elazığ İlinin tarihi, bugün yerini aldığı Harput’un tarihi ile başlayan Başkale anlamına gelen Harput’un tarihi kadar eskidir. Doğal şartların elverişli olması nedeniyle Paleolitik (yontma taş) döneminden beri çeşitli toplulukların yerleştiği bir alan olan Harput’un bilinen en eski sakinleri Hurri’ler, ilk Türk hâkimi Çubuk Bey’dir. Osmanlı hâkimiyetine giren Harput idare açıdan, Diyarbakır eyaletine bağlı bir sancak olarak teşkilatlandırılmıştır. Bu dönemde büyük gelişmeler kaydeden Harput 1845 de eyalet merkezi olmuş, Malatya, Dersim (Tunceli) ve Ergani sancakları Harput’a bağlanmıştır [34].

Anadolu'nun fethine katılarak Türkleşmesinde önemli rol oynayan Artukoğulları, Harput'ta 1113 yılından başlayıp 1234 yılına kadar yüzyıl sürecektir olan bir hâkimiyet kurmuşlardır. Artukoğulları'nın Harput'un kültür tarihinde önemli bir yeri vardır. Osmanlılar gibi kayı boyundan olan Artukoğulları ünlü komutan Belek Gazi'yi yetiştirmiştir. Harput'u bugüne kadar ulaşabilen Türk-İslam eserleriyle bezemeye başlamışlardır. Harput'taki Ulu Cami Alacalı Mescit bu dönemde yapılmıştır [34].

3.2. İl'in Tarihsel Gelişimi

3.2.1. Cumhuriyetten Önceki Dönem

1515 yılında Çaldıran Muharebesinden sonra Osmanlı ordusu tarafından fethedilerek Osmanlı İdaresine geçen Harput, başlangıçta Diyarbakır Eyaletine bağlı bir sancak halinde teşkilatlandırılmıştır. 1530 tarihli bir kayda göre Harput'ta o zaman 14 Müslüman, 4 Ermeni Mahallesi vardı. Kamus-al-alam'a göre ise 19. Asır sonlarında Harput'ta 2670 ev, 843 dükkân, 10 Camii, 10 medrese, 8 Kütüphane ve kilise, 12 Han ve 90 Hamam bulunmakta idi. Harput, birbirine çok benzeyen sebeplerle tarihe karışan birçok eski Türk şehirleri gibi nihayet terk edilmiş ve yerini bugünkü Elazığ'a bırakmıştır. Bugünkü Elazığ II. Mahmut zamanında, 1834 yılında şark Vilayetlerinde Islahata ve devlet otoritesini yeniden kurmaya memur edilen Reşit Mehmet Paşa zamanında, halk arasında mezra denilen şimdiki yerine kurulmaya başlanmıştır. Aynı yıl (1834) içinde, hastane, kışla ve cephane binaları yapılmış, vilayet merkezi Harput'tan buraya nakledilmiştir. Bu nakilde, Harput'un artık bir hudut şehri olmaktan çıkması, ana yollara sapa kalması, bilhassa kış mevsiminde ulaşım güçlüğü ve mezranın güzel bir şehir kurulmasına elverişli bulunması rol oynamıştır. Yeni kurulan şehir, önceleri eyalet ve bilahare vilayet merkezi olmuş, bir ara Diyarbakır vilayetine bağlı sancak haline getirilmiştir. 1875'de müstakil mutassarıflık, 1879'da tekrar vilayet olmuştur. Osmanlı devletinin son yıllarında Malatya ve Dersim Sancakları da buraya bağlı iken 1921'de bu iki sancakta Elazığ'dan ayrılmıştır. Sultan Abdülaziz devrinde, imar uygulamalarından dolayı buraya tayin edilen Vali İsmail Paşa'nın teklifi ile 1862 yılında "Mamurat al-aziz" adı verilmiştir. Fakat telaffuzu zor olduğundan halk arasında kısacası Elaziz olarak söylenegelmiştir. Atatürk'ün 1937'de şehre teşrifleri sırasında 'Azık İli' anlamına gelen Elazığ adı verilmiştir [35].

Elazığ'ın kuruluşu 19. yüzyılın ortalarına doğrudur. Bu tarihten evvel, kalesinin ve yüksek mevkiin verdiği müdafaa imkânlarından faydalanarak 20.000 nüfuslu Harput şehri ovaya hâkim olan tek şehirdir. Fakat şartların değişmesi, şehrin ana yollardan uzak olması, ova ile arasındaki sarp yolun kış aylarında çok zor aşılması sebepleriyle halk ovaya inerek yerleşmeye başlamıştır. Bu suretle başlangıçta bir askeri garnizon ve memur kolonisi olarak kurulan Elazığ, yerli halkın da yerleşmesi ile kalabalıklaşmış ve genişlemiştir [36].

Osmanlının son zamanlarında kurulan şehrin can damarı olan çarşıda iki büyük meydan vardı. Güneydeki meydanın adı 'Odun Meydanı', kuzeydekinin adı ise 'Yukarı Meydan' idi. Hali vakti yerinde olanlarla yüksek rütbeli memur sınıfının gıda maddeleri için tercih ettiği yer Kapalı Çarşı mağazaları idi. Aslında o dönemdeki kasap dükkânlarının hemen hemen tamamı bu kapalı çarşı içinde idi. Hatta bu sebeple buraya 'Kasaplar Çarşısı' da denilirdi. Bu çarşının yapımı belediyenin çok değerli bir hizmeti olmakla beraber o günün koşullarına göre çok büyük tutulmuştu [37].

1800'lü yılların ikinci yarısından itibaren yavaş yavaş aşağıdaki Mezre'ye inen Harput halkından o günlerde, bazı ailelerin bir kısım fertleri, genellikle yaşlıları, din adamları ve Harput'tan kopamayan muhafazakarlar henüz yaşantılarını Harput'ta devam ettiriyorlardı. Kabristan ziyaretleri, bahçelere geliş gidiş gibi sebeplerden dolayı Harput Yolu yine de hareketli olurdu. Henüz mortlu araçlar yeterince bulunmadığından ulaşımın büyük bölümünü teşkil eden faytonlarla, binek hayvanlarının çıkabileceği düşük eğimli ve pek çok tehlikeli dönemeçleri ihtiva eden ve bugünkü kıstaslara göre bozuk sayılabilecek makadan, dar bir yol mevcuttu. Bu suretle kuş uçuşu, 5 km. lik mesafe 10 km. den fazla tutarken yol bir saat kadar sürerdi [37].

O yıllarda Elazığ'da refah seviyesi iyiydi. Refahın kaynağı da ticaret idi. Zira Elazığ, geniş bir hinterlandın ticaret merkeziydi. Elazığ vilayeti o günler Türkiye'nin en geniş vilayetlerinden biriydi. Henüz Tunceli teşekkül etmemiş, Bingöl kopmamış, İsmet Paşa'nın iltimas ve himayesine geçen Malatya, Elazığ'a akrabalık bağları ile bağlı Arapkir'i almamış, keza yine yakın akrabalık bağları olan Eğin (Kemaliye) Erzincan'a verilmemişti [37].

Merkezde her ilde bulunan Devlet Hastanesi ve Askeri hastanenin dışında Cumhuriyetten önceki dönemden kalma Amerikalılar tarafından yapıldığı söylenen Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da branşındaki tek müessese olan 'Emrazı Akliye ve Asabiye Hastanesi' bulunmaktaydı [37].

Elazığ'ın tarihi gelişimine baktığımızda; 1800-1900 yılları arasında Harput'tan Elazığ'a göçle birlikte şehir oluşmaya başlar. Şehrin ilk yerleşim yeri Çarşı Mahallesi ve civarındır. Daha sonraları İzzet Paşa, Rızaiye, Nailbey, Çarşı Mahallesi etrafında gelişir. Şehir dokusu ilk yerleşimde birbirini dik kesen sokak ve caddelerden oluşurken, kerpiç ve taştan bir iki katlı binalar yapılmaya başlar [38]. Resim 3.1'de Elazığ'ın ilk yerleşim yerlerinden olan ve hala merkez durumunda olan Gazi Caddesinin 1890'lardaki hali görülmektedir.



Resim 3.1. Elazığ gazi caddesi – 1890

Ulukent (Hüseyinik) Elazığ'ın kuzeybatı tarafında kurulmuş çok eski bir yerleşim yeridir. Elazığ şehir olarak kurulmadan önce, Hüseyinik, Harput'un bir mahallesi konumundayken bugün Elazığ'ın bir mahallesi konumundadır. Hüseyinik ile Harput'un ticari bağlantıları uzun yıllar devam etmiştir. Harput şehir işlevini tamamen yitirmeden evvel, Harput, Mamurat-ül Aziz ve Hüseyinik olmak üzere üç ayrı belediye teşkilatı

mevcuttu. Hüseynik 1900’lü yılların başında önemli bir alışveriş merkeziydi. Kültürü, Harput kültürüne eşdeğer ve yüksekti. Hüseynik çok bakımlı ve verimli bahçelere ve bu bahçe içerisinde çok güzel mimarilere sahip evlere sahipti [39]. Resim 3.2’de görülen gravür 18. yüzyılda Hüseynikli Ali Beyin yaptığı en eski panoramik Harput gravürüdür. Gravür Hüseynik’ te bir konağın duvarına karakalemle çizilmiştir.



Resim 3.2. Harput panoramik gravürü - 18. yy [38].

3.2.2. Cumhuriyetten Sonraki Dönem

Tahiroğlu (2007) Elazığ’ı kuruluşundan 1940’lı yıllara kadar şu şekilde tanımlamaktadır [37].

“Elazığ kuruluşu itibariyle birçok Anadolu şehrine göre çok yeni bir şehirdir. Şehrin yeni olması itibariyle, bugünün şehircilik anlayışına oldukça uygun, planlı bir yerleşim gerçekleştirilmiş olduğu, o dönemde birçok Türk aydını tarafından biliniyor, takdir ediliyor, konuşuluyordu. Henüz trafik sorunu olmayan o günün ulaşım araç türü ve yoğunluğuna göre oldukça geniş tutulmuştu. Geniş tutulan bu caddeleri dik olarak kesen sokaklar manzumesi ile bilhassa dar yolları günün ihtiyaçlarını karşılamayan Harput’tan

inenler için büyük ferahlık yaratıyordu. Hemen hemen her evin mutlaka bahçesi bulunuyordu. Şehre bir ferahlık veren bu bahçelere ilaveten Hükümet ve Belediye Parkları, Mahfel (Orduevi) bahçesi, rahmetli büyük imarcı Vali Tevfik Sırrı Gür'ün kazandırdığı Cumhuriyet Meydanı, Çocuk Bahçesi ve geniş Kültür Park Alanı gibi yeşil alanlar şehre ayrıca büyük bir ferahlık bahşediyordu. O günkü Elazığ şehrinin, bugünkü tahminlerime göre doğu-batı yönünde ortalama 2-3000 metre, kuzey güney yönünden de ortalama 1500-2000 metre kadar boyutta bir oval alan oluşturunuyordu. Bunu Harput ve Mastar Dağı gibi etraftaki yüksek yerlere çıktığımızda kuşbakışı şehre bakarken görürdüm. Kabaca bir hesaplama 4-5000 dekarlık bir alan demek olan bu meskûn sahanın çevresinde gelişmeye son derece müsait bir plato mev, batıda Beş Kardeşler, doğuda Seko Mahallesi, güneyde İstasyon, kuzeyde Çiftlik, kuzeydoğuda Kortikoğlu ile sınırlı bir alanı kapsamaktaydı. Gazi, İsmet Paşa, Vali Fahri Bey (Bknz: Resim 3.3), İstasyon, Pertek (Hastaneler) Caddeleri bugün de olduğu gibi o yıllarda da şehrin en büyük caddelerini meydana getirmekteydi. Caddeler arasında en işlek olanı yine Gazi Caddesiydi. Bir de şehrin ortasından geçen bir büyük dere bulunuyordu. Halkın 'Sel Hendeği' dediği kuru dereler Gazi Caddesi'ne kadar iki tane iken, Gazi Caddesinde köprü ve kapalı kanalla birleştirilerek 'Yeşildere' adını alarak şehrin güneyine kadar geniş ve derin bir yatak halinde devam ederdi. Bu derelerin bazı olumsuzlukları vardı. Birincisi şehirde bazen sel felaketine neden olurdu, ikincisi de, bilhassa şehrin kuzey-batı kesiminde muntazam dik açılı cadde ve sokak sistemini bozmakta idi. O günkü Elazığ'ın en büyük caddesi doğu-batı yönünde uzanan ve şehri ortालayan Gazi Caddesi idi. Beş Kardeşler denilen, o dönemin en güzel yapılarından sayılan, birbirlerinin aynı ve birbirine bitişik konak türü beş evin sonuncusu ile biterdi. Gazi Caddesinin diğer ucu yani şehrin doğusunda 'Kışla' denilen ve içinde 'Mahfel' yani Orduevi'ni ihtiva eden güzel ve geniş bahçeli askeri tesislerle son bulurdu. Cadde 'Mahfel' denilen kışlaya birkaç yüz metre kala (Altıncı Mektep Hizasında) ikiye ayılırdı. Şehrin genellikle büyük binaları bu cadde üzerinde bulunurdu. Hükümet Konağının esas girişi bu cadde üzerinde olup 'Hükümet Konağı Parkı'nın batısından başlayarak güneye doğru inen 'İstasyon Caddesi' hizasından batı ucuna kadar Gazi Caddesi üzerindeki iki taraflı binalar ikametgâh iken buradan yeni İstasyon Caddesi kavşağından itibaren doğuya, kışlaya doğru şehrin can damarı olan iş yerleri, mağazalar ve dükkânlar başlardı. Sonra Pertek Caddesi kavşağından itibaren ikametgâh binaları tekrar başlardı. Gazi Caddesinin güneyinde ve ona paralel olarak daha dar kesitli 'İsmet Paşa Caddesi' uzanırdı. Bu caddenin batı ucu 'Vali Konağı' ile nihayetlenir, doğu tarafı ise çarşıda biterdi. Bu caddenin çarşıya yakın bölümünde eski, ahşap kargir karışımı yapıda, oldukça görkemli Belediye Binası ve Bahçe / Parkı bulunurdu. En ucunda da köhne bir Postane Binası vardı. Bu cadde bugün Vali Fahri Bey Caddesi ismin taşımaktadır. Gazi Caddesi 1933 sonlarında, aslen Mimar olan Vali Tevfik Sırrı Gür'ün gelmesi ile şenlendi, itibar kazandı. Büyük 'İmarcılar' olan Vali Gür, Gazi Caddesinin batı ucuna (Beş Kardeşler civarına) o tarihlerde Türkiye'nin hiçbir şehrinde eşi benzeri olmayan bir 'Halkevi' binası ile mükemmel bir çocuk bahçesi ve sahnesine varıncaya kadar teknil müstemilatı ile bir 'Kültür Parkı' yaptırdı. Halkevinin önü Atatürk'ün Heykelini de ihtiva eden görkemli bir 'Cumhuriyet Meydanı' haline getirdi. Bundan sonra Elazığ'ın bu kesimi (Beş Kardeşler Semti) gezinti haline gelince, bilhassa akşam saatlerinde ve tatil ve bayram günlerinde yaya, fayton ve tek tük otomobil trafiği oldukça arttı. Bu da caddenin parke taşıyla kaplanmasını gerekli kıldı. 1930'lu yıllarda evler genellikle tek veya iki katlı olurdu. İki kattan daha büyük olan evlere Konak adı verilir. Böyle büyük olan evler yani konaklar parmakla gösterilecek kadar azdı. 1930'lu yılların başlarından itibaren motorlu araçlar çoğalmaya, hatta ilk taksiler çıkmaya başladı. Buna paralel olarak trenin de devreye girmesiyle yaylı arabalar ilerleyen zaman içerisinde yavaş yavaş ortadan kalkmaya başladı.

Malatya ile irtibat yaylılar ile yapılan yolculuğun ortasına rastlayan Kömürhan mevkiinde bir gece dinlenilir ve yine aynı mevkide, halatlarla çekilen ve üzerine arabaların bindirildiği bir mavna olan keleklerle nehirden çekilirdi. 1934-1935 yıllarında, Almanlar tarafından taşeronlara yaptırılan betonarme literatürüne geçen bir köprüyle kelek i  ine son verildi. Diyarbakır yolu ise Malatya yoluna göre daha zor ve tehlikeliydi. Elazığ'ın hemen güneyinde bulunan sıra dağ kitleleri olan Mastar ve Hazar dağlarını a  mak için son derece tehlikeli rampa ve virajlı ihtiva eden 'Deve Boynu' ve benzeri geçitlerin, sık sık ölümlle biten kazaların oluştuğu bir şöhreti vardı. O yıllarda Elazığ'da bisiklet kullanımı yaygındı. Elazığ   hri o yıllarda   ar  ıları, meydanları, parkları ile modern bir kent g  r  n  m  ndeiydi. Birçok Anadolu kentine göre daha modern bir kentti. Bunda üç temel faktör rol oynamıştır. Birincisi Elazığ'ın   ehir olarak çok yakın bir tarihte kurulmuş olmasıdır. İkincisi Türkiye'nin mülki tarihine '  marcı Vali' olarak geçmiş olan Tevfik Sırrı G  r'  n Elazığ'da 5 yıla yakın bir süre   hrin valiliğini yapmasıdır. Üçüncüsü ise Avrupa'da tahsil yapmış, uzun yıllar Viyana, Roma, Milano ve Varşova gibi büyük Avrupa kentlerinde önemli görevlerde bulunmuş,   hircilik açısından önemli bilgilere sahip Hurrem M  ftigil'in 1932-1937 yılları arasında belediye başkanlığı yapmasıdır. Bu üç temel faktörden dolayı Elazığ   hrinin Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde   ar  ıları, meydanları, caddeleri, sokakları ile Anadolu'nun en modern kentlerinden biri haline gelmiştir".



Resim 3.3. Vali fahribey caddesi - 1930

Tahiroğlu'nun anılarından anlaşılacağı gibi Elazığ kurulduğu ilk yıllardan bu yana merkezini değiştirmemiştir. O zamanlar kullanılan caddeler şu anda da sık kullanılmaktadır. Değişen tek şey binaların yükseklikleri, insan ve otomobil sayısının artmasıdır. Bu da merkezin sıkışık bir hal almasına neden olmuştur.

Mor ve Çitçi (2000), ise Aksaray Mahallesi ile ilgili olarak yaptıkları çalışmalarında şöyle demektedir [40].

“1834 yılında Harput Şehri ovaya inmeye başladığı zaman, Valilik Konağının 1956 yılında mahalle statüsüne kavuşan Aksaray'da yapılmasıyla tüm resmi binalar Aksaray'da toplanmaya başlamış, ancak zaman zaman valilik konağında yangın çıkmış, 1856 yılında çıkan yangından sonra valilik konağı tamamen yıkılmıştır”. Daha sonra Valilik merkezde Postane binasının doğusunda bulunan binaya taşınmıştır. Bu bina günümüzde restore edilerek sergi salonu olarak kullanılmaktadır.

Yine Mor ve Çitçi'nin çalışmalarında Elazığ'da sanayinin geliştirilmeye başlaması ile birlikte Çimento Fabrikası kurulmuş ve fabrikaya yakın olan Aksaray Mahallesi ciddi anlamda bir nüfus birikimi olduğu söylenmektedir. Bu da belki o zamanlar Aksaray Mahallesinin de Çarşı Mahallesi gibi merkezi bir konumda olabileceğini aklımıza getirmektedir. Ancak fabrikaya çalışmak için gelenlerin çevre illerden olduğu ve yerli halkın bu mahalleye gelmemesi bu fikri çürütmektedir.

Elazığ Kapalı Çarşı 1928 yılında, Vali Cemal Bardakçı zamanında kurularak hizmete girmiştir. Bu çarşıya hizmeti geçen Belediye Reisleri; Halil Özden ve Hurrem Müftigil (Müftüzade)'dir. Kapalı Çarşı bugünkü Postane binasının bitişiğinde, tarihi Valilik Binasının güney cephesindedir. Güney ve kuzey yönlerinden iki, batı ve doğu yönlerinden dört olmak üzere altı ana girişe sahiptir. Çarşının üzeri ağaç esaslı ahşap bir çatı ile kapatılmıştır [39]. Son dönemlerde kötü bir görünüm sergileyen çarşının çatısı geçtiğimiz yıllarda değiştirilerek ahşap olarak yenilenmiştir.

1931 yılında Belediye Başkanlığına seçilen Hurrem Bey, belediye binasının hizmet vermekte yetersiz olduğunu görünce, yeni bir belediye binası yapmaya karar vererek, bakımı güçleşen birçok belediye emlakini satın 2005 yılında yıkılan Gazi Caddesinde yer alan Resim 3.4'de de görülen betonarme bloğu yaptırdı. Bu bina Elazığ'ın ilk betonarme yapısı olma özelliğini de taşımaktaydı [39]. Şu anda bu binanın yerinde 7 - 8 katlı modern olarak tabir edilen bir iş merkezi bulunmaktadır.



Resim 3.4. Belediye binası - 1930

Elazığ'da ilk aile sinemasının yapılması da Hurrem Bey dönemine rastlar. Harput ahalisi Elazığ'a göçme mecburiyetinde kalınca, yeni iş imkânları oluşmaya başlamıştır. Göç eden esnaf ilk olarak Bankalar Caddesinin aşağısında bulunan Taş Mağaza ve Buğday Hanı civarını mekân tutmuştur. Esnaf sayısı çoğalınca Bankalar Caddesine (Menderes Caddesi) doğru kaymaya başlamıştır. Bu caddenin batısındaki uca kuyumcular yerleşti, doğusundaki paralel caddeye ise kavafiyeciler ve gıda satıcıları yerleşti. 1935 ve 1980 yılları arasındaki Elazığ ticaret ve sanayisine damgayı bu esnaf vurmuştur [39].

Elaziz Halkevi tarafından çıkarılan Altan isimli gazetede (1937) [41] o yıllarda Elazığ'da şu yapıların yapımına başlandığı yazmaktadır;

“Elaziz vilayetinin milli kültür ve bayındırlık işleri Mart 193 yılından itibaren bir enginlik olmaya başlamıştır. 1933 den sonra 1936 sonuna kadar geçen dört yıl içerisinde Elazizde; ‘Halkevi, Çocuk Bahçesi, Park, Açık Sahne, Açık Sinema makine dairesi, Stadyum, 50 yataklı memleket hastanesi, 10 dershaneli Atatürk İlkokulu, Cumhuriyet Meydanı, Atatürk Anıtı, 20 metre genişlik 1000 metre uzunlukta parke döşemeli İstasyon bulvarı, bir km lik gazi Caddesinin parke tahvili, Vali Konağının tamir ve tadili, seksen

evli Holvenk, 80 evli Bızmışen (Bezm-i şen), 80 evli Etminik (Altınçevre), 18 evli Vertetil (Yazıkonak), ..., Harput Halkevi, Harput Atatürk anıtının yapımına başlanmıştır” [42].

Eski Vilayet Konağı’na en yakın yerlerden birisi olan, halen Ticaret ve Sanayi Odası’nın bulunduğu mekânda, hapishane ve camii yapılmış olup, camiinin kuzey cephesinde önü güneye bakan meydanda askeri binalar tesis edilmiştir. Bu binalar uzunca bir süre askeri birliklere hizmet etmiş, 1963 yıllarına kadar İl Jandarma Komutanlığı olarak kullanılmıştır. 1964 yılı sonlarında bu bina büyük bir yangın yaşamıştır. Çoğunlukla ağaç malzemelerden yapılan bu yapı, yangın sonrasında kullanılmayacak bir duruma geldiğinden, Jandarma Komutanlığı buradan alınarak, halen Posta İşletmeleri Başmüdürlüğüne, 8. Kolordu Komutanlığından alınan tarihi müfettişlik binasına yakın bir yere nakledilmiştir. Söz konusu müfettişlik binası ise yakın bir zamana kadar (1985) 8. Kolordu Komutanlığı olarak kullanılmıştır. Ancak ilk yapım amacı Askeri Hastanesi olma yönündedir. Bugün Bit Pazarı olarak anılan bu meydan, yakın bir tarihe kadar 14 Mayıs Meydanı (Hürriyet Meydanı) olarak anılmıştır. 1950 ile 1960 arasında büyük parti mitingleri ve umumi toplantılar bu meydanda yapılmıştır. Hürriyet Meydanı merkez olarak alındığında, doğusunda Hapishane, Camii (Saray Camii), batısında Yemeniciler Çarşısı ve alt tarafı Şıra Pazarı, güneyinde ayakkabıcılar ve manifaturacılar (bir alt sokaktaki Zincirli Han dâhil, güneybatısında aşağıya doğru solda Bakırcı ve Kalaycılar Çarşısı, alt sokağında ise tarihi Zahir Meydanı ‘en eski manifaturacılar hanı’) Elazığ’da oluşan ilk ticaret merkezleridir [39].

Elazığ’ın ilk ana caddesi olan Gazi Caddesi ve Hürriyet Caddesi’nden bu meydana inen üç büyük cadde vardır. Bunlar İzzet Paşa Camiinin güneyinden inen Bankalar Caddesi, Yeni Camiden inen Ayakkabıcılar Caddesi ve Beyaz Çeşmeden devamla inen İkinci Harput Caddesidir. Üretime yönelik iş merkezlerinin hemen hepsi bu cadde ve caddeleri dikine kesen sokaklar içerisinde kurulmuştur. Bakırcılar Çarşısı 1900 yılında, Harput’taki bakırcı ve kalaycı ustalarının göçü ile kurulmuştur. Şıra Pazarı 1928’de Kapalı Çarşı ile eş zamanlı olarak kurulmuştur. Kuruluş alanı 600 m² lik altıgen bir alan olup her köşesi ayrı bir sokağa açılmıştır. Burası ilk kurulduğunda Buğday Pazarı olarak düşünülmüş, 1940 yılına kadar da buğday Pazarı olarak kullanılmıştır. 1940’da şehrin büyümesi ile birlikte, Pazar yeri yetersiz kalınca, buğday pazarı bugünkü yerine taşınmış şıra pazarı denilen yer ise sebze pazarı olmuştur. 1950’de sebze pazarı da yetersiz kalınca şıra pazarına dönmüştür. Sebze pazarı ise Hürriyet Meydanından aşağıya inen yola

taşınmıştır. Bu toptancı sebze hali 1970'lere kadar kullanılmıştır. Şuanda Sebze Hali Çevre Yolu üzerinde, eski Sürsürü Mahallesindedir [39]. Ancak burası için Meryem Dağı eteklerinde Güney Çevre Yolu üzerinde büyük bir alan planlanmasına rağmen Diyarbakır yolu üzerinde, Asri Mezarlığının kuzeyinde kalan bölgeye, 2-3 yıl önce imar tadilatı yapılarak taşınmıştır.

1928 yılında başlayan hızlı şehirleşme birçok ihtiyacı da beraberinde getirmişti. Bitpazarından aşağıya inen Aksaray Caddesinin batısında, Meydan Karakolu bitişiğinde Eski Odun Ambarı kurulmuştu. Odun Ambarının alan üçgen şeklinde idi. 1950lerde odun ambarının başka bir yere nakli gerçekleşince yerini Hal Müdürlüğü yönetiminde Eski Sebze Haline bırakmıştır [39].

Elazığ'ın 1950 yılına kadar ki gelişimi şimdiki Resim 3.5'de görülen Gazi Caddesi'nin güneyindeki demir yoluna doğru olmuştur. Demiryolu şehrin güney gelişmesini engellemiş burada bulunan Sürsürü, Kesrik, Aksaray köyleri sonraları kentin mahallesi konumuna gelmiştir [38].



Resim 3.5. Gazi caddesine doğudan bakış - 1950

1950'den sonraki gelişmesi ise, kuzey, kuzeydoğu, doğu ve güneybatı yönlerinde olmuştur. 1950'lerden başlayarak kamu yatırımları ile sanayileşmeye başlayan kentin nüfusu, kırsal kesimden ve çevre illerden aldığı göçle hızla artmış ve kent gecekondulaşmaları ile çevrelenmiştir [43].

Devlet yatırımlarının büyük ölçüde yoğunlaştığı Elazığ'ı çevre illere göre gelişkin tutan etmenlerin başında kamu yatırımları yanında sınırlı da olsa sanayi ve ilin bölgede önemli bir elektrik enerjisi üretim merkezi olması ile kamu kuruluşlarının bölge merkezlerinin Elazığ'da bulunması sayılabilir [43].

Kentsel gelişim ülke geneline paralel olarak 1970'den sonra bir durağanlık geçirmişse de son yıllarda özellikle 1990 sonrası bölgedeki gelişmeler nedeniyle çok yoğun göç almıştır. Bu göçlerin hızlı bir gelişimi de değişime neden olmasının yanında kentsel alan yetersizliğini de zorlar duruma getirmiştir. Keban Barajı'nın yapımıyla 1970'lerde başlayan yoğun göç, kentin gelişmesinde yeni bir dönemin, başlangıcı olmuştur. İnşaat sektörü birden bire canlanırken, eski kent kesiminde yıkılıp yapılma olgusu hız kazanmış, kent çıkışlarında, konut alanları dışında yapılan toplu konut siteleri ile kentsel alan yeni boyutlar kazanmıştır [43].

Keban Barajı Projesinin uygulamaya konmasıyla, kırsal alanların su altında kalması ve istimlak (kamulaştırma) bedellerinin ödenmesiyle başlayan bir göç, günümüzde ise terör sebebiyle kırsal alanların boşalmasıyla büyük çaplarda göç olaylarına rastlanılmaktadır. Bu tür olaylara hazırlıklı olmayan yerel yönetimler gerekli önlemleri alamadıkları için kentin problemleri daha fazla artmıştır. 40 - 50 yıl önceki bahçeli nizamdaki 1 - 2 katlı kerpiç evler yıkılarak çok katlı, bitişik nizamda bir yapılaşmaya gidilmiştir. Alt yapı sağlıklı, bahçesiz, parksız, yeşil alanları olmayan çarpık bir şehirleşme olmuştur [36].

3.3. Elazığ için Hazırlanan Planlar

Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) 1982 yılında "Türkiye Yerleşme Merkezlerinin Kademelenmesi" adı altında bir araştırma yapmıştır. Bu çalışmaya göre Elazığ ili, bütün iller gibi ülkesel büyük kent (metropol) İstanbul'a bağlıdır. Elazığ 5. kademe bölge merkezidir. Bu merkez konumu itibarıyla doğrudan etkilediği alanlar; Elazığ ilinin tümü, Pülümür ilçesi hariç tüm Tunceli ili ve Bingöl ilinin Kığı ilçesidir. 5. kademe bölge merkezi olarak paylaşarak etkilediği alanlar; Diyarbakır bölge merkezi, Bingöl merkez

ilçesi ile Genç ve Solhan ilçeleri ve Diyarbakır ve Erzurum bölge merkezleri ile birlikte Muş merkez ilçesi. Ayrıca Elazığ ilinde 4. kademe ve 3. kademe merkez fonksiyonları etki alanları görülmektedir [36].

3.3.1. Doğu Anadolu Kalkınma Projesi (DAP)

Elazığ, DAP Doğu Anadolu Kalkınma Projesi içinde yer alan bir ildir. Ancak bu projenin kapsama alanı çok geniş olduğu için gerçekleşme vakti oldukça uzun bir zamana yayılmaktadır. Bölgenin kendi potansiyellerini harekete geçirecek ortamın yaratılmasını sağlamak hedefiyle hazırlanan plan, ekonomik, sosyal, çevresel ve mekânsal senaryolar oluşturulmuştur [44]. DAP’ nde Elazığ doğu-batı istikametinde belirlenen iki kara ulaşım koridorundan biri üzerinde yer almakta ve bölgede sanayi merkezlerinden biri olması önerilmiştir. Hava kirliliğın önlenmesi için doğal boru hattının Elazığ’a da ulaştırılması gerektiğı belirtilmiştir. Turizm olarak tarihi ve arkeolojik sit alanlarından dolayı bölgeye diğeri birkaç şehirle birlikte turlar düzenlenmesi gerekliliğı ve Elazığ’ın Doğu Anadolu açılma koridoru üzerinde olduğu için havaalanı pistinin uzatılması veya yeni bir pistin yapılması zorunluluğı ortaya çıkmıştır. Ayrıca bitkisel üretimin teşvik edilmesi ve üniversitenin varlığından dolayı Araştırma – Geliştirme Merkezlerinin kurulması da önerilmiştir [45].

3.3.2. Elazığ – Keban Bölge Planı

Elazığ – Keban Bölge Planı anlamı ve nedenlerini Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planının (1963-1967 yılları arası hazırlanan kalkınma planı) 1963’ten bu yana olan yıllık programlarında bulur. Doğu Anadolu için ilk bölge planlama çalışmaları; esas etütlere veri olabilecek bir nüfus analizi ile başlamış ve bu etüt 18 ili kapsamına almıştır. İlk incelemeler sonucu Doğu ve Güneydoğu Anadolu beş alt planlama bölgesine ayrılmış ve Erzurum, Van, Diyarbakır, Gaziantep, Elazığ bölge merkezleri seçilmiştir. Bu bölgeler içinde Elazığ Bölgesi, Elazığ – Keban öncelikle ele alınmıştır. Elazığ – Keban bölgesine verilen öncelikte Keban önemli rol oynamıştır. Bunun yanında Türkiye’nin bölgeler arası farklılaşmanın yarattığı sosyal ve ekonomik nedenlerde ele alınacak olursa, Elazığ – Keban bölgesinde bir kalkınma üssü kurmak yönündeki gayretlerin değeri ortaya çıkar [36].

Elazığ – Keban Bölge Planının uygulanmasıyla ortaya çıkacak fiziksel altyapı değişikliklerini, Keban Baraj Gölü’nün neden olacağı göçü ve bunun sonucunda bölgedeki merkezlerde, özellikle Elazığ Kenti’nde ortaya çıkacak fiziksel ve sosyo - ekonomik sorunları incelemek ve gelişmeleri planlamak amacıyla, 1968’de İmar İskân Bakanlığı’nca bir “ Fiziki Yerleşme Planı ” çalışması yapılmıştır. Bu plan çalışmasında kentin ve yörenin 15 – 20 yıllık gelişmesi göz önüne alınarak, Elazığ Kenti Komşu alan (mücavir saha) sınır yeniden belirlenmiştir [43].

Yeni belirlenen komşu alan sınırı, kuzeyde Zağfiran (Zafran); kuzeydoğuda Hüseyinik, doğuda Mornik, Mürüköy, güneydoğuda Hırhırık, Hoğu, Vertetil ve Perçenç köylerini içine alıyordu. Sınır dışında kalmalarına rağmen Harput ve Bizmişen, Hulvenk ve Miyadun köyleri de kentle etkileşimleri açısından önemli sayılıyordu. Bunlardan var olan kent yerleşmesine en yakın olanların, Elazığ Kenti’nin plan yapımından sonraki 15 yıl içindeki gelişmesini etkileyebileceği düşünülmüş, bu yüzden gelişmelerinin denetim altına alınması öngörülmüştü. Böylece, gelişimi denetim altına alınacak yerleşmeler Zafran, Mornik, Mürüköy ve Hırhırık, olarak saptanmış, öbürlerinin gelişmesine herhangi bir sınırlama getirilmesi düşünülmemişti. Doğudaki Mornik Köyü, gelişmesi Planlanan Küçük Sanatlar Sitesine yakınlığı nedeniyle; güneyde Hırhırık köyü, kente yakın olduğundan; güneydoğudaki Mürü Köy ise baraj gölü kıyısında yapımı planlanan dinlenme tesislerine yakın olduğu için denetim altına alınacaktı. Zafran’ın da kentin bir parçası olarak gelişmesi öngörülmüş, burada bir gecekondü önleme bölgesi kurulmuştur [43].

Kentin ana gelişme bölgeleri kuzeyde, kuzeybatıda, batıda ve güneybatıda seçilmiş ve bu alanlara 30.000 – 45.000 kişilik üniteler yerleşeceği düşünülmüştür. Bu ünitelerin her birinin bazı idari binalar, orta öğretim, açık Pazar, bir kısım iş ve ticaret fonksiyonlarını kapsayan merkezler olacaktır. Endüstri alanları demiryolunun güneyine yerleştirilmişleridir. İleride ilave endüstri alanı gerektiği takdirde, transit karayolunun güneyine yerleştirilebilir. Aksaray mahallesinin kuzeyinde bir depolama alanı ve batıda karayolu girişinde ikinci bir garaj teklif edilmiştir [36].

3.3.3. Nazım - Uygulama İmar Planları

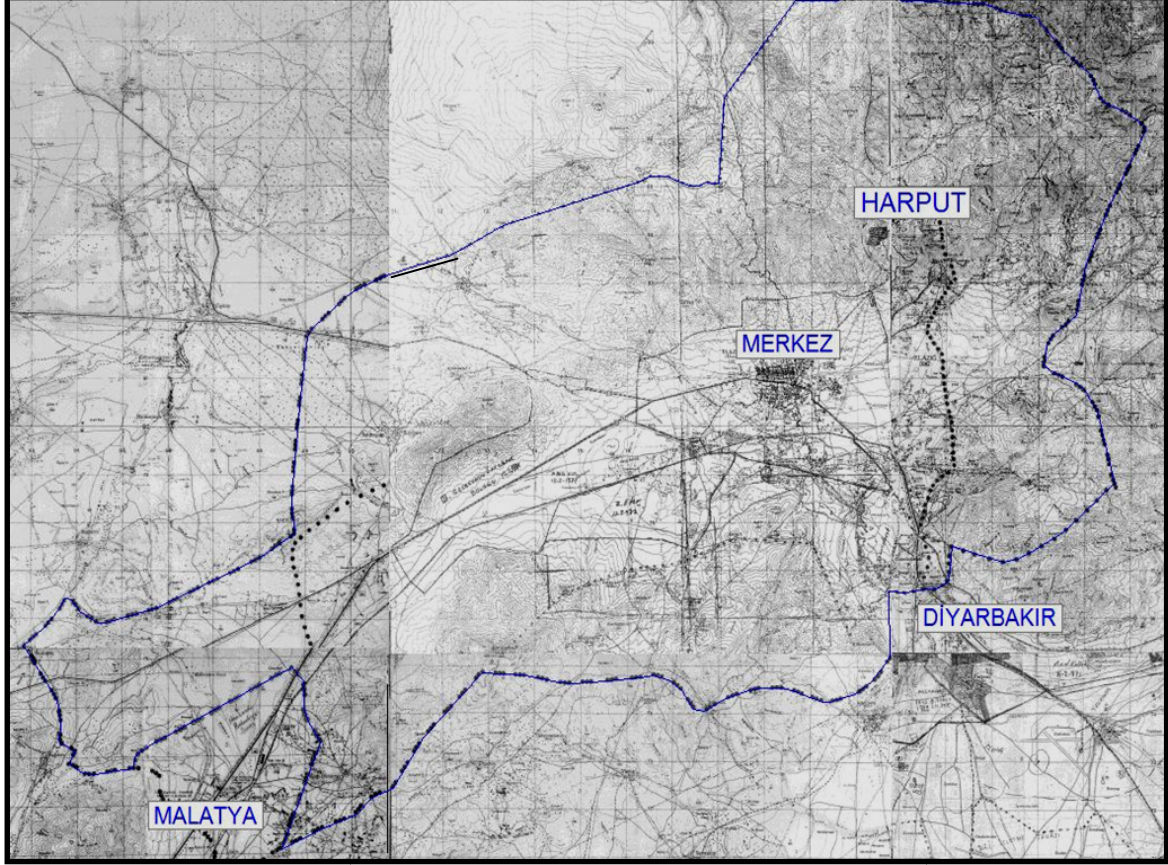
İl'in halihazır haritası ilk olarak 1958 - 1959 yıllarında İller Bankası tarafından yapılmıştır. Harita 3.2'de Nailbey Mahallesi'nin 1959 yılında yapılmış halihazır haritası görülmektedir. Uzun süre bu haritalar kullanılmış ve 1981 - 1983 yıllarında mevcut bulunan halihazır haritalar çürütülmüş ve Elazığ'ın yeniden büyük bir kısmının halihazır haritaları yapılmıştır. Bu haritalar şehir merkezinin tümünü ve mücavir alanların bir kısmını kapsamaktadır [36].



Harita 3.2. Nailbey mahallesi halihazır paftası - 1960

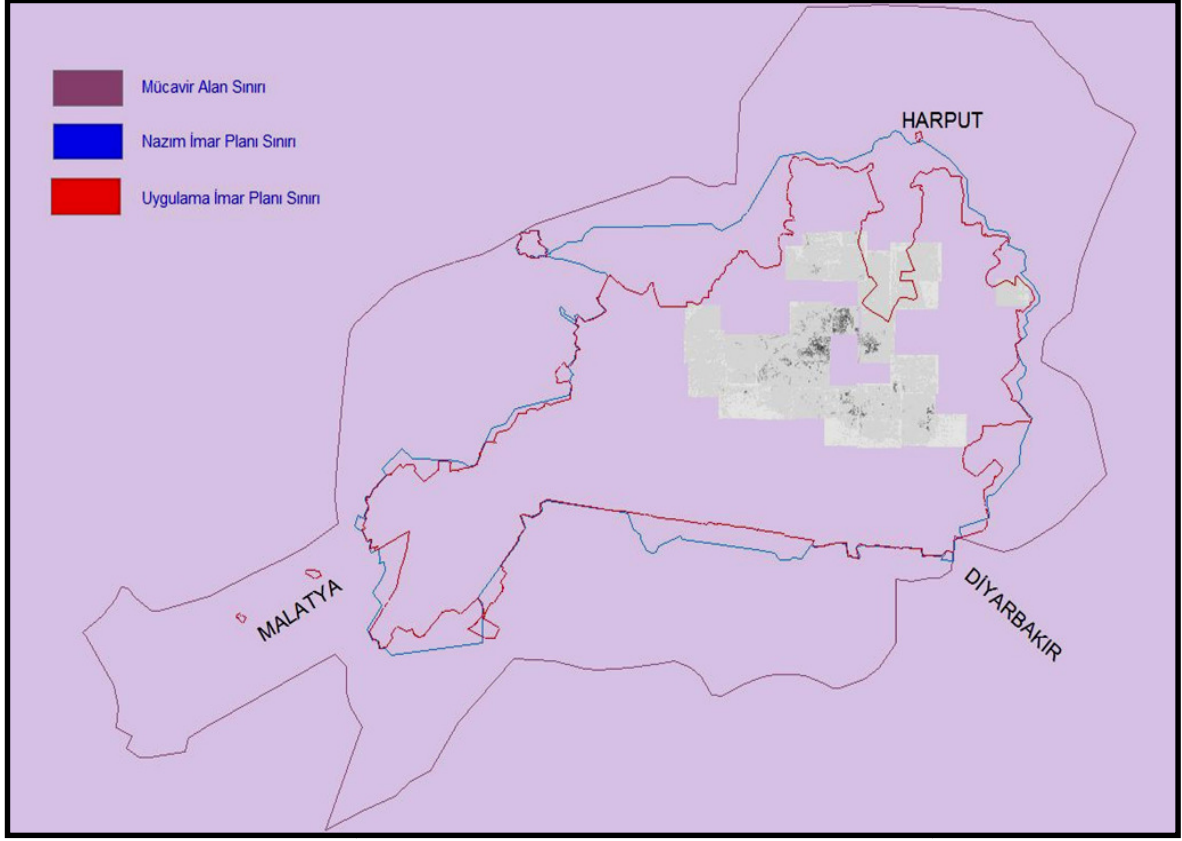
Elazığ Belediyesinin yetkili olduğu mücavir alanı sınırı Harita 3.3'de görülmekte olup bu alan yaklaşık 21.100 hektar büyüklüğündedir. Bu saha kuzeyde Harput'un üst tarafında bulunan Buzluk ve Alayaprak bahçelerine; güneyde Gümüşkavak, Yemişlik'in bir kısmı, Meryem Dağı eteklerini içerisine alacak şekilde; batıda Sinanköy, Örenköy,

Sarıçubuk ve Hulvenk; doğuda ise Beyyurdu, Cumabağları Mahallelerini içerisine alacak şekildedir.



Harita 3.3. Elazığ ili mücavir alan sınırı [46].

Mücavir alan sınırları içerisinde Nazım İmar ve Uygulama İmar Planları yer almaktadır. Ancak Elazığ'ın bütün mücavir sahası planlı değildir. Harita 3.4'de, mücavir saha içerisinde 1960 yıllarında yapılan halihazır haritalardaki yerleşme yerleri, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planının sınırlarını göstermektedir. Bu haritadan 1960 yılından bu yana Elazığ'ın nasıl bir gelişme gösterdiği ortaya çıkmaktadır. Haritadan da görüleceği üzere mavi çizgi ile sınırı gösterilmiş Nazım İmar Planı ile kırmızı çizgi ile gösterilmiş Uygulama İmar Planı sınırları çakışmamaktadır. Bu da hala uygulamaya yönelik olan planların henüz tamamlanmadığını göstermektedir. Mor çizgi ile sınırlandırılan mücavir saha ise Belediyenin hizmet götürmekle yükümlü olduğu sınırdır.



Harita 3.4. Mucavir alanda; 1960 halihazırlarındaki yerleşme lekesi, nazım imar planı ve uygulama imar planı sınırlarının karşılaştırılması

Elazığ'da kentsel altyapı haritalarının olmaması da içme suyu, kanalizasyon şebekelerinin bakım ve onarımında darboğaz oluşturmakta ve hizmet maliyetlerini yükseltmektedir [47].

Elazığ imar planı 1930'lu yıllarda ilk defa Ermeni asıllı bir usta tarafından yapılmıştır [36]. Harput yerleşim alanından ovaya inilen tarihlerde ilk yerleşim birimleri olan Nailbey, İzzetpaşa, Rızaiye ve Çarşı mahallelerinde, dama tahtası şeklinde yollar ve konut adaları oluşturulmuştur. Bu yapılaşmalar 1930'lu yıllara rastlamaktadır [43].

Daha sonra ilk olarak düzenli bir çalışma sonunda 1965 yılında Elazığ'ın imar planı yapılmıştır [36]. 1965 yılında hazırlanan bu plan Elazığ'ın çoğunlukla az katlı ve az yoğun bir dokulaşmayı hedeflemiştir. Eski plandaki uygulamalar, belediyenin yönetmelik uygulamasına bırakılmış ve mesken gösterimleri ile yol genişliklerine göre kat uygulamaları verilmiş, plan yürürlükte iken, daha önceki tarihlerde verilen, çatı katlarının tam kata çevrilmesine karar verilmiş, tüm kent merkezinde belediye tarafından nizam

revizyonu yapılarak katlar ve yoğunluklar arttırılmıştır. Bu revizyonla birlikte uygulamalarda bir kaos yaşanmıştır [43].

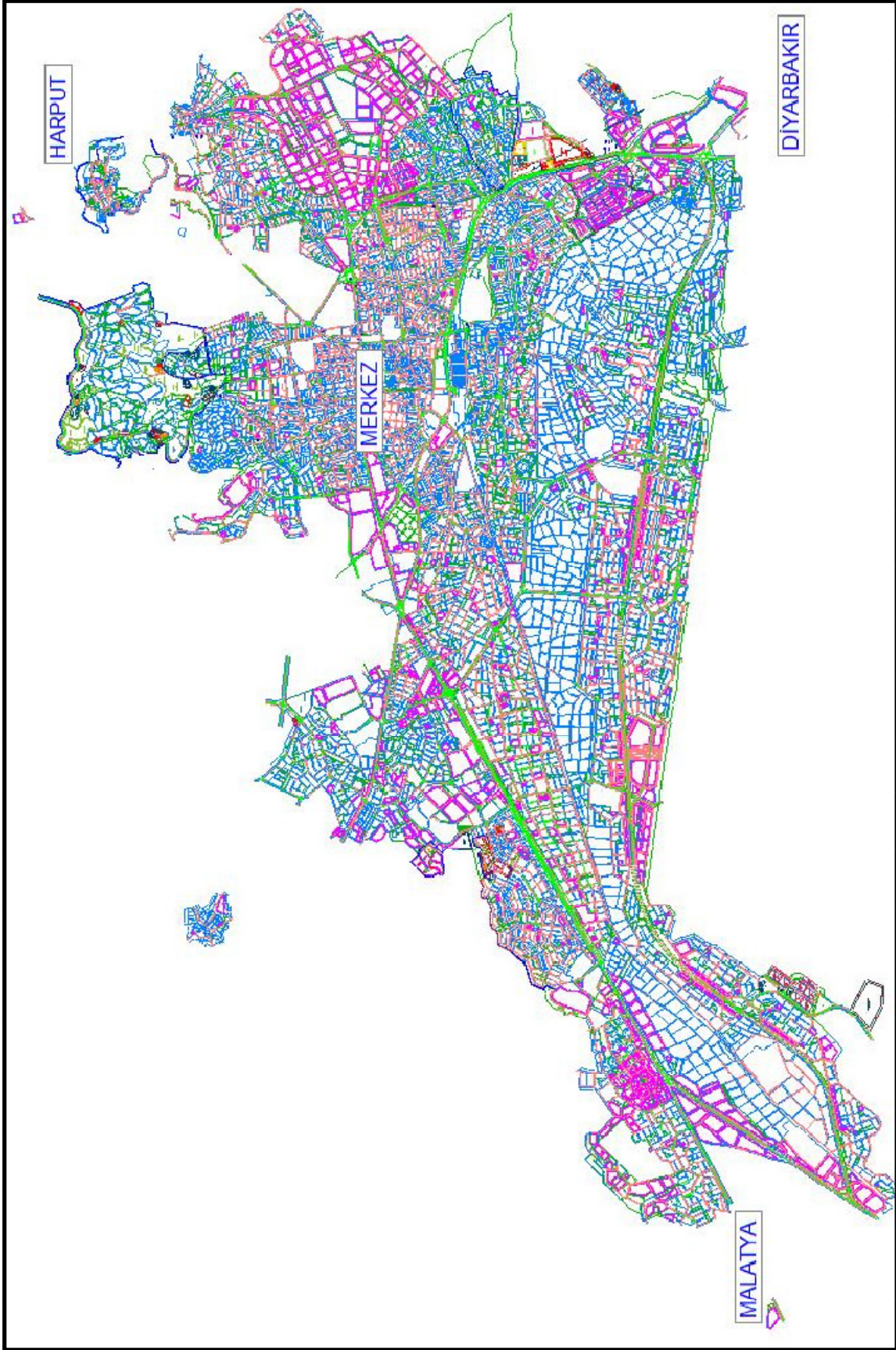
Eski kent merkezinde de mevcut 2 - 3 katlı binalar oluşmuştur. Yerleşik alanın değişik kesimlerinde 4 - 8 kat arasında binalar teşekkül etmiştir. Binalar genellikle bitişik düzende oluşmuş, uygulamada park ve otopark sorunları gündeme gelmiştir. İlk imar planında kat adetleri yolların genişliklerine göre belediye tarafından verilmekteydi. Adalar üzerindeki semboller yapı nizamını, adaların cephe aldıkları yolların genişlikleri de kat adetlerini belirtmekteydi [43].

1979 yılında Elazığ Metropoliten şehir olarak kabul edilerek 1/5000 Nazım Planı yaptırılmıştır. Nazım İmar Planı, Akçakiraz - Yurtbaşı - Yazıkonak beldelerini de kapsamaktadır [43]. 1983 yılında nazım imar planına getirilen kararlara göre 1/1000 ölçekli uygulama imar planları yapımı için İller Bankası genel Müdürlüğü tarafından müellifine ihale edilmiştir. 1989 yılında bitirilmiş halen uygulanan imar planıdır [38].

Kentsel gelişimin dışsal (fiziksel olmayan) etkileri doğal olarak kentin planlı gelişmesine de yansımıştır. Elazığ'ın 1987 yılına kadar kentsel üst ölçek özelliğini (Bölgesel Merkez) taşımasına rağmen bu özelliği yansıtacak ve yönlendirecek planlama çalışması oluşturulamamıştır. Kent başlangıçta (19. yüzyıl sonları), belli bir plan içinde birbirine dik ana caddeler ve bu caddelere koşut yollar üzerine gelişmiş, Kentin doğu kenarında (bugünkü kent merkezi) plansız gelişen ticaret alanları, kentin gelişme şemasını bozan ilk öge olmuştur [43].

Elazığ İmar Planına 1979 yılında başlanılmış (İmar ve İskân Bakanlığı, Metropoliten İmar Dairesi Başkanlığı tarafından), 12 Eylülden sonra askıya alınmış ve İmar İskân Bakanlığı bu işi İller Bankasına havale etmiş ve 1989 yılında bitirilmiştir. Elazığ 1950'li yıllardan 1989 yılına kadar eski ve yetersiz olan imar planlarıyla imar edilmeye çalışılmıştır. Elazığ imar planı bu zaman zarfında, planla uyulama arasında doğal olarak bir çatışma meydana getirmiştir. Planın hazırlandıktan sonra öngörülen birçok gelişme gerçekleşmemiş veya beklenenin dışında gerçekleşmiştir. İmar planının hazırlanma süresinde, belediyenin kararlar üzerindeki etkisi azdır. Planlar doğrudan İmar İskân Bakanlığı, İller Bankası ve Şehir Planlama Bürosu üçlüsü tarafından yürütülmüştür. Diğer bir deyişle merkezden yapılan planlarda, şehirdeki değişimler ve diğer etkenler plana yansımamıştır. Plancı planı hazırlarken Elazığ'ın geleneksel yapısını bilmemekte sadece elindeki bilgiler ışığında ve halihazır haritalar yardımıyla planı hazırlamaktadır. Plan onaylandıktan sonra da uygulamaya geçildiğinde şehir plancısı ve İller Bankası

uygulamanın dışına ıkmyşlardır. Uygulayıcı olarak Belediye kalmıştır. Bu defa da yerel gler etkinlik kazanmış, bazen ruhsatsız yapım yolu ile bazen de Belediye veya Bakanlık aracılığı ile plan değişiklikleri sağlayarak uygulamayı etkilemişlerdir. Yine bu dönemde Bahçeli evler, Kırklar Mahallesi, Sanayi Mahallesi ve Salıbaba Mahalesi'nin ek (ilave) imar planları yapılmıştır [36]. 1/1000 lekli Uygulama İmar Planının son hali Harita 3.5'de görülmektedir.



Harita 3.5. Elazığ uygulama imar planı bütünü [46].

Eski Elazığ Valisi Sayın M. Lütfullah BİLGİN koordinatörlüğünde hazırlanan “Elazığ Projesi, 2000’li Yıllara Hazırlık Çalışmaları” isimli üç ciltlik eser Elazığ için önemli bir envanter çalışmasıdır. Bu çalışmada; 1989 yılında onaylanarak yürürlüğe giren Elazığ İmar Planındaki yanlış uygulamalar şöyle sıralanmıştır;

- Konut adalarında verilen nizamların, yoğunluğu artırıcı bir şekilde değiştirilmesi (ayrık nizamdan bitişik nizama geçilmesi),
- İmar adalarındaki kat adetlerinin müteahhit zihniyetiyle artırılması,
- Yolların genişletilmesi gereken yerlerde daraltılması ve dar sokaklarda yanlış imar uygulamaları yapılması (kat arttırımı vs.),
- Yeni açılan konut adalarına hizmet edecek toplayıcı ve dağıtıcı yolların zamanında açılmaması, bu alanların merkezle bütünleşememesine ve alt yapı hizmetlerinin götürülmemesine neden olmuştur,
- İstimlâk konusu olan alanların çözüme kavuşturulması için alternatif arayışlarının sağlıklı olarak yapılmaması veya gecikmesi, donatı alanlarının bir an önce kullanıma açılmasını yavaşlatmıştır,
- İmar planı yapılmadan önce bu alanların bağ evi adı altında yapılaşmaya açılması, plan hazırlanırken uygulamada % 30'lara varan yapılaşmanın olması,
- İmar planında ayrılan yeşil alanların (parklar, çocuk bahçeleri gibi) kullanım alanlarının yeterli büyüklükte olmaması, küçük küçük parçalar halinde ve devamlılığı sağlayacak şekilde yerleştirilmemeleri bu alanların kullanımını imkânsızlaştıran nedenlerden biri olmuştur. Diğer bir neden de; Elazığ halkının ve belediye yetkililerinin çocuk bahçesi ve park olayının önemini kavrayamamış olmalarıdır. Elazığ yerli halkının yaz aylarında köylerine gitmeleri nedeniyle çocukların oynayacağı ve büyüklerin dinleneceği alanları köylerde bulmalarıdır. Fakat gün geçtikçe köyden uzaklaşan ve il dışından gelen göçlerin barınmaya başladığı Elazığ'da bu alanların önemi artmıştır. Bazı mahallelerde yapılan düzenleme çalışmaları da standardından çok uzak boyutlarda görülüyor,
- İmar planında verilen yol genişliklerinin, keyfi olarak daraltılması ve gelecekte düzeltilmesi imkânsız hatalar yapılması,
- Resmi Kurum Alanlarında (eğitim tesis alanlarında daha çok görülebilir) taban kullanma alanının artırılmasıyla yoğunluğun merkezde toplanmasına neden olarak İmar planında dağıtımı dengeli olmamıştır,

▪ Yerel yönetimlerin siyasi olması nedeniyle her seçim döneminde belirli mahallelere giden hizmetler dengeli bir organizasyonu imkânsız hale getirmiştir. Seçimlerden önce seçmenlere verilen sözler imar planlarının uygulanmasında büyük sorunlar yaratmış, kişilerin isteklerine göre yapılan tadilatlar rant kaygısından öteye geçememiştir,

▪ Kent merkezinin yükünü hafifletecek şekilde donatı alanlarına sahip; doğuda toplu konut alanı olarak Doğukent, güney - güneybatı da Abdullah Paşa mahallesinin (gecekondü önleme bölgesi olarak düşünülmüş) imar planları yapılmış, daha sonra uygulamada imar planlarında yapılan yanlış tadilat kararları ile merkezin bu uç noktadaki kat adetlerinin artmasıyla yoğunluk, bu alanlara yayılamadan yine merkezde kalmıştır. Doğukent' teki altyapı çalışmalarının imar uygulamasından önce büyük bir kısmının yapılmasıyla daha düzenli bir tablo oluşmaya başlamıştır. Abdullah Paşa Mahallesi'ne ise imar planlarının ölçü bazında binaları sınırlamasıyla oluşan yapılaşma estetik ve kullanım açısından kötü örnekler arasına girmiştir,

▪ Ulaşım planlarının yapılmamış olması da yerleşim birimleri arasındaki gidiş - geliş seferlerini merkezden çıkaramamıştır,

▪ Elazığ'ın ilk yerleşme planlarında merkezden uzak gibi görünen sanayi alanlarının yeni imar planlarında korunması (Çimento) çevresindeki yerleşmeleri olumsuz yönde etkilemektedir,

▪ Küçük sanayi sitesi olarak ayrılan (şehirlerarası otobüs terminalinin kuzeyindeki) alan yerleşim yerleri arasında sıkışıp kalmıştır. Küçük sanayi alanındaki mevcut tesislerin ve arsaların maliyeti de alternatif alan olmadığı için gün geçtikçe astronomik rakamlara ulaşarak el değiştirmektedir. Belediye tarafından Elazığ Nazım İmar Planında diğer küçük sanayi alanlarının yerlerinin fizibilite çalışmaları acilen yapılmalıdır.

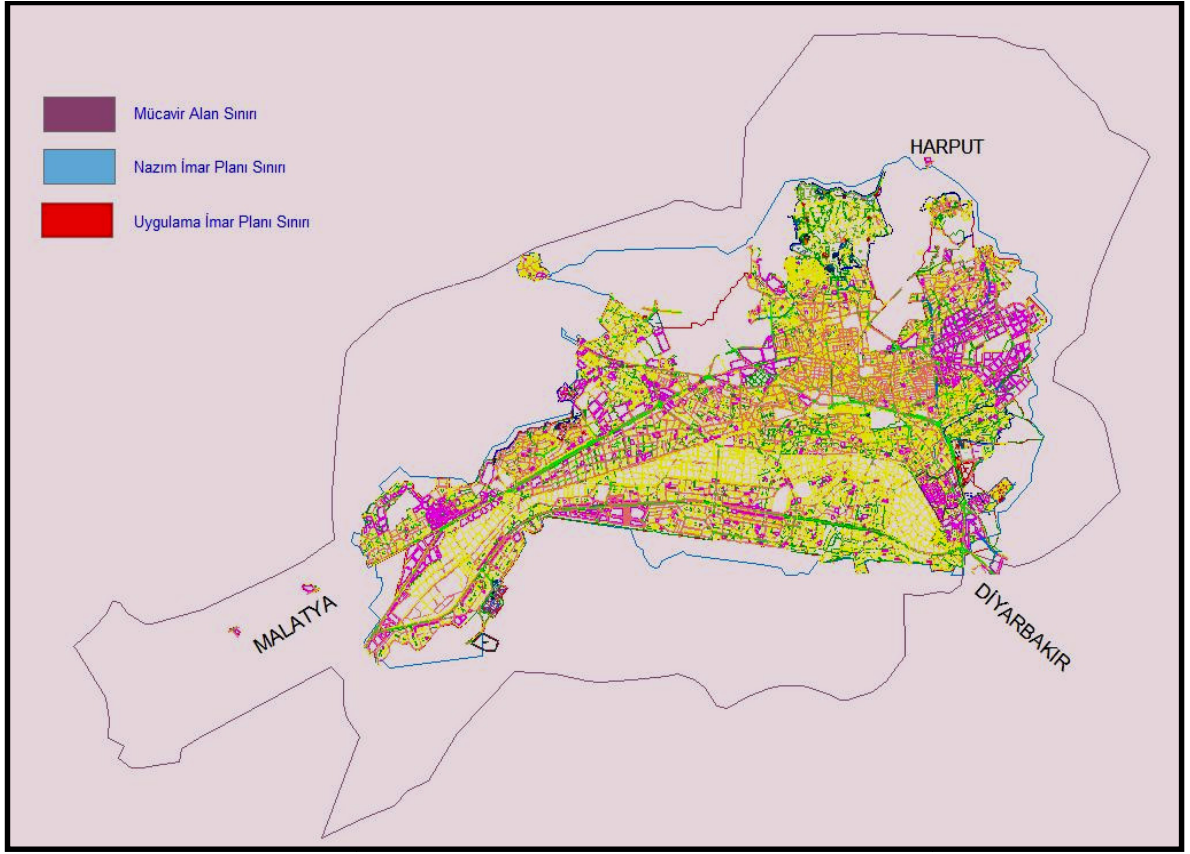
▪ Merkezde görülen otopark sorunu trafiği olumsuz yönde etkilemektedir. Ana ve tali yol kenarlarına yapılan parklar trafiğin akışını engellemekte, ulaşımı zorlaştırmaktadır. Belediye, konut ve ticari alanların ihtiyacı olan otopark yerlerinin para karşılığında yapılmasına neden olan uygulaması bu sorunun çözümünü engellemektedir. 2030' lu yıllarda merkezde taşıtlardan adım atacak yer kalmayacaktır.

▪ Elazığ'ın ilk çekirdeği ve şimdiki zamanda da ticaret merkezi olan Çarşı Mahallesi imar planında özel bölge olarak işlenmesine rağmen, vatandaşın rantının artması için yapılan kat artırımlarıyla gerçek kimliğini, görüntüsünü yitirmektedir.

- Elazığ'ın en çukur yerleri olan Kesrik, Aksaray, Olgunlar, Sürsürü mahalleri yapılaşmalarını tamamladıktan sonra en sorunlu bölgeler olarak önümüze gelecektir. Çünkü verimli tarım toprakları, büyük ve yoğun bahçe alanları bu mahallelerdedir.

- Harput daha önce belediye bir yerleşim yeri iken sonra mahalle statüsüne geçmiştir. Tarihi bir kimliğimiz, kültür mirasımız ve doğal durumu nedeniyle sahip olduğu konumu nedeniyle yeri seçilerek kurulan Harput şu anda açınacak haldedir. İfade ettiği değerlere uygun düzenlenmemiş ve restore edilmemiş olması da büyük bir kayıptır [47].

1997 yılında hazırlanan bu çalışmanın üzerinden 13 yıl geçmiş ve Elazığ'da 1989 yılında onaylanan Uygulama İmar Planları tamamen değişmemiş, bu plan üzerinde büyük ve küçük çapta birçok tadilat, ilave imar planı ve revizyon yapılmıştır. Yukarıda yer alan maddeler 1989 yılında onaylanan Uygulama İmar Planlarının 2000'li yıllara göre eksiklikleri yapılmıştır. 2010 yılına girdiğimiz şu günlerde yukarıdaki maddelerin haklılığının yanı sıra ilave edilecek birçok şey de bulunmaktadır. Tezimin bu ve diğer bölümlerinde hala eksikliği bulunan ve tadilatlarla düzeltilemeyecek boşluklardan bahsedilecektir. Onaylandığından bu yana 21 yıl geçen Elazığ Uygulama İmar Planlarının bir an önce tamamen yenilenmesi, hatta bundan önce yeni hâlihazır haritalarının oluşturulması gerekmektedir. Elazığ Belediyesinde bulunan 1/1000 Uygulama İmar Planlarından sonra yapılan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ile arasındaki uyumsuzluk uygulamada aksaklıklara sebep olmaktadır. Önemi kavranamayan bu olay hukuki boyutta Belediyenin dolayısıyla devletimizin maddi ve manevi olarak kaybetmesine yol açmaktadır. Harita 3.6'da görüldüğü üzere mücavir saha içerisinde Nazım İmar Planı yapılan alan sınırı ile Uygulama İmar Planı yapılan alan görülmektedir.



Harita 3.6. Mücavir alan, nazım imar planı sınırı ve uygulama imar planı

1994 yılında yapılan Sürsürü İlave İmar Planı 290 hektardır. Ancak uygulama sırasında bu plan da revizyona uğramıştır. Bu bölgede zemin su seviyesi yüksek, zemin emniyeti düşük değerdedir. Ancak 8 katlı binalar hızla yükselmeye başlamıştır. Bu bölge 1. derece tarım arazisidir. Burada yapılacak plan, az yoğun, yeşili bol bir planlama olması gerekirken bu göz ardı edilmiştir. Sürsürü imar planı ile imara açılan bölge, Malatya – Elazığ - Diyarbakır karayolu ile demiryolu arasında birinci sınıf tarım alanı 1-2 m.ye varacak kadar yüksek katlı yapılar için olumsuz zemine sahiptir. Çok katlı ve emsali yüksek tutmak hata olmuştur. Son yapılan Meryem Dağı, güney çevre yolu civarı imar planı 4 yıldır bitirildiği halde hukuksal boyuta taşındığından hiçbir uygulama yapılamamaktadır. Ancak burası da çevre yoluna cepheli ve deprem bölgesi olması sebebiyle yoğunluğun en az seviyede tutulması buradaki konut alanlarının girişlerinin çevre yolu ile bağlantılı olmamasına dikkat edilmesi gerekmektedir. Yine, Gülmez tepelerinde de imar çalışmaları yapıldığı halde yine hiçbir alt yapı çalışması başlatılmamıştır. 1994 - 1995 yılında yapılan Hilal Kent İlave İmar Planı 115 hektar, 2000

yılında yapılan Bızmışen İlave İmar Planı 186 hektar büyüklüğündedir. İmar planında yapılan büyük revizyonlar ise Abdullahpaşa, Bahçeli evler, Kesrik ve Esentepe mahallesi revizyon imar planıdır. Elazığ'da geçen süreçte değişik zamanlarda revizyon ve ilave planlama çalışmaları yapıldı ise de bu çalışmalar belli bir bütünlükte ve planlamada veri olarak kullanılacak gerek fiziki gerekse sosyo-ekonomik araştırma değerlendirme çalışmaları, tespit ve analizler tam olarak yapılmadan hazırlanmış ve ihtiyaçları karşılamada yetersiz kalmıştır. Bugün ise plan ile mevcut durum birbiriyle örtüşmez duruma gelmiştir [38].

Henüz Çevre Düzeni bulunmamakla beraber, hazırlanması için İl Özel İdaresi'nde gerekli çalışmalara başlanmıştır. Elazığ'da en son hazırlanan plan ise 2002 yılında onaylanan Ankara'da bulunan Elazığ'lı bir Şehir Plancısı (Ahmet KAYA) tarafından çizilen 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planıdır. Bu planda Elazığ'ın 2020 yılı projeksiyon nüfusu ortalama 491.823 olarak belirlenmiştir. Planda alınan planlama kararları ise şu şekildedir [43];

- “ Yerleşmenin mevcut imar planı kararları ve imar uygulamaları göz önünde bulundurularak gerek planlama, gerekse uygulama sorunlarına çözüm önerileri getirecek bir planlamaya gidilmesi hedeflenmiştir.

- Mevcut imar planlarında 50 m. genişliğinde doğu - batı yönünde ve şehrin güneyinden geçen çevre yolu oluşturulmuştur. Buna bağlı olarak planlama aşamasında şehrin ana ulaşım sistemi bu yol baz alınarak kurulmuştur. Ancak geçen süreçte söz konusu yolun çevre yolu niteliği taşıyamayacağı, kısa zaman sonra kent içi yol konumuna dönüşeceği ve özel mülkiyete tabi arazilerden geçtiği için kamulaştırma maliyetinin çok yüksek olacağı tespit edilmiştir. Buna karşın daha güneyden Meryem Dağı eteklerinden geçecek olan yeni çevre yolu Karayolları tarafından projelendirilmiş ve yatırım programına alınarak çalışmalar başlatılmıştır. Dolayısıyla imar planında önerilen 50 m.'lik çevre yolu iptal edilmiştir.

Yolun iptali Elazığ ilinin tüm ulaşım kurgusunu bozmaktadır. Buna bağlı olarak; planlamayla oluşturulan ulaşım sisteminin yeni çevre yolu dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi gerekliliği doğmuştur. Doğru - batı yönünde lineer gelişmekte olan kentte ana ulaşım arterleri birbirine paralel doğu - batı yönündedir. Kentte kuzey - güney yol bağlantısı yok denecek kadar az ve istenilen ölçüde değildir. Bu bağlamda gelecek yıllarda ulaşım sorunlarının yaşanmaması için planlamada kentin yaya ve trafik ulaşımının yeni çevre yolu da dikkate alınarak yeniden düzenlenmesi ve kuzey - güney ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesine özen gösterilmiştir.

- Yürürlükteki imar planında mevcut Diyarbakır - Malatya yolu şehirlerarası yol olarak değerlendirilmiş ve kentsel ulaşım sistemi içerisinde minimum seviyede kullanılmıştır. Ayrıca ağır trafik yoğunluğu oluşturan kullanımlar (terminal, hal vb.) bu yol üzerinde konumlandırılmıştır. Ancak mevcut durum ve şehrin hızlı gelişmesine paralel olarak söz konusu yol kent içi yol konumuna gelmiş ve ilin kent içi ulaşımını sağlayan en

önemli yol olmuştur. Dolayısıyla bu yolun çevresi değişen kentsel yapı göz önünde bulundurularak yeniden düzenlenmiştir.

- Elazığ kenti incelendiğinde sanayi alanlarının doğu, konut alanlarının ise batıda konumlandığı görülecektir. Bu durum kentsel ulaşım ve altyapı maliyetlerini arttıran önemli bir etkidir. Bir hat boyu uzanan lineer şehirlerde ulaşım maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla alternatif toplu taşınım sistemlerinin oluşturulması kaçınılmazdır. Mevcut demiryolu güzergâhının bu amaçla kullanılabileceği düşünülmektedir.

- Mevcut planlamada organize sanayi bölgesinin kente olan etkileri göz önünde bulundurulmamıştır. Dolayısıyla kentin organize sanayi bölgesinden kaynaklanan yönlendirmeleri planla kontrol altına alınamamıştır. Planlamada organize sanayi bölgesinin kente yansımaları ve kentin yönlendirmeleri göz önünde bulundurulmuştur.

- Hayvan ürünleri organize sanayi bölgesi ile besi organize sanayi bölgeleri de imar planı ile bütünleştirilmiş, kente olan yansımaları dikkate alınmıştır.

- Aynı şekilde Yurtbaşı beldesi sınırları içerisinde gerçekleştirilen hipodromun Elazığ kentine olacak etkileri planlamada göz önüne alınmıştır.

- Kuzey çevre yolu kapsamında açılması düşünülen Keban yolu ve Pertek yolu bağlantılarının kente yansımalarının ve bu bölgelerde oluşturacağı talepler dikkate alınmıştır.

- Ayrıca önemli bir kentsel ve kültürel birikime sahip Harput'un eski canlılığına kavuşturulması ve Elazığ'ın kullanımına açılması hedeflenmektedir.

- Güney Çevre Yolu' nun Aksaray, Sürsürü, Akçakiraz, Malatya yolunun olduğu bölgelerdeki tarım alanları gözetilerek kentsel gelişmenin Meryem dağı eteklerine doğru kaydırılmasına özen gösterilmiştir.

- Elazığ'ın kentsel alanlarının gelişme yönünün Harput yamaçları ve Meryem Dağı etekleri tarafına doğru olması, hem düz kısımlardaki tarım alanlarının korunması hem de Harput'un kentle bütünleşmesi açısından uygun bir planlama yaklaşımı olacaktır. Böylece Elazığ kentinin tarih ve kültür kenti özelliği desteklenecektir.

- Kentin kuzey ve güney kısımlarda (Harput yamaçları ve Meryem Dağı etekleri) gelişmesi hava kirliliği riskinin olmaması, deprem riskinin olmayışı, görüntü ve manzara, ulaşım avantajları nedeniyle olumlu seçimlerdir.

- Aynı zamanda kamu arazilerinin bu bölgelerde yoğun oluşu gerek kentsel sosyal donatı alanlarının gerekse kentin gereksinimi olan ve kentsel çekicilik yaratan büyük donatı kullanımlarının yer seçim kararlarının rahat verilebilmesine imkân tanımaktadır.

- Yeni imara açılacak kentin güney bölgelerinin kentin bütününe zedelemeyen düzenlenmesi ve kente artı katkı sağlaması, bu alanlarda toptan ticarete ve konut dışı kentsel çalışma alanlarına yönelik kullanımların oluşturulması hedeflenmiştir.

- Kentin merkezinde konumlanan ticaret bölgelerinde önemli sıkışmalar mevcuttur. Bu durumun giderilmesi amacıyla kent merkezinin önünü açacak alternatif alanların oluşturulması ve kent merkezinde yaya ve trafik sirkülasyonunun yeniden düzenlenmesi sağlanmıştır.

- Yapılacak planlamayla Gazi Caddesi ve çevresinde tıkanan ticaretin önünün açılması ve gelişmesinin sağlanması. Ticaret yöneliminin kamu kurumlarıyla desteklenmesi, yeni ticaret bölgelerinin oluşturulması amaçlanmaktadır.

- Gelişme alanları içerisinde konut alanlarında alt merkez oluşumları yapılarak, yakın bölgelerinde çalışma alanlarının oluşturulması konut ve çalışma alanı ilişkisinin iyi organize edilmesine özen gösterilmiştir.

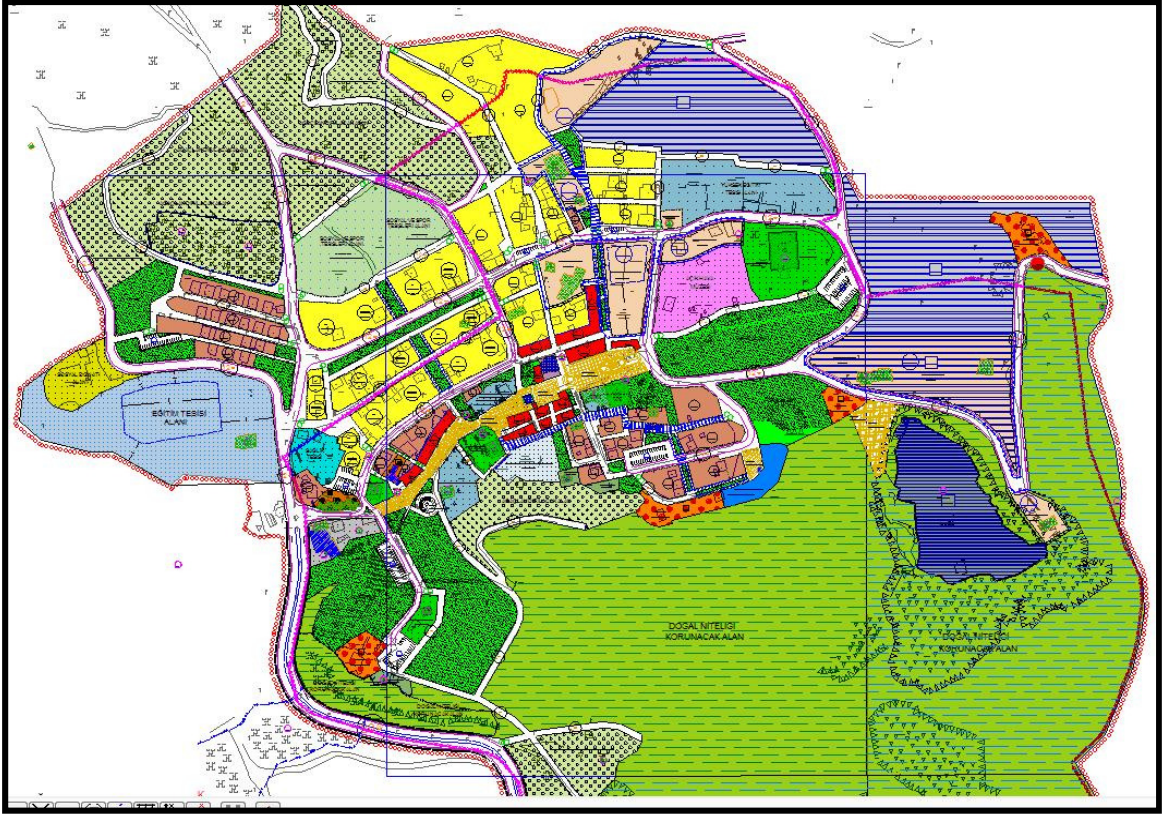
- Kentteki gecekondu alanlarının kentle entegrasyonunun sağlanması kapsamında; Şehirde alt merkez haline gelen alanlarda kentsel yenileme kaçınılmazdır. Bu bölgede; eski dokunun iyi irdelenmesi ve ile yeni doku ile ilişkilendirilmesi, alt merkez özelliği

göstermeyen ve altyapının kolay götürülebileceği alanlarda yeni düzenlemelerin ve ıslah çalışmalarının süratle yapılması, oldukça eğimli ve altyapının götürülmesi mümkün olmayan alanların birer afet alanı gibi değerlendirilmesi, bölgedeki yapı sahiplerine eşdeğer planlı kamu arazileri tahsis edilmesi, mevcut alanların ise süratle ağaçlandırılması gerekmektedir ”.

Nazım İmar Planları, arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus, yapı yoğunluklarını, gelişme yönlerini ve ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları belirten planlardır. Yani 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı uygulamaya yön veren kararlar aldığı için bu kararlarla uygulama yapılamaz. Bu nedenle 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planını hedeflerine uygun olarak 1/1000 Uygulama Planlarının hazırlanması gerekmektedir.

3.3.3.1. Koruma Amaçlı İmar Planı

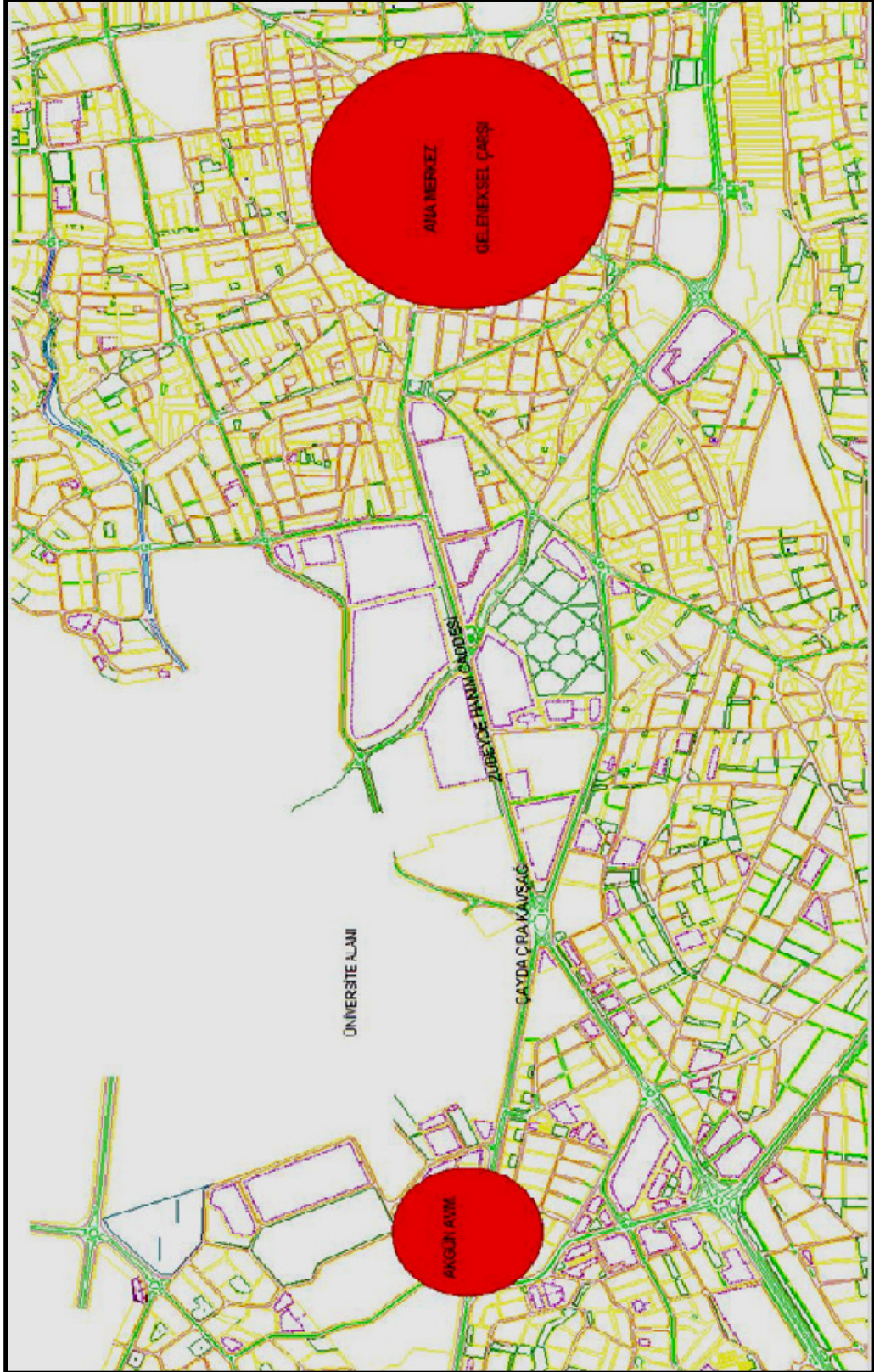
Harput Mahallesi'nin 2006 yılında yapılan hali hazır haritası, yerinde yapılan arazi çalışması ile birleştirilerek alanın 2006 yılına ait arazi kullanım analizi oluşturulmuştur. Planlama alanı içerisinde yapılan arazi kullanım analizine göre alanın % 44.8'i doğal niteliği korunacak alan, % 16.7'si boş alanlar, % 11.4'ü yol ve açık alanlar, % 9'u park, rekreasyon ve mesire alanları ve % 8,4'ü mezarlık alanlarından oluşmaktadır. Harita 3.7'de görülen planda toplam alan 940.148m² 'dir. Planın %2.65'ini gelişme konut alanları oluştururken, % 3.7'sini kültürel tesis alanı, % 0.54'ünü sosyal tesis alanı, %1.48'ini dini tesis alanı, % 4.19'unu yüksek okul ve diyanet eğitim tesis alanı, % 1.47'sini ticaret alanı, % 0.89'unu günübirlik tesis alanı, % 0.24'ünü pansiyon alanı, % 7.96'sını park alanı, % 12.80'inin 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı, % 2.75'ini Özel Proje Alanı oluşturmaktadır. Harput'ta 2025 yılı için planlama dönemi sonu projeksiyon nüfusu 2.000 kişi olarak belirlenmiştir [48].



Harita 3.7. Harput koruma amaçlı imar planı [48].

3.4. Şehir Merkezinin İncelenmesi

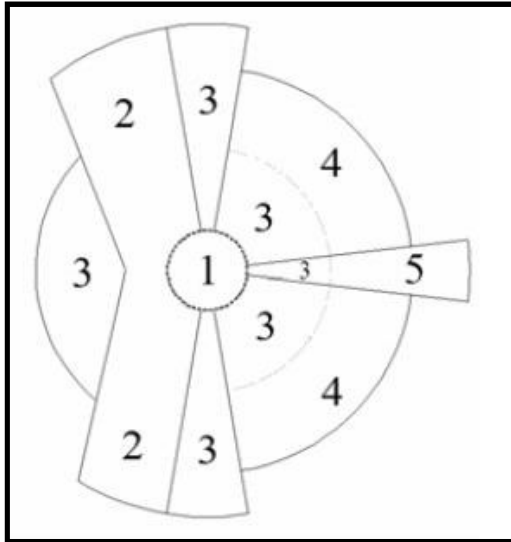
Elazığ'da, şehirleşme açısından tek merkezli bir gelişme vardır. Ancak son zamanlarda yapılaşmanın yoğun olduğu batı ve kuzeye doğru, merkez oluşmasa da ciddi anlamda bir kayma söz konusudur. Bu kayma sadece konut değil kısmen işyeri ve ticaret olarak da gerçekleşmektedir. Bu kaymaya rağmen şehir merkezinde bulunan belli caddeler (Gazi, Vali Fahri Bey, Harput, Hürriyet Cad.) hala eski yoğunluğunu korumaktadır. Bunun sebebi olarak; eskiden konut olarak kullanılan bir kısım binalardaki nüfusun taşınmasıyla birlikte iş yerine (büro, dersane, bazı kamu kurumları..) dönüşmesi ve burada sürekli olarak hareketliliğin yaşanması; günlük ticari alanların (mağaza, market ve küçük ve yerli esnaf) tam anlamıyla şehir dışına taşınma endişesi; sokak ve caddelerin yeterli genişlikte olmamasından kaynaklanan trafik sıkışıklıkları, otopark sorunlarını gösterebiliriz. Harita 3.8'de günümüzde insan yoğunluğunun fazla olduğu yerler kırmızı daire ile gösterilmiştir. Ana yoğunluk muhakkak hala merkezde bulunmaktadır. Ancak Akgün AVM'nin bulunduğu alan da Adliye Sarayının da buraya taşınmasıyla belli bir yoğunluğa sahiptir.



Harita 3.8. Şehir merkezinin incelenmesi

Keleş'e göre (2002), kentler temel olarak 'Ortak Özekli Çemberler Kuramı', 'Dilimler Kuramı' ve 'Birden Çok Özekli Büyüme Kuramı' olmak üzere üç çeşit büyüme göstermektedir. Bu kuramlara baktığımızda Elazığ Dilimler Kuramına uymaktadır. Bu kurama göre; kentlerin büyümesi, ana ulaşım kanalları boyunca ve yıldız biçimindeki bir kentin oluşumuna en az direnç gösteren yönlerde, fakat yine bir çemberin özeğinden çevresine doğru uzayan dilimler biçiminde olmaktadır. Bu dilimler, kentin türlü işlevlerinin görülmesine ayrılmış kesimler niteliğindedir. Kurama göre, farklı gelir dilimlerinde ve farklı sınıflara üye olanlar, farklı bölgelerde oturur ve gelirlerindeki yükselmeyle, aynı kesim içinde özekten çevreye doğru hareket ederler [49].

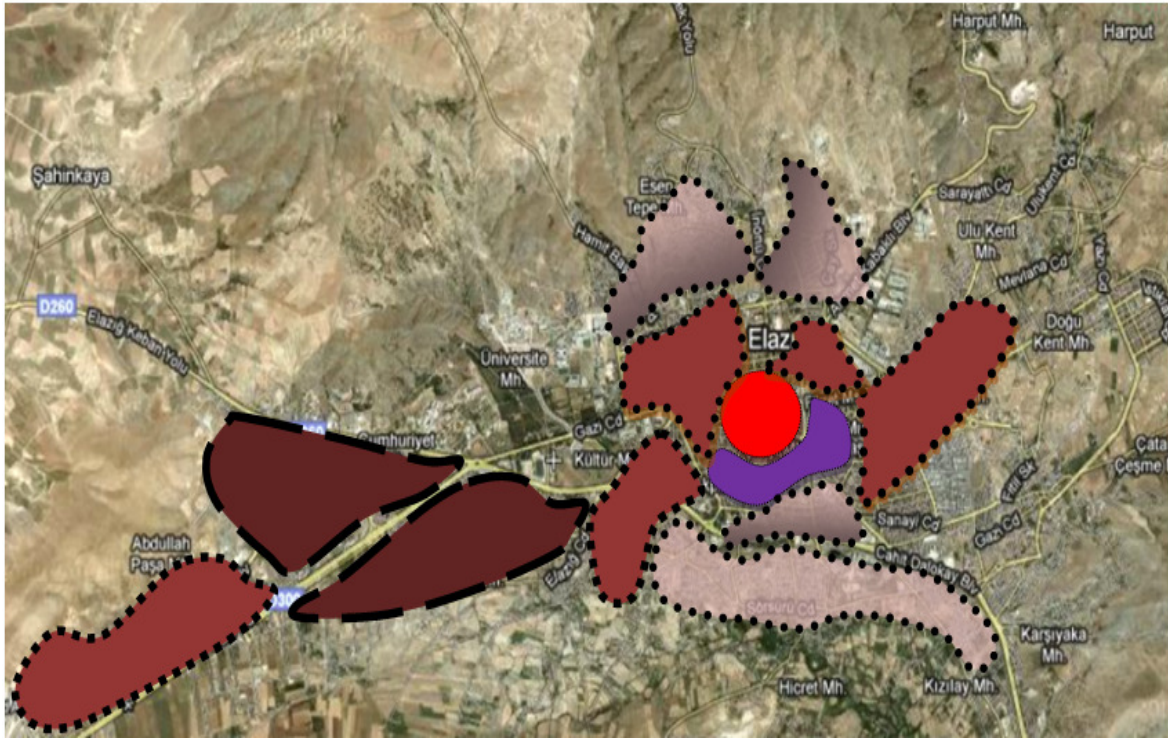
Buna göre Şekil 3.1'de ki gibi kent beş ayrı dilimden oluşan bir organizma haline döner. Merkezde yer alan bölge, özeksel iş ve ticaret bölgesidir. İkinci dilimde, toptancılık ve hafif sanayi kuruluşları bulunur. Bu dilim, kentin yüksek ölçünlü oturma alanlarının tam karşısı olan ucuna rastlar. Üçüncü dilim, alt sınıf konutları bölgesidir. Burası sanayi bölgesine yakındır. Eskiden zengin kesim otururken, şimdi onların terk ettiği, geçiş halindeki alanlarda da, alt sınıf konutlarına rastlanabilir. Dördüncü ve beşinci dilimler ise, sırasıyla, orta halli sınıf ve katmanlarla, yüksek gelirli sınıfların oturmalarına ayrılmış durumdadır [49].



- 1- Merkezi İş Bölgesi
- 2- Toptan Satış-Hafif İmalat Bölgesi
- 3- Alt Sınıf Konutları Bölgesi
- 4- Orta Sınıf Konutları Bölgesi
- 5- Yüksek Standartlı Konut Alanları

Şekil 3.1. Dilimler kuramı [49].

Dilimler Kuramını Elazığ’a uyarladığımızda Resim 3.6’daki gibi bir görüntü ortaya çıkmaktadır. Kırmızı daire, merkezde (1) bulunan Gazi Caddesi, Vali Fahri Bey Caddesi, Hürriyet Caddesi, 1. ve 2. Harput Caddesi şehrin Merkezi İş Bölgesini göstermekte; mor alan bölge ise toptan ve hafif imalatın (2) olduğu geleneksel çarşı ve bu çarşının güney kısımlarıdır. Bunun hemen arkasında krem ve açık kahverengi ilçe gösterilen alanlarda, orta (4) ve alt (3) gelir gruplarına ait bölgeler yer alır. Birçok şehirde olduğu gibi üst gelir grupları şehrin dış çeperlerinde ve şehrin batısında orta ve alt gelirin zıttı yönünde yeni imara açılan alanlarda yer almaktadır. Bu alan ise resimde koyu kahverengi ile gösterilmiştir.



Resim 3.6. Dilimler kuramına göre Elazığ şehir merkezinin incelenmesi

3.4.1. Kent İmajı

Kent imajı, kentin yaşayanları ya da o kente dışarıdan gelen ziyaretçilerin aklında bıraktığı iyi ya da kötü ilk çağrışım ve beyinlerde oluşan fotoğraf; bir yeri tarif ederken yön verilecek nokta; buluşma noktaları olarak tanımlayabiliriz. Elazığ il merkezini düşündüğümüzde kent imajı olarak aklımızda kalan öğeler şunlardır; Harput (Harput ve

içerisindeki eserler), İzzet Paşa Camii, Atatürk Heykeli (heykel), Hükümet Konağı, Öğretmenevi, Kapalı Çarşı, Çaydaçıra, İstasyon Binası, Postane Binası, Orduevi, Beyaz Çeşme, Emniyet Sarayı, Hastaneler, Saray Camii, Buğday Meydanı, Şire Meydanı, Terminal, Bölge Camii, İller Bankası Binası, Çocuk İslahevi, Kapalı Spor Salonu, Büyük Çarşı, vb.

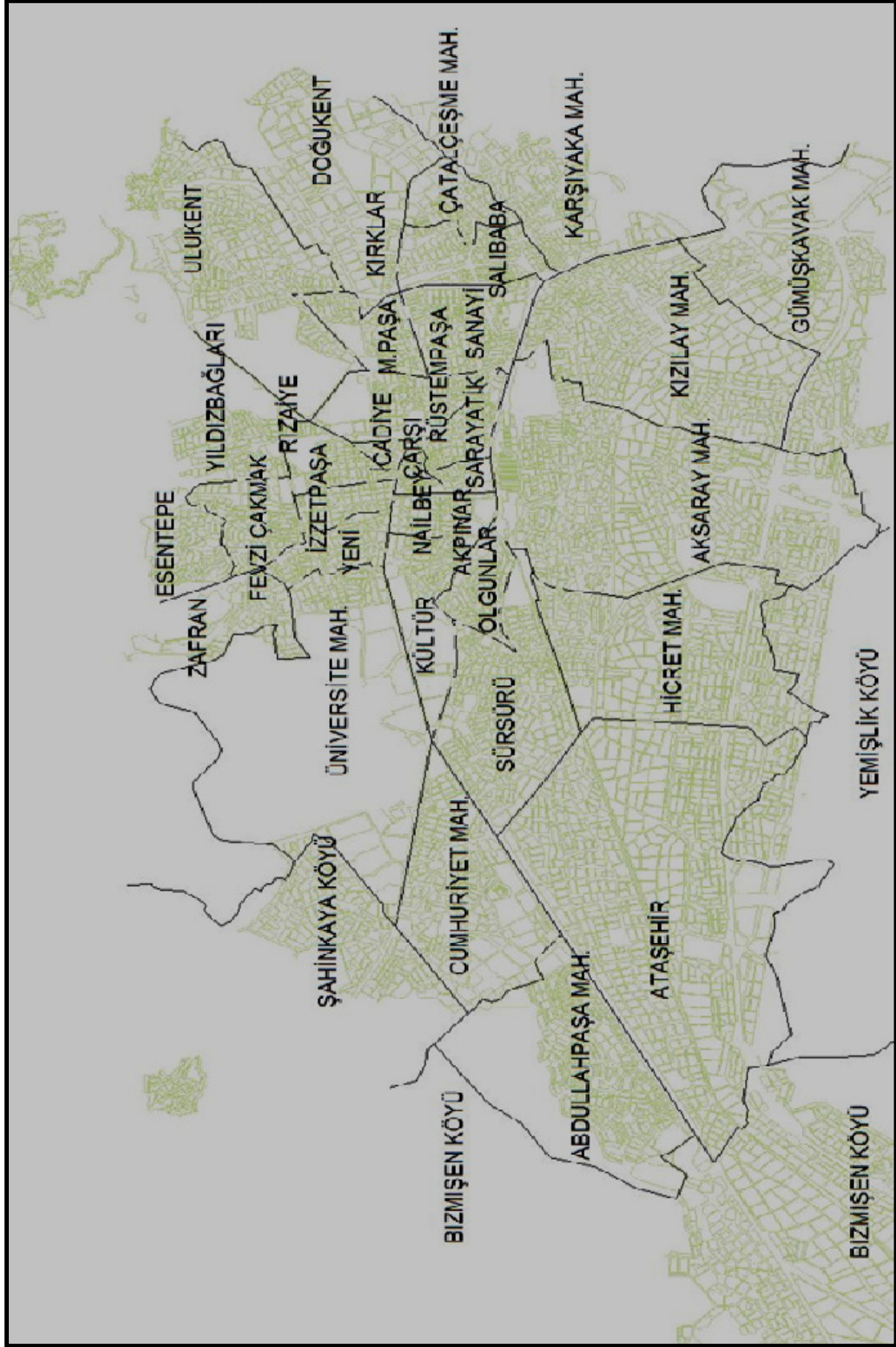
Maalesef bunların hepsi Elazığ'da örnek olarak gösterilebilecek yapılar ya da yerler değildir. Kapalı Çarşı gibi bakımsız kalmış, Terminal, Kapalı Spor Salonu, Büyük Çarşı gibi kullanım ömrünü tamamlamış ve şehirde kötü bir görüntüye sebep olan imajlar da bulunmaktadır. Bunun yanı sıra İzzet Paşa Camii bulunduğu yer itibarıyla yüksek binalar arasında kendini gösterememekte, Postane Binası da yine Vali Fahri Bey Caddesinden gelen trafiği kestiği için birçok insan tarafından istenmemektedir. Gazi Caddesinin güneyinde bulunan ve Elazığ'ın tarihsel gelişiminde de bahsedildiği üzere çok eski olan meydanlar (Şire, Buğday Meydanı..) ve Kapalı Çarşı ise yine gerekli yönlendirmeler yapılmadığı için sahipsiz kalmış durumdadır.

Elazığ Belediyesinin internet sitesine yapılan bir anket; 'Elazığ'ın ulusal ve uluslararası imajı sizce ne olmalıdır'? Sorusuna Kültür Şehri % 48 oy alarak birinci sırada olmuştur. Bunu % 17 ile Sanayi, % 15 ile Ticaret, % 8 ile Sağlık takip etmektedir [46]. Genel olarak baktığımızda Harput'ta bulunan tarihi ve arkeolojik eserleri ve mistik havası ile Elazığ'ın edebiyata verdiği önem ve ilgisinden dolayı Kültür Şehri olmaya aday olabileceği doğrudur. Ancak bunun için Harput'la ilgili çalışmaların hızlandırılması gerekmektedir. Aslında planlama çalışmalarının buradan başlaması ve uygulama hatta tasarım aşamalarında bir kültür şehri olacaksa şehri ona göre yönlendirmek gerekmektedir. Nazım Plan aşamasında bırakılan donatı alanların niteliği ve yönlendirmesi; uygulama aşamasında ise yine bu binaların yeri, mimarisi; tasarım aşamasında ise kullanılacak öğeler ve kent mobilyaları önemli bir yer tutmaktadır.

3.5. İl'in Mahalleleri

Elazığ'da Harita 3.9'da görüldüğü gibi 35 adet mahalle bulunmaktadır. Bu mahalleler şunlardır:

- | | | |
|-----------------|----------------|-------------------------|
| 1. Çarşı | 13. Gümüşkavak | 25. Yeni |
| 2. Rızaiye | 14. Göllübağ | 26. Yıldız Bağları |
| 3. Nailbey | 15. Harput | 27. Abdullahpaşa |
| 4. İzzetpaşa | 16. Hicret | 28. Akpınar |
| 5. Kültür | 17. Kırklar | 29. Mustafapaşa |
| 6. Sürsürü | 18. Rüstempaşa | 30. Üniveriste |
| 7. Cumhuriyet | 19. Zafran | 31. Doğukent |
| 8. Alayaprak | 20. Salıibaba | 32. Aksaray (Yığinki) |
| 9. Çatalçeşme | 21. Sanayi | 33. Kızılay (Kesrik) |
| 10. Cumhuriyet | 22. Sarayatik | 34. Ulukent (Hüseyinik) |
| 11. Esentepe | 23. İcadiye | 35. Ataşehir [50]. |
| 12.Fevzi Çakmak | 24. Olgunlar | |



Harita 3.9. Elazığ mahalle paftası [46].

3.6. Konut Alanlarının İncelenmesi

Nüfus, Harput'tan ovaya göç ettiği zaman ilk olarak bahçeli tek veya iki katlı evler yapılmaya başlanmıştı. Bu evlere cephe olan yollar o zamanın nüfusuna yeterli genişlikteydi. Ancak zamanla artan nüfus, şehri dışından ve köylerden gelen göçler ile birlikte merkezde yoğunluğu arttırmış, yeni iskân bölgeleri gelişigüzel oluşmaya başlamıştır. 1930 yılında yapılan plan gelen nüfusa yetmezken nüfus yine de artmaya devam etmiştir. Örnek olarak Harita 3.2'de ki 1959'da hazırlanan halihazır haritasına ve Resim 3.7'ye bakıldığında merkezdeki birçok yolun ne yazık ki bugünkü genişliğinde olduğu ve günümüzde şehir planlaması açısından birçok problemli yapının da bu zamanlarda teşekkül ettiği görülmektedir.



Resim 3.7. Elazığ merkez, havadan görünüm – 1968

1965 yılı Elazığ imar planı da çoğunlukla az katlı ve az yoğun bir dokulaşmayı hedeflemişti. Özellikle nizamı belediyenin yönetmelik uygulamasına bırakan “meskûn gösterimlerin” çoğunlukta olduğu kent merkezinde evvela çatı katlarının tam kata çevrilmesini yanlış yorumlayan belediye daha sonra tüm kent merkezinde yaptığı bir nizam

revizyonuyla, katları ve yoğunlukları tekrar artmıştır. Bu revizyonla birlikte şehir merkezinde uygulama bir kaosa bürünmüştür. Zamanla eski kent ticaret merkezi iki veya üç katlı ve yoğun dokusuyla sıhhileştirilemez iken bu karar ile problemler daha da zorlaşmıştır. Yerleşme alanının değişik kesimlerinde dört veya sekiz kat arasında binalar teşekkül etmiştir. Binalar genellikle bitişik düzen oluşturduklarında merkezde park ve ulaşım sorununu gittikçe zorlaşmıştır. Bu değişiklikle bir yandan zaten dar bir alana sıkışmış bulunan merkezin tıkanması olasılıkları arttırılmış, öte yandan daha önemlisi imar planının ana kararlarını gerçekleştirme imkânı engellenmiştir [36].

Nüfusun 420.000'lere ulaşmasıyla 1989 yılında hazırlanan ikinci imar planı yine az yoğun ve Çarşı Mahallesi merkezli idi. Ancak zaman içerisinde yapılan tadilatlarla birlikte gün geçtikçe ayırık nizam terk edilerek bitişik nizama geçilmiş, kat yükseklikleri arttırılmış, yine yol genişlikleri aynı kalmış, şehrin doğru yönlendirilmesi için gerekli planlamanın analiz ve sentezleri yapılamamış ve Elazığ bugünkü halini almıştır.

1988 yılında onaylanan nazım planında, yerleşik alanda yoğunluk kontrolünün sınırlı oluşu nedeniyle talebin, merkezden yakın gelişme alanlarına doğru akışı teşvik etmek amacıyla bu kesimlerdeki gelişme alanlarında yoğunluk artışına gidilmiştir. Bu yoğunluk kararı o alanın yapılaşmasını hızlandırmak ve şehrin o yöne gelişmesini desteklemek amacıyla alınmıştır. Özellikle değişik merkezlerin oluşması ve gelişmesinde yüksek yoğunluklar önemli bir koşuldur [36].

1988 yılındaki Elazığ nazım planında yapı yoğunlukları şöyledir;

- Batıda demiryolları kuzeyinde kalan Sürsürü kesiminde kat adedi 4 ve inşaat emsali 1'dir. Oldukça verimli tarım topraklarının bulunduğu bu kesimde bahçeli ev, küçük ve orta büyüklükte kooperatif talepleri vardır.
- Kent kuzeyindeki gelişme alanları farklı 2 kavşak oluşturmaktadır. Sel kanalı (çevre yolu) güneyindeki düz alanlarda 4 ile 6 katlı arasında değişen apartman düzenleri önerilmiş, sel yatağı kuzeyindeki yamaç ve sırtlarda 2 ve yer yer 3 katlı düzenler önerilmiştir.
- Batıda Keban Yolu ve çevresinde mevcut oluşum 2 katlı bahçeli evler şeklindedirler. Apartmanlaşma daha çok Keban Malatya kavşağı ve karayoluna yakın kuşaklardadır. Merkez ve yol kuşaklarında çok katlı 4 ile 6 ve 1 ila 2 emsali apartmanlaşma iç kesimlerde ise ve yer yer 3 katlı ev düzenleri önerilmiştir.
- Demiryolları güneyi çimento fabrikası ve istasyon çevresindeki iki katlı yerleşik alan dışında kırsal bir yerleşik alan vardır [36].

1988 yılındaki nazım plan bunları önerirken, geçen zaman zarfında belediye yönetimlerinin aldığı kat arttırma kararları ile bu bölgelerdeki yoğunluklar arttırılmıştır. Sürsürü kesiminde 4 kat önerilirken 5'e çıkmış, merkez ve yol kuşaklarında ayrıca iç kesimlerdeki yoğunluklarda bu kararla arttırılmıştır. Yoğunluk artırımının en büyük nedenlerinden biri, yüksek yoğunluk verilen alanların arazi fiyatlarının yükselmesi ve bundan dolayı taleplerin kat artırımı şeklinde olmasıdır. Belediyeler ve belediye meclis üyeleri politik olmaları sebebiyle, belediyelere gelen bu, istekleri bazı kişi ve kurumlara rant sağlamak amacıyla şehrin geleceğini düşünmeden bu yönde kararlar almaktadır. Bu yönde baskılar her zaman olmuştur. Belediyede imar ve şehir planından anlayan teknik eleman bulunmayışı ve belediye meclis üyeliğine seçilen kişilerin bu konuda yeterli bilgi ve deneyime sahip olmayışları da bu yönde kararlar alınmasında etken olmaktadır [36].

Elazığ'da bulunan konutları yoğunluğuna ve gelir gruplarına göre iki açıdan incelemek gerekmektedir. Birinci açıdan konutları az yoğun (1 - 4 kat), orta yoğun (5 - 6 kat) ve çok yoğun (7 - 12 kat) olmak üzere üç bölüme ayırırsak günümüz itibariyle konutların dağılımı şu şekilde resmedilebilir;

Az Yoğun Konutlar: Çarşı, Yıldız Bağları, Fevzi Çakmak, Zafran, Sarayönü, Salıbaba, Ulukent, Aksaray, Karşıyaka, Keban Yolu üzerindeki konutlar, Doğukent Mahallesi'nin bir kısmı, Sürsürü Mahallesi'nin bir kısmı, yeni planlanan güneyçevre yolunun kuzey ve batısında planlanan bağ-bahçe alanları, Harput,

Orta Yoğun Konutlar: Nailbey, Kültür, İzzetpaşa, Yeni, Üniversite, Mustafapaşa, Doğukent Mahallesi'nin bir kısmı, Ataşehir Mahallesi'nin bir kısmı, Abdullahpaşa, Ulukent,

Çok Yoğun Konutlar: Bahçelievler civarı, TOKİ konutlarının bir kısmı, Sürsürü Mahallesi'nde ana arterler, ile Gazi Caddesi, Vali Fahribey Caddesi, İstasyon ve Şehit İdris Doğan Caddesi, İzzetpaşa Caddesi, Malatya Yolu, Misland civarındaki konutlar, Hilal Kent mevki, Polis Okulu karşısındaki binalar,

Gelir gruplarına göre düşük gelir grubu, orta gelir grubu ve üst gelir grubu olmak üzere 3 bölüme ayırdığımızda şu şekilde bir görüntü ortaya çıkmaktadır;

Düşük Gelir Grubu: 1950'lerden başlayarak kamu yatırımları ile sanayileşmeye başlayan kentin nüfusu, kırsal kesimden ve çevre illerden aldığı göçle hızla artmış ve kent gecekondular mahalleleri ile çevrelenmiştir. Kentsel alanın en dış çemberinde de düşük gelir grubu yerleşmeleri ve gecekondular vardır. Kenti çevreleyen az katlı, düşük gelir grubu

yerleşmeler, kuzeyde Fevzi Çakmak ve Zafran, kuzeydoğu Sarayönü, doğuda Salı Baba, Karşıyaka Mahalleleri ve güneydoğuda 56. Evler Mahallesi'nin arka kesimidir. Bu yerleşmelerin bir bölümü kente göç eden kırsal nüfusun hazine toprakları ya da hisseli tapulu arsalar üzerine yaptıkları kötü nitelikli konutlardan; bir bölümü de İmar Bakanlığı eliyle yapılan toplu konut yerleşmelerinden oluşur. Kentin doğusunda, batısında ve kuzeyindeki Zafran' da kurulan gecekondu önleme bölgeleri ve Kentsel Dönüşüm Bölgesi ile Malatya yolu üzerinde Keban' dan gelenler için yapılan 1800 Evler bu ikinci tip toplu konutlarının örnekleridir [43].

Orta Gelir Grubu: Orta gelir grubu yerleşme alanlarının bir bölümü, eski kent parçalarının kentin yerlilerince terk edilip, köyden göçen görece varlıklı ailelerin yerleşmesi sonucu nitelik değiştirmesi ile bir bölümü de memur ve esnaf kesimlerinin kooperatifler kurarak yaptırdıkları sitelerden oluşur. Yeni mahalle, özellikle bu ikinci grubun yerleştiği, kooperatiflerce yaptırılan toplu konutların yaygın olduğu kesimdir [43]. İzzetpaşa, Nailbey, Çarşı, Rızaiye, İcadiye, Sürsürü ve Ataşehir Mahallelerinin bir kısmı yaygın olarak orta kesim tarafından tercih edilmiştir.

Üst Gelir Grubu: Kat adetlerinin artmasıyla gelir seviyesinin de yükselmesi şehirlerde genel bir kanıdır. Elazığ'da da bu şekildedir ancak Sürsürü ve Bahçelievler Mahallelerinde bulunan kimi 1-3 kat arası binalarda da üst gelir grubu ikamet etmektedir.

Elazığ'da gelişme merkezden dışa açılım başladığı zaman, ilk olarak lineer bir şekilde batıya ve güney batıya olmuştur. 1960 yılından bu yana daha çok batı yönünde olduğu Harita 3.4'de de görülmektedir. Türkiye'de doğu şehirlerinin birçoğu zaten batı yönüne doğru büyümektedir. Ancak son zamanlarda Elazığ'da depremlerin olması kuzeyde bulunan sağlam zeminli arazilerin değer kazanmasına sebep oldu. Kuzeye açılımın bir diğer sebebi de hâkim manzaraya sahip olmasıdır.

3.7. Ticari Alanların İncelenmesi

Elazığ 2000'li yıllardan sonra inşaat olarak ciddi anlamda bir büyüme kaydetmiş ve batı ve kuzeye doğru kayma göstermiştir. Bu kayma sadece konut değil aynı zamanda işyeri ve ticari olarak kayma şeklindedir. Ticaretin merkezi Gazi Caddesi, Hürriyet Caddesi, Şehit İlhanlar Caddesi ve Vali Fahri Bey Caddesi ile kısmen İstasyon Caddesi'nde bulunmaktadır. Geleneksel ticaretin yapıldığı Çarşı Mahallesi civarı da ticari

anlamda insan yoğunluğunun bulunduğu alanlardır. Şehir merkezinde bulunan bu caddelerin hala eski yoğunluğunu korumasının sebebi günlük ticari alanların tam anlamıyla şehir dışına taşınmaması ve bu nedenle ikinci bir merkez oluşamamasıdır. Şuan da merkez dışında genellikle bir kısım lokanta, büyük alışveriş merkezleri ile bir kısım büyük mağaza yer almaktadır.

Gazi Caddesi üzerinde, bankalar, sigorta ve çeşitli finansman kurumları, eczaneler, avukatlık ve mühendislik büroları, dershaneler, beyaz eşya satan mağazalar, işyerleri, görece yüksek gelir düzeyine yönelik büyük mağazalar - konfeksiyonlar, bilgisayar satış ve bakım servisleri, mobilya satış mağazaları, pastaneler, alışveriş merkezleri, aktarlar, müzik stüdyoları, şekerçiler, baharatçılar, spor malzemeleri satan mağazalar, lokantalar ve büyük çarşılar (Büyük Çarşı, 50'ler Çarşısı vs.) ve bilinen pasajlar (Erzen Pasajı, Emmioğlu Pasajı, Zırhlıoğlu Pasajı, Yüce Pasajı vs.) ticari merkezin Gazi Caddesi üzerindeki aksını oluşturmaktadır [43].

1994 yılında imara açılan Elazığ-Malatya karayolunun güney yönündeki Sürsürü mahallesindeki İlave İmar Planı imar uygulamaları hızla devam ettiği için Elazığ - Malatya Karayolunun Keban kavşağı ile Baskil kavşağı arasında kalan güzergâhı üzerinde ticari bir aks oluşmaya başlamıştır. Bu güzergâh üzerinde mobilya üreten firmaların teşhir salonları ve mağazaları (İpek Möble, İstikbal, Bellona), otomobil üreten firmalarının plazaları ve bakım servisleri (Opel, Tofaş), büyük alışveriş merkezleri ve depoları (Misaş, Çarşı Mağazası, Kısmet, Royal gibi), kafeler, halı sahalar, benzin istasyonları, LPG istasyonları, çeşitli dallarda üretim yapan imalathaneler, özel okul bulunmaktadır [43]. Ayrıca Misland'ın yapımı da şehri yönlendiren bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Hürriyet Caddesinde bulunan bankalar yavaş yavaş şehir dışına doğru kayma göstermektedir. Yine şehir merkezinde bulunan ve günün belli saatlerinde yaya ve araç trafiğini olumsuz etkileyen dershanelerden birkaçı da şehir dışına kaymaktadır. Ancak bunlar ileride ikinci merkezin oluşabileceği bölgelere kaymaktadır. Bu nedenle karar vericilerin ikinci merkezin oluşacağı bölgeyi iyi tayin etmeleri gerekmektedir. Yoksa yeni merkezin eskisinden pek farkı olmaz.

Kent merkezinde yukarıda verilen caddelerin haricinde ticari olarak gelişmeye başlayan fakat konut alanlarının sadece zemin katlarında faaliyetlerine devam eden caddelerde vardır. Bunlar arasında son yıllarda gelişmeye başlayan Kazım Karabekir Caddesi, Namık Çitçi Caddesi, Mevlana Caddesi ve Kışla Caddesini sayabiliriz [43].

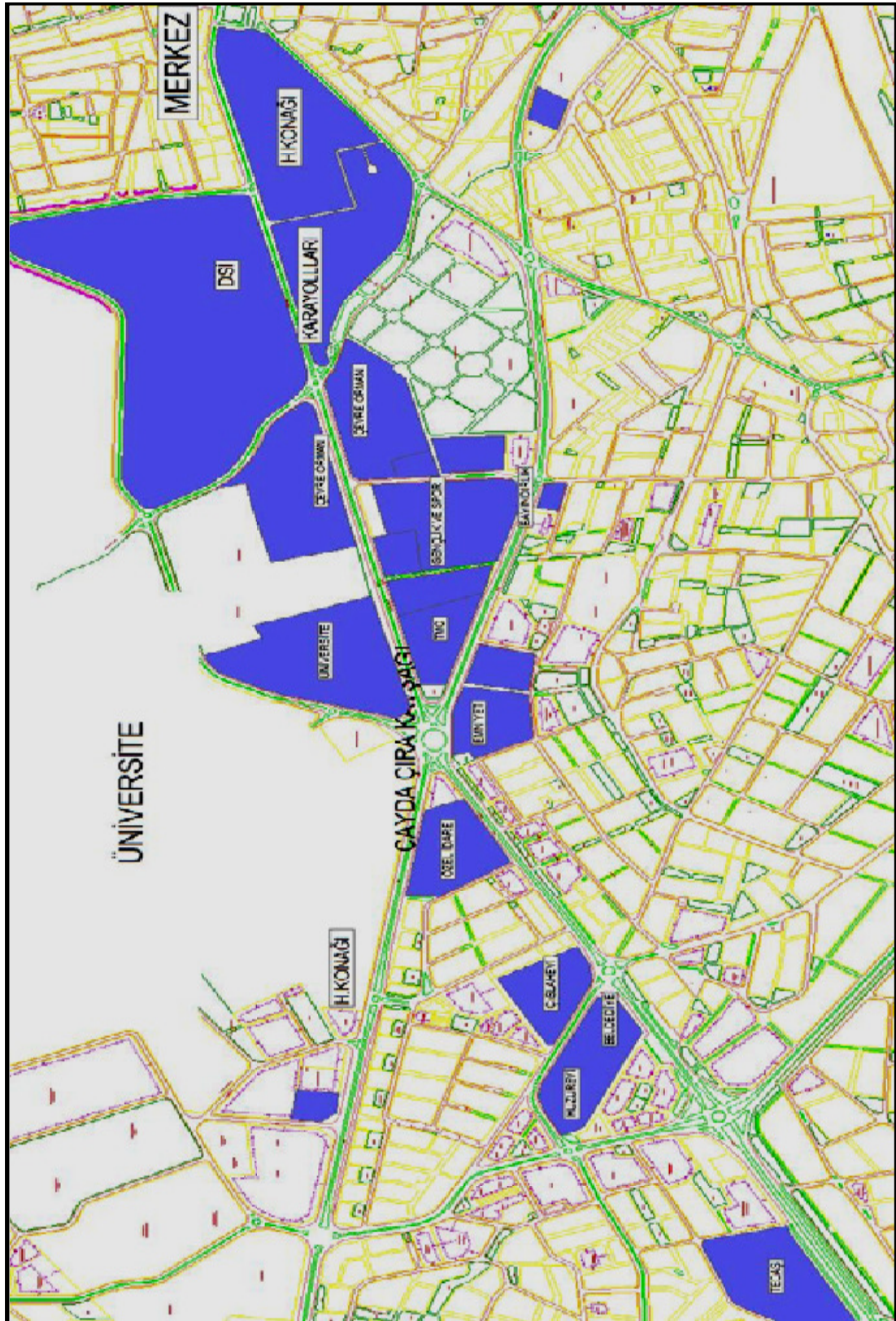
Ticari anlamda Elazığ nüfus artışına paralel olarak bir büyüme kaydedememektedir. Ticaret eski doku arasında sıkışıp kalmıştır. Şuanda Elazığ'ın ihtiyacı olan şey mevcut dokusuna sıkışan ticareti ıslah etmek, büyük alan ihtiyacı olan işyerleri için yeni gelişim bölgeleri tayin etmek, merkez dışında yaşayanların merkeze bağımlılığını azaltmak, yaya ve araç ulaşımını birbirinden ayrı ancak birbiriyle ilişkili bir şekilde düzenlemektir.

3.8. Kamu Alanlarının İncelenmesi

Elazığ kent merkezi olma özelliği sebebiyle idari örgütlenme yönünden oldukça gelişmiş bir yapısı vardır. Çeşitli kurumların il müdürlüklerinin yanı sıra birçok kurumunda (karayolları, köy hizmetleri vb.) bölge müdürlükleri kentte bulunmaktadır. Bu kullanımlar kentte değişik konum ve büyüklüklerde yer seçmişlerdir. Özellikle bölge müdürlükleri büyük alan kullanımlarına sahiptirler. Kentte, büyük yatırımcı kuruluşların Bölge Müdürlükleri şeklinde taşra teşkilatları kurulmuştur (Karayolları, DSİ, İl Özel İdaresi, Toprak-Su vb.) [43]. Büyük alanlara gereksinimi olan Karayolları, DSİ, İl Özel İdaresi, TEK gibi önemli kamu kuruluşları çok önceden kentin dış bölgelerinde konumlanırken şehir büyüdükçe bu alanlar şehir içinde kalmıştır. Özellikle Karayollarına ait araçların bulunduğu alan çok geniş bir alan olmakla birlikte Hükümet Konağının yanında yer almaktadır. Yürüyüş yolu olarak kullanılan alan kötü bir görüntü sergilemektedir. Eski Belediye binası çarşının tam ortasında iken 2005 yılında yıkılma kararı alınmış ve şuanda müdürlükler farklı yerlerde geçici olarak hizmet vermektedir. Yeni Belediye Binasının alanı 22.500 m² olup inşaatın oturum alanı ise 3.700 m² büyüklükte bir alanda Çocuk Islah Evinin yanında bitme aşamasındadır. Belediye binasının yeri acele verilmiş bir karardır. Elazığ – Malatya yolu şuanda çok hızlı gelişen bir caddedir. Belediye binası bittikten sonra buradaki trafik kat kat artacak ve sıkıntı yaratacaktır. Elazığ'ın hızlı büyümesine karşılık ileride alacağı pozisyon ve projeksiyon nüfusu düşünülmemiştir. Şu anda yapılan bina sadece bugün itibariyle nüfus ve iş yoğunluğunu karşılayabilecek kapasitededir. Olması gerekendir ancak planlanan olmamalıdır.

Elazığ'da kamu alanları Harita 3.10'da görüldüğü gibi ağırlıklı olarak rantın yüksek değerinde olduğu Zübeyde Hanım Caddesi ve Elazığ-Malatya yolu üzerinde bulunmaktadır. Şehircilik açısından bu iki şekilde yorumlanabilir. Kamu kurumları gündüz nüfusunu çeker geceleri ise tenhalaşır. Bu nedenle buralarda suç oranları artar. Başka yönden düşünersek

rantın yüksek olduğu bu mekânlar yüksek katlı binalar yerine şehre nefes aldırın mekânlar haline gelir. Bu iki farklı yorumu Elazığ için düşünürsek kamu alanları Elazığ'a nefes aldırılmaktadır. Bu yollar üzerinde oluşturulan yürüme yolları ve park alanları geceleri hiç de ıssızlaşmasına izin vermemektedir. Ayrıca Adliye Sarayının Akgün AVM'nin yan tarafına taşınması buranın ikinci merkez olma olasılığını güçlendirmektedir.

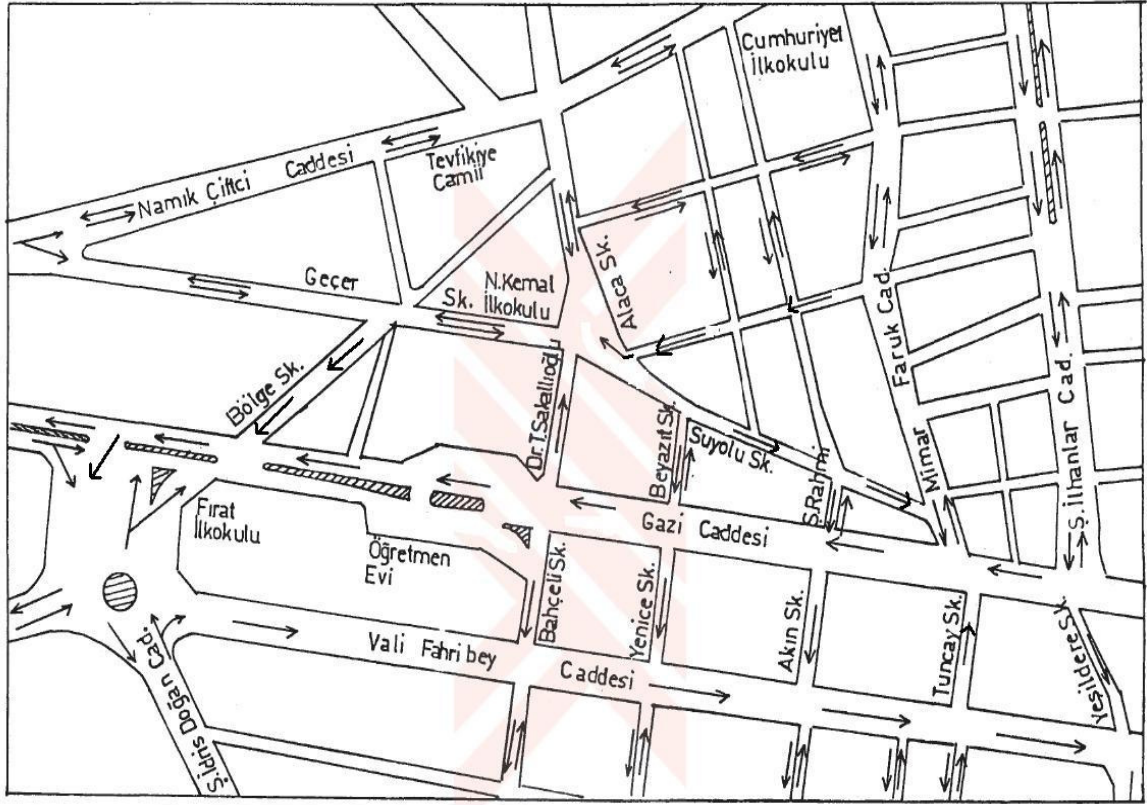


Harita 3.10. Kamu alanlarının incelenmesi

3.9. İç Ulaşımın İncelenmesi

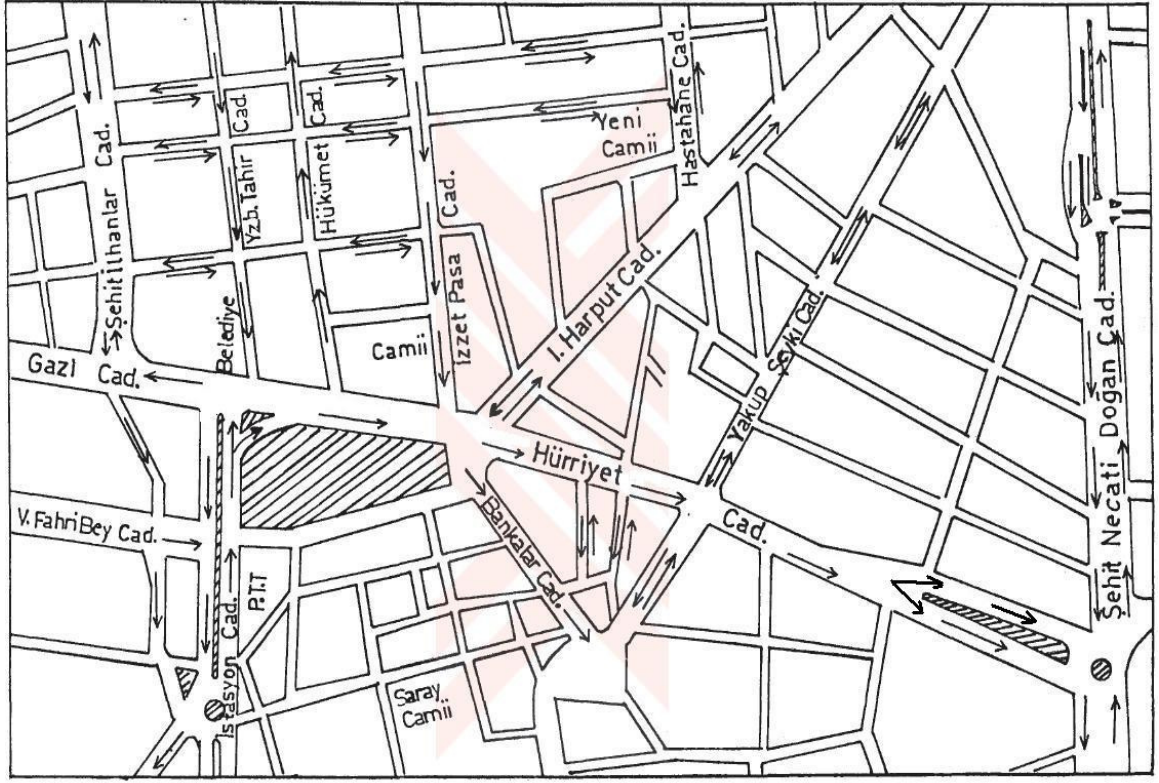
Nazım imar planından bu yana geçen sürede oluşmuş yapılar ve verilmiş ruhsatlar nedeniyle ana arterlerin kesitlerinde daralmalar olmuştur. 1988 yılında onaylanan Elazığ imar planında ise bu kapasite daralmasını gidermek için daralan arterlere yakın yollar genişletilmiş olup ayrıca ticari ve yüksek yapıların altında arkadlı tretuvarla ulaşım kapasitesinin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Ancak imar planının onaylandığı günden beri geçen zaman süresinde söz konusu gelişmeler gerçekleştirilmemiş ve giderek gerçekleşme imkânı da büyük ölçüde zorlaşmıştır. Merkezdeki arazi fiyatları parselasyon durumu gibi nedenlerle merkezin yeniden ıslahı imkânsız derecede zorlaşmıştır. Elazığ'da bugünkü yerleşim alanlarında sokak ve caddelerin genişletilmesi, yeniden tanziminde en çok masraf kamulaştırma bedelleridir. Şehir merkezi ve civar mahalleler bu yönden ele alınırsa yolların yukarıda belirtilen amaçlardan çok uzak olduğu ve böyle bir tabii afette can kaybı ve zararın çok olacağı kaçınılmazdır [36].

Ticaret Elazığ'da Gazi Caddesi ve civarında yoğunlaşmıştır. Ancak son yıllarda ulusal düzeyde faaliyet gösteren süpermarketlerin merkez dışında açılmaları ticareti çok ağır bir şekilde şehir dışına kaydırmıştır. Elazığ'da ticarethanelerin konutlarla iç içe olması bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu sorunların başında kent içi ulaşım sorunları gelmektedir. Kentin ana arterlerinden olan Hürriyet, Gazi ve Zübeyde Hanım caddelerinde günün belirli saatlerinde trafik tıkanıklığı yaşanırken merkezi mahallelerde yoğun biçimde otopark sorunu yaşanmaktadır [51].



Harita 3.11. Elazığ merkez içi ulaşım_1 [52]

Harita 3.11 ve 3.12’de Elazığ Gazi Caddesi, Vali Fahri Bey Caddesi, Harput Caddesi, Hürriyet Caddesi Öğretmenevi önü gibi merkezde bulunan araç trafiğinin geliş - gidiş yönleri gösterilmiştir.



Harita 3.12. Elazığ merkez içi ulaşım_2 [52]

Merkezdeki ana trafik gidiş yönü Vali Fahri Bey'den, dönüş yönü ise Gazi Caddesinden olmak üzere iki farklı yoldan akmaktadır. Vali Fahri Bey Caddesinden Tuncay Sokak aracılığı ile Gazi Caddesine araç katılımı olmakta Gazi Caddesinden de Vali Fahri Bey'e dönüşler Bahçeli Sokak ve Kapalı Spor Salonu kavşağından yapılmaktadır. Vali Fahri Bey Caddesi postane binasından dolayı devam edememekte ve keskin bir dönüşle İstasyon ve Hürriyet Caddesine dönmektedir. Bu virajın olduğu yerde genellikle trafik sıkışıklığı yaşanmakta, özellikle büyük şehir içi otobüsler dönerken bir hayli zorlanmaktadır. İzzetpaşa Camii önündeki yol kısa bir mesafede iki şerit olmakta ve Hürriyet Caddesinde tekrar tek yön uygulanmaktadır. Bu karışık trafikte bir de marjinal ticaretin varlığını, şehir içi otobüslerin ve yaya trafiğinin, ticaretin yoğunluğunu düşünürsek Elazığ şehir merkezinin bir an önce sıhhileştirilmesi ve sadeleştirilmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Hürriyet Caddesinin geliş yönü ise Şehit Necati Doğan Caddesinin üst tarafında bulunan ve 1. Harput Caddesine çıkan ara sokaklardan verilmiştir. Kemikleşmiş olan bu durum Elazığ'da acil çözüm gerektiren bir problemdir. Yeni (Güney) çevre yolunun yapılması ile yük ve taşımacılık trafiğinin büyük ölçüde azalması beklenmektedir. Ayrıca kuzey çevre yolunun da hayata geçirilmesi ile şehir içi trafikte

rahatlayacaktır. Elazığ yol boyunca doğu- batı hattında gelişen bir şehir olduğu için kuzey-güney hattı oldukça zayıftır. Bu hatların güçlendirilmesi ile de trafik rahatlatılabilir. Çünkü trafiği doğu – batı istikametinde uzunca bir süre götürüp daha sonra kuzey – güneye yönlendirmek doğu – batı hattının yoğunlaşmasına sebep olmaktadır.

3.10. Kente Ulaşım Ağının İncelenmesi (Demiryolu-Havayolu-Karayolu-Suyolu)

Ulaştırma, ekonomik gelişmenin sağlanmasında önemli faktörlerden biridir. Doğu Anadolu'nun kavşak noktasında bulunan Elazığ'da havayolu, karayolu, demiryolu ve su yolu taşımacılığı vardır. Havaalanı ilk kez 1940 yılında hizmete açılmıştır. Havaalanında Ankara, İzmir ve İstanbul'a seferler düzenlenmektedir. Demiryolunun ise yapımı 1934 yılında tamamlanmıştır. 17 Kasım 1937 yılında da Ulu Önder Atatürk Elazığ'a ziyaretlerini demiryolu ile yapmıştır. Elazığ Gar'ından Elazığ Belediyesi, Ferrokrom İşletmesi, Çimento Fabrikası, Şeker Fabrikası, Askeri ve Sivil kuruluşlar yük taşımacılığında önemli ölçüde istifade etmektedirler. Karayolunda Elazığ Batı ile Doğu arasında gidip gelen otobüs seferlerinde sıklıkla kullanılan bir güzergâh üzerindedir. Elazığ'ın civar il ve ilçelere iyi bir karayolu bağlantısı vardır. Dört tarafı su ile çevrili denecek kadar olan Elazığ'da Elazığ-Pertek, Elazığ-Çemişgezek, Elazığ-Ağın geçişleri Keban Baraj gölü üzerinden feribotla sağlanmaktadır [51].

Cumhuriyet Devletinin kurulması, 17 Şubat – 4 Mart 1923 'İzmir İktisat Kongresi'nde 1135 delegenin oy birliğiyle kabul ettiği Misak-ı İktisadi (Ekonomi Andı) alınan kararlar ile başlatılan kalkınma faaliyetlerinin Elazığ'a yansısı ulaştırma sektöründe olmuş; başlatılan Elazığ-Malatya karayolu inşaatı, 1927 yılında bitirilmiştir. Aslında Cumhuriyetin ilk yıllarında Elazığ'ın en büyük sorunu düzenli yollara sahip olmaması, limanlardan ve ticaret merkezlerinden uzakta bulunuşuydu; nitekim 1927 Türkiye salnamesinde yer alan bir kayıt daha o dönemde bu gerçeğin kavrandığını ifade etmesi bakımından önemlidir. “Demiryollarımızın buralara kadar temdid eylediği (uzandığı) gün Elaziz'in ticaret ve iktisadiyatı şimdiden birkaç misli yükseleceğine, uyanık ahalisinin zenginleşeceğine şüphe yoktur” [53].

3.11. Sanayi Alanlarının İncelenmesi

Elazığ hem dışarıdan göç alan hem de dışarıya göç veren bir il durumundadır. Ancak özellikle son zamanlarda Elazığ'a dışarıdan daha çok vasıfsız ve parasız insanlar gelirken; göç verdiği kesim maalesef vasıflı ve paralı nüfus olmuştur. 1985 yılına kadar şehrin hâkimiyeti yerli halka ait iken bu durum göçlerle birlikte değişmiştir [54].

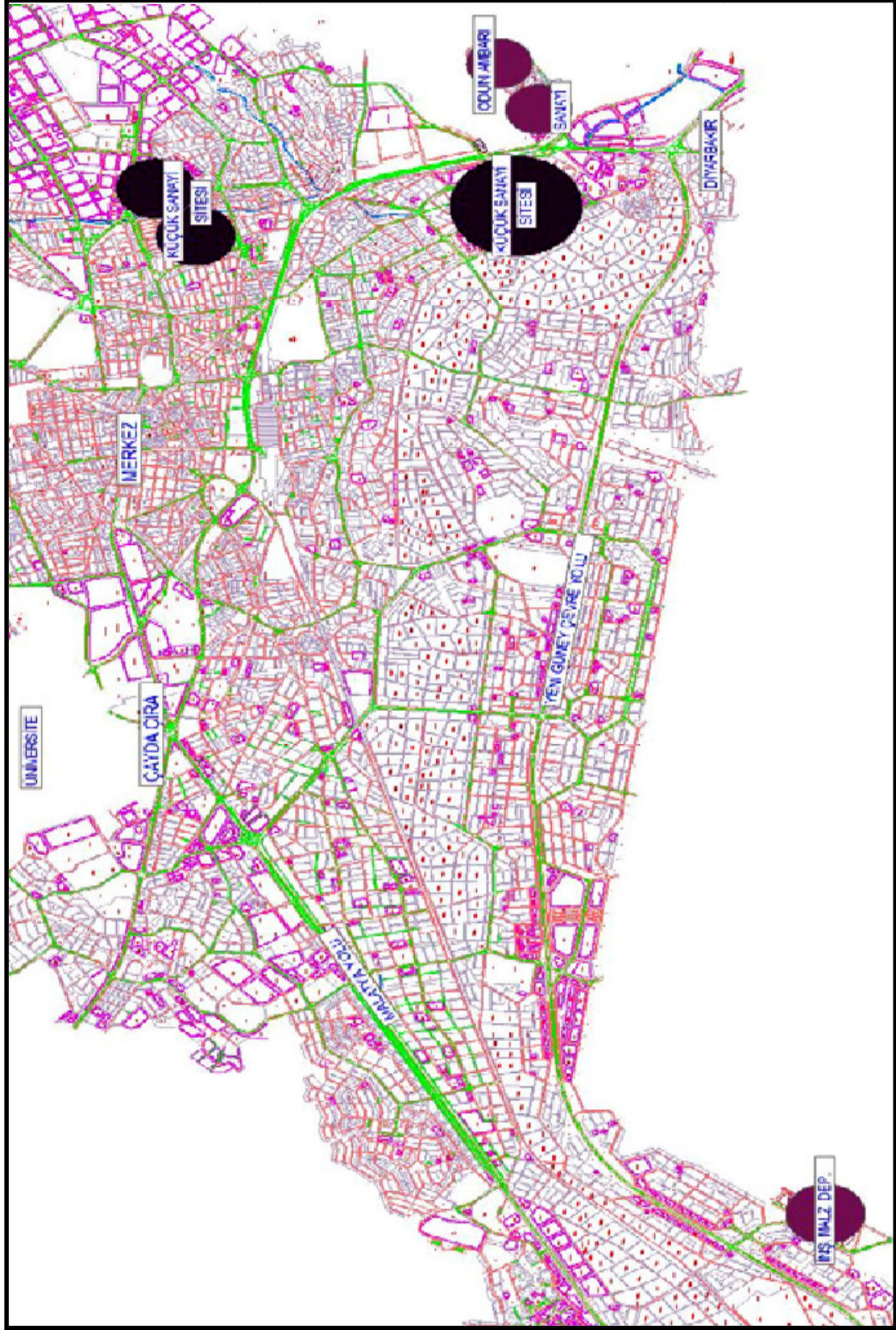
Elazığ'ın daha önceki yerleşim yeri olan Harput'ta Cumhuriyetten önce dokuma ve giyim sanayi gibi küçük el sanatları ile faaliyetler bir hayli fazla idi. 'Hüsrev'in İpek Fabrikası' isimli imalathanede 1910 yılına kadar ahşap tezgâhlarda dokunurken daha sonra yerini ABD 'den gelen demir tezgâhlara bırakmıştır. Harput'ta bulunan bu ve bunun gibi imalathane kooperatifler dönemin önemli kuruluşlarındandır. 1936'da krom cevherinin işletilmesi ya da yurtdışına satılması amacıyla Şarkromlar kurulmuş daha sonra müesseseye dönüştürülmüştür. İkinci Dünya Savaşı yıllarında ise şehir merkezinde Şarap Fabrikası kurulmuştur. 1930 yılında demiryolu, 1941 yılında ise Havaalanı ulaşımı açılmıştır. 1956 yılında Şeker Fabrikası kurulmuş bu fabrika aynı zamanda ilin tarım sektörüne olumlu katkıları olmuştur. Şeker üretiminden sonra kalan pancar atıkları olan küspe ve melas hayvancılığın gelişmesine katkı sağlamıştır. 1959 yılında işletmeye açılan 'Elazığ Altınova Çimento Sanayi T.A.Ş Fabrikası' hem Elazığ hem de bölge için önemli bir kuruluştur. 1968 yılında faaliyete geçen 'Elazığ Et Kombinası'nın temeli de 1957 yılında atılmıştır. 1970 Azot Fabrikası kurulmuş olsa da bu tesis istenen seviyede verimliliğe kavuşamamıştır. 1970 yılı öncesinde faaliyet göstermeye başlayan Un Fabrikaları da önemli kuruluşlardır [54].

1956 yılında Aksaray Mahallesinin kuzeydoğusunda Çimento Fabrikası kurulmuştur. Fabrikanın kurulmasıyla birlikte Aksaray Mahallesinin batısında bir alan gelişmiştir. 1960-70 döneminde ise Çimento Fabrikası ve Devlet Demir Yollarının rant etkisiyle arazi fiyatları yükselmiş ve bu mahallede gelişme büyümüştür [55]. Çimento Fabrikası şehrin gelişmesi ile birlikte şehir içinde kalmış durumdadır. Görüntü ve insan sağlığı açısından olumsuz bir etki yaratan fabrika dönüşüm bekleyen alanlardandır.

1970 sonrasında ise Elazığ'da özel sektör faaliyetleri başlamıştır. 1970-1973 yılları arasında İl'e sanayi sahasında Keban Holding öncülük etmiş ancak yönetimdekiler holdingi sonuna kadar yaşatamamışlardır. Bu dönemde kurulup hala hayatını başarıyla sürdüren kuruluşlara Elazığ Kâğıt Torba Fabrikası ve Kekliktepe Un Fabrikası örnek gösterilebilir. Bugün faaliyette bulunan işletmelerin çoğu 1983 sonrasında kurulmuşlardır

[54]. Mevcutta yer alan Küçük Sanayi Siteleri, yeni odun ambarı ve yeni inşaat malzemeleri depolama alanı Harita 3.13’de yer almaktadır.

Elazığ Organize Sanayi Bölgesi il merkezine 11 km uzaklıkta olup Yazıkonak Beldesi hudutları dâhilinde bulunmaktadır. OSB’nin I. Kısım 1987 yılında Sanayi ve Ticaret Odası ile İl Özel İdari Müdürlüğünce oluşturulan Müteşebbis Teşekkül Başkanlığı tarafından kurulmuştur. 1992 yılında yapılaşması tamamlanan OSB I. Kısımdan sonra II. Kısım çalışmaları da 1991 yılında artan arsa talepleri karşısında başlatılmıştır. 2002 yılında alt yapı ve enerji nakil hattı tamamlanmış, 2006’de üst yapı tamamen bitirilmiştir [56]. III. bölgenin ise 2001 yılında imar planı yapılmış daha sonra IV. kısım için ilaveler yapılmıştır. Bu ilavelerle birlikte yeni bir imar planı tanzim edilerek 2006 yılında Bakanlıkça tasdik edilmiştir. OSB’nin rezerv alanları ile birlikte toplam alanı 475 ha’dır [57].



Harita 3.13. Mevcut ve planlanan sanayi alanlarının incelenmesi

3.12. Donatı (Eğitim – Sağlık - Kültür) Alanlarının İncelenmesi

Harput, Osmanlı devletinin en önemli ilim ve eğitim merkezlerinden biriydi. Osmanlı Devleti'nin son zamanlarında Müslümanların medreselerinin yanı sıra Alman, Amerikan ve Fransız misyonerlerinin okulları da vardı. Buralarda döneme göre oldukça ileri düzeyde bir eğitim faaliyetleri sürüyordu. Meşruiyet öncesi 1429 öğrenci, kadın ve erkek öğretmenlerin idare ettiği 41 mektep ve medresede öğretim görürdü [56].

1820'den beri Osmanlı topraklarında faaliyetlerine devam eden Amerikan Board Misyonerleri, 1850 yılında yaptıkları yıllık toplantıda, Harput ve çevresinin Erzurum istasyonunca izlenmesi kararı sonrasında bölgeyi yakın takibe almışlardır. Bu çalışmalardan hareketle, Harput'a gelen ilk misyoner George W. DUNMORE ve eşi olmuştur. Dunmore'nun merkeze gönderdiği 'Harput ovası, Türkiye'de gördüğüm en zengin ve en çok umut vaat eden ovadır' şeklindeki rapor, Harput'a yeni misyonerlerin gelmesini sağlayan bir özelliكتedir. Böylelikle 1852 yılı itibariyle Harput'ta ilk misyoner istasyonu kurulmuştur. Harput ve çevresinde nüfusları yüz ile beş yüz arasında değişen altmış kadar köy, Harput'a birkaç saat mesafedeydi. Bu açıdan bakıldığında Harput misyon merkezi olmak için elverişliydi [42].

1967 yılında Yüksek Teknik Okul açılmış, aynı yıl içinde Ankara Üniversitesi Senatosu'nun Elazığ Veteriner Fakültesi'nin kurulmasını öngören kararı Milli Eğitim Bakanlığınca onaylanmıştır. Teknik Yüksekokul, 1184 sayılı Kanun'la 1969 yılında Elazığ Devlet Mühendislik ve Mimarlık Akademisi (EDMMA)'ne dönüşmüş, Veteriner Fakültesi de 1970 yılında Ankara Üniversitesine başlı olarak öğretime açılmıştır. Kuruluşu 11 Nisan 1975 tarihinde gerçekleşen Fırat Üniversitesinin çekirdeğini Veteriner Fakültesi oluşturmuştur. 2009-2010 öğretim yılında Üniversitenin 21.332 ön lisans ve lisans; 2.606 yüksek lisans ve doktora öğrencisi vardır [42].

2000'li yıllarda teknolojinin gelişmesiyle birlikte eğitim niteliğinin değiştiğini görmekteyiz. Elazığ özelinde eğitimin her alanındaki gelişmelerin 2003 yılından itibaren Türkiye ortalamalarının üzerine çıktığını görmekteyiz. 2003 - 2008 yılları arasında Türkiye genelinde eğitime verilen desteğin artmasıyla beraber Elazığ ilinde de bu durumun yansımaları görülmüş ve okullaşma oranında yüksek bir artış gözlemlenmiştir. Okul öncesinde okullaşma oranı % 8.19'dan % 50'lere, ilköğretimde % 92.30'dan % 99'a, ortaöğretimde % 61.90'dan % 85'lere çıkarılmıştır. Halen yapımı devam eden 8 adet Ortaöğretim, 22 adet ilköğretim ve 2 adet anaokulu projesi bulunmaktadır [42]. Buna

karşılık; eğitimde yerleşim birimleri arasında sağlıklı bir ağ kurulamamış ve mevcut okulların binalarına yapılan dersliklerle sorun geçici olarak çözümlenmeye çalışılmaktadır [47].

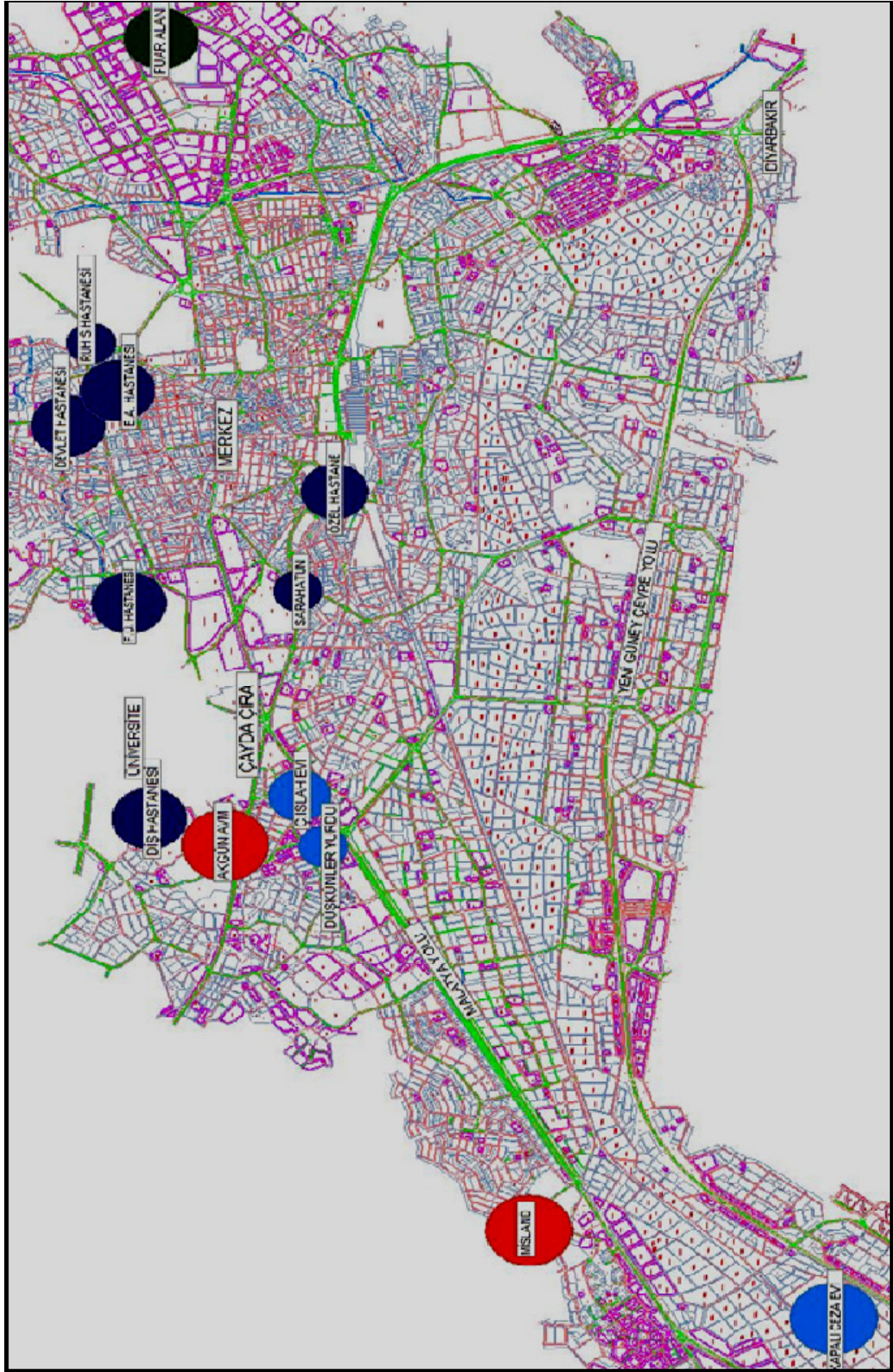
İzzet Paşa Camii Elazığ'da Vali - Paşa'lık görevini yürüten İzzet Paşa tarafından 1.865 yılında yaptırılmıştır. Camiinin 600 metrekarelik arsa bedelini kendi parası ile ödemiştir. Cami, 1866'da ibadete açılmıştır. (o zamanlar Camiinin yanında Yıldız Parkı vardı.) şehrin gittikçe kalabalıklaşan nüfusuna yetersiz kalan İzzet Paşa Camii, 101 sene sonra, 1966 yılında yeniden inşa edilmesine karar verilmiştir. Caminin yanındaki Yıldız Parkının arsasını da büyük çabalarla alınıp birleştirilerek, dönemin en iyi mimarlarından olan, Yük. Mim. Müh. Bülent YÜNGÜN ve Yük. Müh. Mim. Yurder ZIRHLIOĞLU müştereken hazırladıkları projeye göre yaptırılmıştır. Camii Türkiye'nin ilk asansörlü minareleriyle ün kazanmıştır [39].

Sağlık alanında Elazığ bölge temsilcisi olma yolundadır. Fırat Üniversitesinde bulunan Tıp Fakültesi 1983 tarihinde kurulmuş, Fırat Üniversitesi Hastanesi ise 1985 yılından itibaren faaliyetlerine devam etmektedir. 3. Derece Üst Sağlık merkezi olup aynı zamanda bir bölge hastanesidir [57]. Elazığ Eğitim ve Araştırma Hastanesi 1945 yılında Almanlar tarafından yapılarak daha sonra tadilat ve ilavelerle bugünkü halini almıştır. 2007 yılında Kalite Belgesi alan hastane yine bir bölge hastanesi niteliğindedir [58]. Bunların dışında Elazığ Ruh ve Sinir Hastalıkları Hastanesi, Diş Hastanesi, Özel Hastaneler, Eğitim ve Araştırma Hastanesine bağlı olan Cüzzam Hastanesi, Devlet Hastanesi, Sara Hatun Kadın ve Doğum Hastanesi, Deri ve Zührevi ve Lepra Hastalıkları Hastanesi bulunmaktadır.

Kültür alanında Elazığ'da şehir tiyatroları bir ara kapanmanın eşiğine kadar gelmiş, daha sonra yenilenerek tekrar hizmete geçmiştir. Devlet tiyatrolarının sık sık gösterisi olan şehir tiyatroları İstasyon Caddesinde bulunmaktadır. Bunun dışında gösteri salonu olarak Fırat Üniversitesinde bulunan Atatürk Kültür Merkezi de sık sık konferans, konser ve toplantılar için kullanılmaktadır. Bunların dışında Polis Lojmanlarının güneyinde yer alan Akgün AVM ve 2000 yılında temeli atılan Misland'da buluna konferans salonları büyük toplantılar için kullanılmaktadır. Akgün AVM'de ayrıca sinema salonu, alışveriş ve oturma mekânları, oyun alanları, 4 yıldızlı otel bulunmaktadır. Misland ise daha büyük bir proje olup Doğu Anadolu bölgesine hitap edecek büyüklüktedir. İçerisinde 5 yıldızlı otel, toplantı salonları, Aqua Park, açık ve kapalı yüzme havuzları, hayvanat bahçesi, lokantalar, AVM, yürüme yolları gibi mekânlar bulunmaktadır. Misland şehir merkezine yaklaşık 8 km

uzaklıkta olup Baskil yolu üzerindedir. Elazığ Doğukent Mahallesiinde bulunan Fuar Alanı ise 62.000 m² büyüklüğündedir. Fuar Alanının yer seçimi her zaman tartışma konusu olmuştur. Ancak Fuar Alanının yer seçiminden çok alan olarak büyüklüğü tartışılması öncelikli olan bir konudur.

Bunların dışında Elazığ'da Düşkölerevi, Çocuk Islah Evi, Kapalı Ceza Evi, Çocuk Yetiştirme Yurdu bulunmaktadır. Harita 3.14 Elazığ'da bulunan önemli donatı alanlarını göstermektedir.



Harita 3.14. Mevcut donatı alanlarının incelenmesi

3.13. Rekreasyon ve Park Alanlarının İncelenmesi

Turizm açısından geniş potansiyel alanlarına sahip olan Elazığ bu zenginliğini kullanamamaktadır. Yetersiz sayıda olan tesislerde ihtiyacı karşılamaktan çok uzaktır. Tarihi, kültürel, arkeolojik, doğal zenginlikleri sayılmayacak kadar çoktur fakat Elazığ ekonomisine girdileri çok azdır [46]. Elazığ İlinde bulunan belli başlı kültürel mekânlar şu şekildedir;

Buzluk Mağarası, Harput beldesinin 11 km. kuzeydoğusundadır. Buzluk Mağarası jeomorfolojik yapısı nedeniyle burada gerçekleşen klimatolojik şartlar ve hava sirkülasyonu özelliğinden dolayı yaz ayları içinde doğal olarak tabakalar, sarkıt ve dikitler halinde hatta bazı kısımlarında bal peteğini andıran buz tabakaları oluşmaktadır.

Harput Mesiresi (Balakgazi Parkı); Harput'un girişinde bulunan park yaz aylarında oldukça kalabalık olmaktadır.

100. Yıl (Zafran) Mesire Yeri; Elazığ'ın batısındaki Fırat Üniversitesi kampüsünün arasında bulunan mesire yeri şehre hava aldırان ender bir mekândır.

Cip Barajı Mesire Yeri, Elazığ'a 10. Km uzaklıkta ormanlık alan içerisinde yer alan, yöre halkının zaman zaman ziyaret ettiği bir mekândır.

Keban baraj Gölü; Keban Baraj Gölünün etrafında Elazığ ve çevre illerinde faydalanabileceği eğlence ve dinlenme yerleri mevcuttur. Birçok balık lokantasının bulunduğu ilçeye özellikle yaz ayında şehir merkezinden büyük bir nüfusu çekmektedir.

Hazar Gölü; Elazığ'a 22 km uzaklıkta Elazığ-Diyarbakır karayolu güzergâhında olup, Hazar Baba ve Mastar dağları arasına sıkışmış tektonik bir göldür. Kendine has plajları olan su sporları ve balık avcılığı yapılan önemli bir göldür. Çevresinde 25 civarında Kamu Kurum ve Kuruluşlarının yanı sıra Turizm Bakanlığından belgeli hotel, restoran ve günübirlik piknik alanı, ayrıca özel şirket tarafından işletilen balık lokantaları mevcuttur [35].

Hava kirliliğinin büyük ölçüde yaşandığı Elazığ şehir merkezinde Harita 3.15'de de görüldüğü gibi yeşil alanların dengeli dağılımı söz konusu değildir. Bunun nedeni de eski imar planlarında bırakılan yeşil alan miktarı nüfusla orantılı idi. Kat adetleri arttıkça nüfus da artmış ancak buna karşılık gelen donatı ihtiyacı karşılanamamıştır. Yeni açılan imar bölgelerine buna her ne kadar da önem verilmeye çalışılsa da tadilatların sonu gelmediği için yeşil alan nüfus dengesi korunamıyor. Plansız Alanlar İmar Yönetmeliğinde kişi başına olması gereken yeşil alan miktarı 10 m² olarak belirlenmiştir. Hazırlanan ilk

planlarda bu kritere uyuluyorsa da emsal ya da kat artırımlarıyla birlikte nüfus artmakta dolayısıyla bu oran düşmektedir. 1/5000 Nazım İmar planına göre kişi başına düşen aktif yeşil alan 11.11 m²'dir. Ancak uygulamada bu söz konusu değildir. Elazığ mahalle aralarında bulunan parklar standartlar düşünülerek yapılmamaktadır. Bir çocuk oyun alanı planlanırken hiçbir şekilde araç yolu ile bağlantısı bulunmaması gerekir. Ancak Elazığ'daki parkların birçoğu Resim 3.8'de görüldüğü gibi ya artık parsellerden oluşmakta ya da orta refüjlerin genişletilmesiyle meydana getirilmektedir. Elazığ'da maalesef bunun birçok örneğini görmememiz mümkündür.

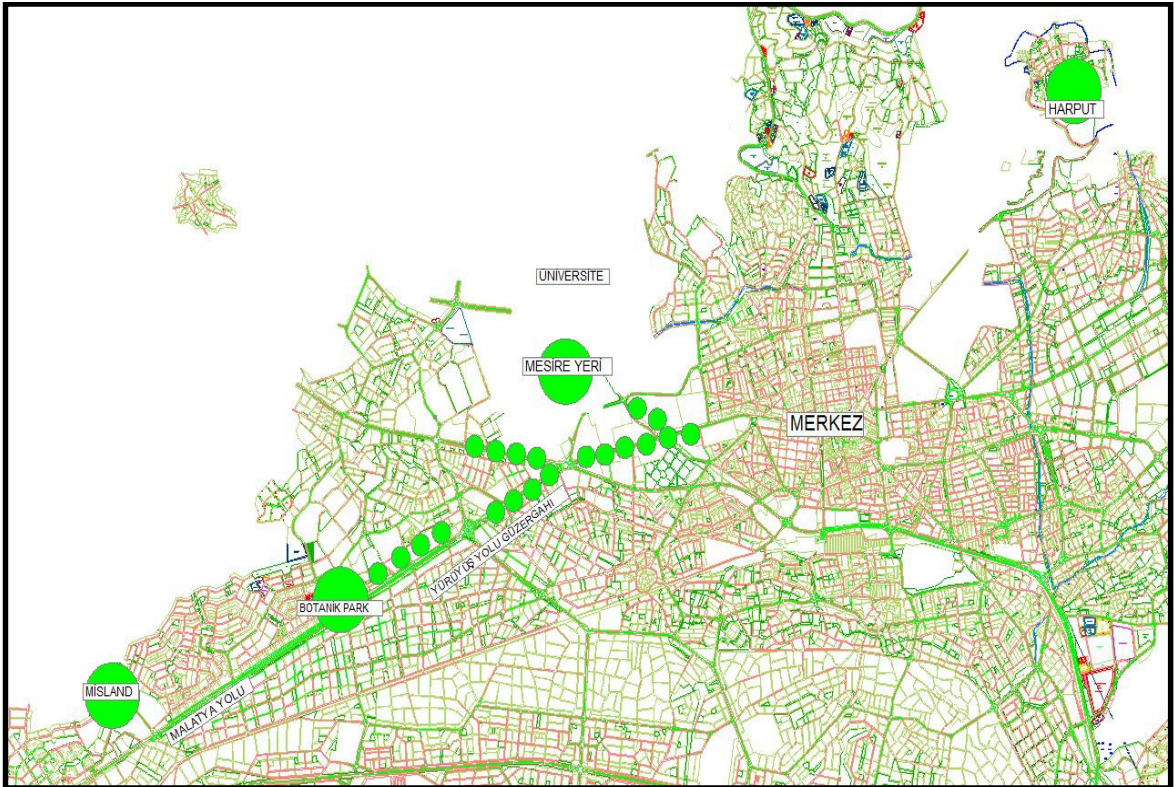


Resim 3.8. Araç yolu ile bitişik bir çocuk parkı

Peyzaj planlamasında araç yolu boyunca yürüyüş alanları pek önerilmez. Eğer çok elzem ise araç yolu ile yürüyüş yolu arasında egzoz dumanının geçişini engelleyecek kapatıcı bitki türleri bırakılmalıdır. Ancak Elazığ'da en çok övülen şey Resim 3.9'da görülen Malatya ve Keban yolları üzerindeki yürüyüş yollarıdır.



Resim 3.9. Malatya caddesi yürüyüş yolu düzenlemesi



Harita 3.15. Mevcut park ve rekreasyon alanları

3.14. Şehrin Görünümünü Bozan Öğeler

Büyük çarşı binası, Emmioğlu Pasajı, Kapalı Spor Salonu, postanenin önünde yer alan meydan, işportacılar, toplu taşıma araçları ve durakları, Sebze Hali, duvar reklamları, Gazi Caddesinin kaldırım taşları, Öğretmenevi önündeki alanın zaman zaman panayır ve sergi alanı olarak kullanılması, yüksek bir müzik ile beraber şehrin ortasında çadırın içerisinde zaman zaman kurulan kermesler, cumartesi pazarı şehrin görüntüsünü bozmaktadır. Şehir içinde çeşitli kaliteli ve şehrin kimliğine uygun kent mobilyalarının kullanımı şehrin görüntüsünün iyileşmesine yardımcı olacaktır.

4. ELAZIĞ İLİ GELECEĞE YÖNELİK HEDEF VE STRATEJİLER

Elazığ, düz bir arazide, ovada kurulduğu için şehrin oluşumunu kısıtlayacak çok büyük doğal engeller (dağ, vadi, dere vb..) yoktur. Bu etkenin şehre hem faydası hem de zararı olabilir. Düz arazilerde kurulan şehirlerde alt yapı maliyeti çok fazla olmaz ve şehir istenildiği gibi yönlendirilebilir. Ancak bazen bu yönlendirme yerel yönetimlerin müdahalesine fırsat vermeden göçlerle birlikte plansız da büyüyebilir ve çarpık yapılaşmaya neden olabilir. Bu sorun beraberinde işsizlik, merkez de kalabalıklaşma, hava kirliliği, çevre kirliliği ve birtakım sosyal sorunları, çözümü uzun yıllar alan problemleri de beraberinde getirebilir.

Bu problemlerin önüne geçebilmek için öncelikle sorunların ve bu sorunlara sebep olan etkenlerin belirlenmesi, problemle ilgili verilerin toplanması, daha sonra bu sorunların çözüm yolları araştırılması ve bu çözüm yollarının problemi ne kadar çözdüğü bilimsel tekniklerle ölçülmeye çalışılması gerekmektedir. En sonunda da problem için en uygun çözüm önerisi seçilmeli ve problem - çözüm sürecinin uygulanması gerekmektedir [59]. Şehirlerdeki problemlerin çözümleri genellikle uzun vadelidir. Yerel yönetimler 5 yılda bir değiştiği ve siyasi tabanlı olduğu için çoğu zaman bir dönem yönetimin çözmek istediğini bir sonraki dönem yıkmak ve kendi istediği gibi yapmak istemektedir. Bu da şehirde hiçbir şeyin çözülmemesine sebep olmaktadır.

4.1. İmar Planları ile İlgili Yapılması Gerekenler

Planlama çalışmalarına altlık oluşturan Elazığ Halihazır paftaları 1980 yıllarında yapılmış, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı da yine 1980 yıllarında hazırlanmış, ancak geçen 30 yıl boyunca ihtiyaçları karşılayamadığı durumlarda ve bazen de rant amaçlı olarak planda çeşitli tadilatlar yapılmış ve ilave, revizyon imar planları ile günümüzdeki halini almıştır. 1/5000 Nazım İmar Planı ise 2002 yılında yapılmıştır. Planlama esaslarında alt ölçekli planlar üst ölçeğe her zaman uyması gerekmektedir. Ancak Elazığ'da ki bu iki ölçek plan arasında birçok uyumsuzluk bulunmaktadır. Bu da bir çok sorunu beraberinde getirmektedir.

Bu nedenle Elazığ'da öncelikle yapılması gereken Halihazır paftaların yenilenmesi, 1/1000 İmar Planlarının 1/5000 Nazım İmar Planı esaslarına göre tekrar hazırlanması gerekmektedir. Hatta uygulama plandaki sorunlar göz önünde bulunarak 1/5000 Nazım Planda revizyonlara gidilerek feed-back yapılmalıdır.

Halihazır paftaların yenilenmesi için %25'ini Belediye, %75'ini ise İller Bankasının karşılaması teklif edilmiş olup Elazığ Belediyesi ile İller Bankası arasındaki yazışmalar devam etmektedir. Planlar arasındaki uyuşmazlığı gidermek için 1/1000 Uygulama İmar Planlarının yeniden hazırlanması ise Belediyede ihale aşamasındadır [60].

Kent Bilgi Sistemine geçiş için Belediyenin henüz alt yapısı yeterli değildir, çünkü 2010 yılında Elazığ'ın planları hala ayakta duramamaktadır. Hâlbuki şehirleri kırsallardan ayıran en önemli farklılığı en az 50 yılın düşünüldüğü planlarının olması ve şehrin bu planlara göre yapılandırılmasıdır. Bir şehrin plancısı tarafından oluşturulan birkaç senaryosu olabilir, yerel yönetimlerin rolü günün şartları ve imkânları dâhilinde hangi senaryonun uygulanmasına karar vermek ve senaryodaki adımları gerçekleştirmektir.

4.2. Şehir Merkezi ve Yol Kademelenmesine Yönelik Hedef ve Stratejiler

Elazığ 2000'li yıllara hazırlık çalışmaları yerel koordinasyon birim başkanlığı tarafından hazırlanan kentleşme sektörü adlı raporda şehir merkezi ile ilgili olarak imar planında bulunan sorunlara çözüm olarak şunlar sunulmuştur;

Merkezde yapılaşmasını tamamlamış bölümlerin, altyapı ve donatı ihtiyacı, sınırlar zorlanarak ve kentsel tasarımlar yapılarak alanlar çok amaçlı kullanılmalıdır. (İhtiyaca göre bodrum katların otopark, çarşı olarak yapılması, yer üstünde ise yeşil alan düzenlemesine gidilmesi vs. gibi çözüm yollarının aranması.).

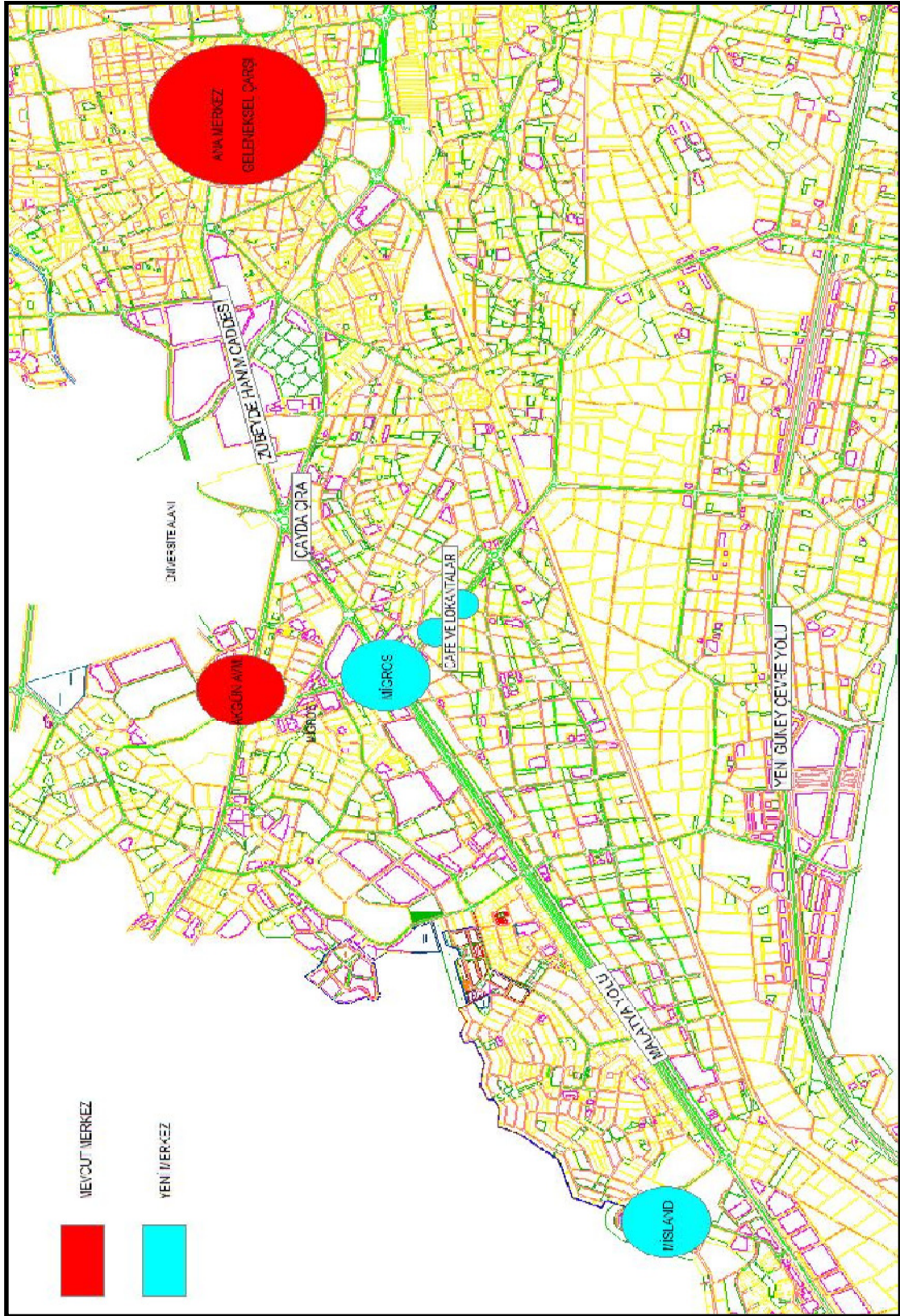
Çarşı Mahallesi, Elazığ'ın ilk kurulduğu yıllardan beri ticaret merkezidir. Kendine has insancıl bir dokusu vardır. Fakat son yıllarda bu dokuyu bozan kat artırımlarına gidilmesi bu alanının eski yapısını giderek daraltmaktadır [47]. Tarihi ve kültürel bir değer olan Kapalı Çarşıda son yıllarda yapılan tadilat çalışmaları her ne kadar çarşıya yeni bir görünüm kazandırmaktaysa da çarşının misyonuna tam olarak uygun olmaması ve çevre ile bütünlük sağlayamadığı için yeterli olmamaktadır.

Merkezin ticari yoğunluğunu azaltacak kompleksler ve uygun alanlar planda gösterilmelidir. Kompleks alanlarının dengeli bir şekilde yerleştirilmesi ve teşvik edici

uygulamaların getirilmesi tek merkezli yapıyı engelleyecektir. Bu alanlar gayet geniş tutularak diğer ihtiyaçlarında karşılanabileceği (otoparklar, çocuk bahçeleri, kafeteryalar, restoranlar vs.) alanlarında ihtiyacı olacak arazi büyüklükleri verilmelidir. Bu komplekslerin merkezle ve diğer yerleşim birimleriyle olacak ulaşımı da planda çözülmelidir. Ya açılmamış güzergâhlar kullanılmalı ya da mevcut ulaşım ağına bağlantılarının iyi araştırılarak yapılması gerekmektedir. Şehrin gelişme yönünün Malatya yolu üzerinde olduğu gözlemlerinden yola çıkılarak Merkezi İş Alanları Komplekslerinin Elazığ-Baskil yol ayrımı civarında yerleştirilmesi yeni merkez oluşumlarını hızlandıracaktır [47]. Harita 4.1’de Malatya yolu üzerinde bulunan Hazardağlı Kavşağı olarak anılan kavşağın güney yönündeki cadde son zamanlarda gelişmeye müsait ve yeni bir merkez olmaya aday gösterilebilir. Yine Misland civarında da zamanla nüfus yoğunluğunun artmasıyla kuzey yönünde gelişim hızlanabilir, ancak burası şehre uzak olduğu için biraz zamana ihtiyacı vardır.

Elazığ merkezde şu anda en büyük sorun araç ve yaya trafiğindeki yoğunluktur. Mevcutta bulunan yol ağı ihtiyacı karşılayamamaktadır. Elazığ Belediyesi bünyesinde henüz bir ulaşım planlaması bulunmamaktadır. Elazığ gün geçtikçe büyüyen ve araç sayısı giderek artan bir şehirdir. Bu nedenle sağlam bir ulaşım planlamasına artık ihtiyaç duymaktadır. Elazığ Belediyesi, Ulaşım Planlaması ile ilgili olarak henüz farklı Belediyelerden görüş alarak fikir üretme aşamasında olup şehir merkezindeki tüm bu karmaşanın da ancak Ulaşım Planlamasıyla çözülebileceği düşüncesindedir [60].

Geçtiğimiz yıllarda şehir merkezindeki araç yoğunluğuna çözüm olarak Vali Fahri Beyden gelen trafiğin yer altından İzzet Paşa Camii önüne çıkarılması düşünülmüş, bu düşünce kısmen projelendirilmişti. Bu proje hayata geçtiği takdirde Elazığ’ın merkezi fiziki ve sosyal bir çöküntü yaşayacaktır. Alt geçit projeleri ciddi bir çalışma istemekte, olayı sadece fiziki olarak değil şehir merkezinde olduğu için sosyal yönüyle de incelemek ve olaya parçacı değil bütün olarak yaklaşılması gerekmektedir. Amaç trafiği merkeze yönleltmek değil; merkezden çıkarmak olmalıdır. Şu anda Elazığ’ın ihtiyacı olan alt geçit Çayda Çıra Kavşağına yapılmalıdır. Günün tepe noktalarında burada trafik akışı kesilerek trafik sıkışıklığı yaşanmaktadır. Gerekli etütler yapılarak buradaki trafik akışının sürekli hale getirilmesi gerekmektedir.



Harita 4.1. Eski merkez ve yeni merkez oluşumları

Çayda Çıra Kavşağına alt geçit yapma düşüncesi şu anda Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından projelendirilerek onaylanma aşamasına getirilmiştir. Güney Çevre Yolunun da faaliyete girmesi kavşaktaki araç yoğunluğunu azaltacak; alt geçit projesiyle birlikte ise trafik akışı sürekli hale gelecektir [60].

Hala Çevre yolu niteliği gösteren ve çok hızlı bir trafiğin olduğu Malatya yolu boyunca iki taraflı konutlaşmanın artması, yayalara karşıdan karşıya geçerken birçok sıkıntı ve kazalar yaşatmakta olduğu için buradaki yaya dolaşımının sağlamlaştırılması gerekli hale gelmektedir. Yol boyunca bir adet üst geçit bulunmakta ancak bu geçit yayalar tarafından çok sık kullanılmamaktadır. Burada üst geçitlerin kalitesini arttırarak yayaların üst geçidi kullanmalarını teşvik etmek gerekmektedir. Yayalar genellikle merdiven çıkmamak için üst geçidi tercih etmemektedir. Yürüme platformlarıyla bu sorun giderilebilir. Ya da yol boyunca yayaların karşıdan karşıya geçişini eziyete çevirmeden, geçişlerini engelleyecek engeller konulmalıdır.

Malatya Caddesi bugüne kadar şehirlerarası yol vasfında olduğu için bu yol üzerinde mevcutta bulunan üst geçit Karayolları tarafından yapılmış idi. Güney Çevre Yolundaki trafik akışı başladıktan sonra, Malatya Caddesi şehir içi yol vasfında olacağı için Elazığ Belediyesi tarafından bu üst geçidin ıslahının yapılarak yayalar tarafından cazip hale getirilme düşüncesi bulunmaktadır [60].

Şehir merkezinde Şehit İlhanlar Caddesi batısında yer alan 1979 yıllarında bölge otoparkı olarak belediye tarafından istimlak edilerek hizmete açılan açık otopark yeni bir düzenleme ile zemin altında çok katlı bodrum otopark, zemin üzerinde alanın bir kısmında 6 metreye kadar ticari binaların yapılması şehrin geleceği açısından çok mahsurlu ve amaca aykırı bir uygulamadır. Aynı zamanda otopark yönetmeliğini ve imar uygulamalarına aykırı olarak yapılan bu inşaatın bir an önce durdurulması gerekmektedir.

Bu otopark dışında Belediyenin Yeni Cami ve yan tarafında minibüslerin bulunduğu açıklık alanda da yer altında otopark, yer üstünde ise yeni bir Camii yapacak şekilde bir ikinci yer altı otoparkı düşüncesi bulunmaktadır [60].

Yol kademelenmesinde birinci derece yol olarak Elazığ'da yapımı bitmek üzere olan çevre yolu bulunmaktadır. Bu yolun kullanımıyla birlikte ağır taşıt vasıtalarının şehre girmesi engellenerek şuan çevre yolu olarak kullanılan artık şehir içi yol niteliğinde olacak ve Malatya yolu da rahatlayacaktır. Ancak Terminal ve Sebze Hali bir an önce güneyde planlanan yerlerine taşınmalıdır. Kuzeyden de (Hilal Kentin batısından başlayarak Harput eteklerinden devam eden) bir çevre yolu planlaması şu anda gündemde olmamakla birlikte

yapılmış bir güzergâh çalışması bulunmaktadır. Bu yolun da hayata geçirilmesi ile birlikte batı yönden gelen araçların şehir içi trafiğine irmeden kuzeyde bulunan konut alanlarına ve Harput'a gitmeleri mümkün olacaktır.

İkinci derece yol olarak ise Malatya yolu, Cahit Dalokay Bulvarı, Ahmet Kabaklı Bulvarı, Harput Yolu, Doğukent Yolu, Keban Yolu gibi bulvarlar ve caddeler gösterilebilir. Bu yollar çift şerit olup, şehir içi trafiğin bel kemiğini oluşturmaktadır.

Üçüncü derece şehir içi yollar ise Gazi Caddesi, Vali Fahri Bey Caddesi, İstasyon Caddesi, 1. ve 2. Harput Caddesi, Şehit İlhanlar Caddesi Hürriyet Caddesi vs 'dir. Bunların dışında bir de ara sokak olarak tabir ettiğimiz kent içi yollar ve servis yolları bulunmaktadır. Ulaşım planlamasının yapılması ile bu yollardan 1. ve 2. derece yollar düzenlenecek ve bütün yolların alternatifleri oluşturulacaktır. Herhangi bir arıza, düzenleme halinde alternatif yollar devreye girecek ve trafik tıkanıklığı sorunu ortadan kalkacaktır. Ulaşım planlamasında en önemli husus araç ve yayalardaki gidiş-gelişlerin günün hangi saatinde ve ne kadar olduğunun belirlenmesidir. Araç-yaya, araç-otopark, araç-toplu taşıma, yaya-toplu taşıma, otopark-işyeri, yaya-işyeri ilişkileri de incelenmektedir. Elazığ düz bir ovada kurulduğu için planlamayla birlikte Elazığ'ın yapısal ve ihtiyaç olarak özellikle doğu – batı yol aksında Hafif Raylı Sisteme ihtiyacı olup olmadığı da araştırılmalıdır. Ancak raylı sistem, şartlar zorlanır ve yaya – araç dolaşım kurgusu iyi yapılırsa Elazığ'daki trafik sorununa çözüm getirebilir, Hilal Kent ile Doğukent arasında çalışan bir sistem geliştirilebilir.

Bunun yanı sıra yayalaştırma projeleri de Elazığ'da henüz planlanmamıştır. Bunun nedeni de iyi bir ulaşım ağına sahip olmamasıdır. Yayalaştırma projeleri de başlı başına bir çalışma gerektirir. Bunun için yayalaştırılacak alanın yer seçimi için analizler iyi yapılmalıdır. Yayalaştırmada tamamen, kısmi ya da mevsimlik yayalaştırma söz konusu olabilir. Yayalaştırmanın başarısında peyzaj elemanlarının rolü büyüktür, iklim, rüzgâr gibi coğrafi veriler ile insanların alışkanlıkları ve zevkleri gibi sosyal veriler iyi kullanılmalıdır. İnsanların gerek gezerken, gerekse alışveriş yaparken, dinlendirici ve insanların yorgunluklarını alıcı mekânlar meydana getirilmelidir.

Kapalı Çarşı, Postane önündeki meydan kullanılarak Kapalı Çarşının arkasında bulunan eski çarşı, meydanlara kadar olan büyük bölgede bulunan dükkânların görünümleri ve kalitelerinin arttırılması sağlanarak Kayseri, Konya ve Gaziantep'te bulunan eski çarşılar gibi mekânların temel esprilerini kaybetmeden ama değişen ve gelişen hayata da uyumu sağlanarak halkın ve şehrin özü korunmalıdır.

Elazığ, şehir merkezinde birçok alanda görüntü kirliliği mevcuttur. Bu kirliliğe sebep olanların başında, cephe boyası eskimiş binalar, büyük mağaza tabelaları, afişler, işportacılar, eskimiş kaldırım taşları, kaldırım taşan dükkânlardır. Elazığ'da ulaşım planlaması ve yayalaştırmadan sonra söz konusu olmayan bir uygulamada kentsel tasarım planlarıdır. Kentsel Tasarım 1/1000, 1/500 hatta bazen 1/10 ölçekte hazırlanarak bütün ayrıntıların düşünüldüğü planlardır. Cephe yenileme projeleri de son zamanlarda Türkiye'de gündemde olan bir tasarım projesidir. İstanbul'da Tarlabası, Fener-Balat, Samatya'da belediyeler tarafından bir bölge belirlenerek binaların cepheleri, renkleri, mağazaların görünümüleri, tabelaları birbiriyle uyumlu hale getirilmektedir. Türkiye'nin birçok şehrinde uygulaması bulunan bu planlar, Elazığ Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü bünyesinde 2005 yılında böyle bir uygulama düşünülmüş ancak düşüncenin ötesine varamamıştır. Bir ada bölgesi ya da sıralı bir iki bina da uygulanabilecek bu proje örnek teşkil ederek şehrin çehresini değiştirebilir.

4.3. Konut Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler

Binaların yoğunlukları, işgal ettikleri metrekare ile cephe, yan ve arka cephenin ve bunların muhtaç olduğu boşluklarla ölçülür. Evlerin yığıntı yapmamalarına ve bu suretler şehir halkının daha sıhhatli yaşamasına ve diğer binaların güneş ve havasına mani olmamalarına hizmet edecek şekilde lüzumlu boşlukları yani evin bahçe, arka bahçe, yan bahçelerin temini ile olur. Her bir konutun güneşten yararlanabilmesi için yapılar arasında yükseklikleri ile ilişkili bir mesafe bırakılmalıdır, mahremiyet açısından birbirine bakan komşu ev pencereleri arasında şu kadar uzaklık kalmalıdır veya her bir konutun bu kadar bahçeye gereksinimi vardır gibi tutumlar, yoğunluğu etkileyici olmaktadır. Zengin halkın yaşadığı yerde azami imkânları kullanmak ve fakir halkın yaşadığı yerde de asgari mesafeleri kullanmak doğru değildir. Her insanın hava ve güneşe ihtiyacı aynıdır. Binalar arasındaki mesafeler bölgelerin sınıflarına göre değil, ebadına göre tayin edilmelidir. Mesafeler bütün oturma alanları için aynı olmalıdır [36].

Elazığ'da son 10 yıldır inşaat sektörü hızla büyümektedir. Bu büyümeyle birlikte yeni iskân bölgeleri açılmakta ve şehir alan olarak genişlemektedir. Yeni kullanıcıların genel olarak tercih ettikleri bölgeler batı, kuzey ve güney yönleridir. Bununla birlikte

merkezde ve doğu yönünde de boş arsalar hızla dolmaktadır. Elazığ Belediyesi 2007 yılında 321; 2008 yılında 332 ve 2009 yılında ise 469 adet inşaata ruhsat vermiştir [61].

Elazığ 2000'li yıllara hazırlık çalışmaları yerel koordinasyon birim başkanlığı tarafından hazırlanan kentleşme sektörü adlı raporda konut alanları ile ilgili olarak imar planında bulunan sorunlara çözüm olarak şunlar sunulmuştur;

- Genelde merkezde bulunan imar adalarının atıl durumda bulunan arka bahçelerinin imar durumu iyi tetkik edildikten ve hukuki boyutu araştırıldıktan sonra donatı ihtiyacına göre (yeşil alan, otopark, çocuk bahçesi vs.) düzenlenmesi, çalışmaların kentsel tasarım ölçeğinde yapılması ve yarışmalarla proje üretimine gidilmesi gerekmektedir.

- Hâkim gabari dikkate alınarak kat artırımına gidilmemesi, belediye meclisine bu konuda verilecek dilekçelerin reddedilmesi.

- İmar planındaki konut adaları tamamen yapılaşmadan yeni yerleşim alanlarının açılması, belediyenin götüreceğı alt yapı hizmetlerini, alan düzenlemelerini bölecektir ve belediyenin imkânlarını aşacaktır. Bu şekilde oluşacak yerleşim alanları da kentin bütünlüğünü ve düzenini bozacaktır. Yeni imara açılacak yerlerin imar planları yapılırken ilave olacağı imar planı ile yeniden kritik yapılması gerekmektedir.

- Elazığ'ın en çukur yerleri olan güney kesimdeki yerleşimlerin yapılaşma durumu araştırılıp işlendikten sonra yapı yoğunluğunu düşürücü ve yaşayacak nüfusu azaltan tadilat kararı alınması gerekmektedir. Bunun da en doğru çözümü belirli bir alan büyüklüğü saptaması yapılarak (bina yapılacak arazi büyüklüğünün min. ölçüsü belirlenerek) Tarımsal Nitelikli Konut Alanları lejantıyla kullanım getirilmelidir. Bu alanları kaplayan büyük bahçeler, ekili araziler ancak bu yolla korunabilir.

- Gelişme alanları saptanırken ilk etapta hazine arazilerinin belirlenmesi gerekmektedir. Bu alanların hayata geçirilmesi, teknik altyapı ve umumi hizmet alanlarının belediyelere bedelsiz terki, belediye bütçesine getireceğı mali yükü kaldırması daha kolaydır. Çünkü özel mülkiyete konu olacak planlama alanlarının uygulamada getireceğı mali ve hukuki sorunlar hazine arazisi alanlarında yapılan planlamadan daha fazladır ve yapılacak imar uygulamaları daha uzun zaman almaktadır. Hazine arazilerinin kullanıma açılması ya Arsa Ofisi kanalıyla ya da Milli Emlak Müdürlüğü kanalıyla, belediye tarafından imar planları yapıldıktan ve alım işlemleri bittikten sonra uygulamaya geçilebilir. Bu alanlarda yollar, yeşil alanlar ve umumi hizmet alanlarının belediyeye getireceğı (istimlâk bedeli olarak) mali yükte ortadan kalkar. Bu alanlar belediyeye bedelsiz olarak terk edilir.

▪ Konut potansiyel alanları belirlenirken mevcut imar planıyla kopuk olmayacak alanlar belirlenmelidir. Bu alanlar hiç bir zaman nitelikli tarım alanlarını kapsamamalıdır. Belirlenen alanlarının jeolojik durumu da araştırılmalı çürük zeminler, yeraltı hareketlerinin bulunduğu alanlar, hâkim rüzgâr yönüne göre belirlenecek sakıncalı alanlar ve eşitli doğal nedenlere göre belirlenecek yapılaşmaya açılmayacak alanlar tespit edilerek planlamanın dışında bırakılmalı veya uygun lejantla yapılaşmaya açılmaması sağlanmalıdır.

▪ Konut alanları belirlenirken ilk etapta hazine olan Meryem dağı eteklerinin imarı yapılmalıdır. Daha sonra Venk küme evlerinin bulunduğu etekler belirlenecek kotla imara açılmalıdır. Bu alanlarda az yoğun bir yapılaşmaya gidilmelidir. İkinci bir alan olarak da; Zafran, Fevziçakmak, Yıldızbağları mahallelerinin bulunduğu Gülmez Tepesinin etekleri teras evler yapılması için imara açılabilir. Üçüncü bir alanlar olarak da; Doğukentin kuzeyinde kalan Kurtboğazı mevkindeki hazine arazilerinin kırsal kesimlerden Elazığ'a olan göçün barınacağı 1000 - 3000 m² parsel büyüklüğünde imar adalarının planlanacağı potansiyel alanları olacaktır [47].

Burada eleştirilecek en önemli husus; yeni Konut Alanları için Meryem Dağının eteklerinden çok kuzeyde bulunan sağlam zemine sahip olan aynı zamanda manzara avantajı bulunan kesimlere yönelenilmelidir. Ancak burada da şehrin hâkim rüzgârını kesecek yükseklikte konutlar planlanmamalıdır. Yerin jeolojik yapısı hayatımız için ne kadar önemli ise şehirlerde rüzgâr da halk sağlığı için bir o kadar önemlidir. Çünkü rüzgâr şehirde biriken kirli havayı dağıtarak solumamızı engelleyen en güçlü etmendir. Ayrıca Çevre yoluna cepheleli konut alanları yine halk sağlığı için tehlike arz etmektedir. Çevre yolları trafik kazalarına her zaman açıktır, buradaki yaya dolaşımının çok iyi planlanması gerekmektedir. Çevre yollarının her iki tarafı imara açıldığı zaman şehir müsaade etsin etmesin yol boyu (lineer) gelişmeyi gerekli kılmaktadır.

Müstakil Sanayici ve İş Adamları Derneğinin yayınladığı Kalkınma Yolunda Bir Şehir: Elazığ adlı kitabında, Elazığ İl Merkezi 2020 yılı ve daha sonrası için Master Plan Lekeleme çalışması yapılmış ve bu planın raporunda konut potansiyel alanları plan önerisi ve bu planlamayı belirleyen veriler şu şekildedir;

- Elazığ İl merkezine olan İl içi, İl dışı göçler,
- Doğal veriler ve eşikler,
- Yer altı ve yerüstü her türlü su kaynağı,
- Tarım alanları, toprak sınıflaması ve orman alanları ve sınırları,

- Mevcut karayolu ve demiryolu güzergâhları,
- Elazığ İl merkezinin gelişme aksları (Malatya ve Keban karayolu güzergâhları),
- Boş alanların belirlenmesi (hazine ve mera alanları),
- Mevcut organize sanayi alanının potansiyel alan ihtiyacı,
- DSİ sulama kanalları güzergâhları ve geçtikleri kotlar ve
- Nüfus projeksiyonları ve daha sonraki yıllarda alan ihtiyacı [54].

İl merkezi mevcut kentsel yerleşme alanı ve daha sonra ilave imar planı (1994 yılında onanan) yapılan alan 1/100.000 ölçekli halihazır haritada gösterildikten sonra mevcut demiryolu güzergahının Sürsürü, Aksaray, Kesrik ve Gümüşkavak mahallelerinin bulunduğu alandan geçen Şorşor Deresi civarı yeşili bol (bahçelerin büyük alan kapladığı) yapı yoğunluğu az bir yerleşme alanıdır. Yeni çevre yolunun geçeceği güzergâh da bu alanın güney yönünde dış sınırını oluşturmaktadır. Elazığ'ın hâkim rüzgâr yönü üzerindeki bu alan yapı yoğunluğunu önlemek için Master Plan Raporu aşamasında ele alınarak yeni bir kullanım getirilmiştir. Buna göre Şorşor Deresinin sağ ve sol sahillerinde 500'er metre derinliğine kadar oluşacak bandın içinde kalacak alanlara tarımsal Konut alanları lejandı ile az yoğun, yeşili bol bir kullanım verilmiştir.

1/100.000'lik halihazır haritalar üzerinde yapılan lekeleme çalışmasına altlık olacak bir başka veri de DSİ'nin Uluova, Kuzuova gibi şehri besleyen tarım alanlarını sulayan sulama kanalları ve geçtikleri güzergahlardır.

Bu veri kentsel gelişme alanlarını sınırlayan önemli bir veridir. Kuzuova sulama kanalı kotu: 1100 m. ve projeksiyon kotu: 1200 m. dir. Bu kotlar belirlendikten sonra kalan alanlar tepeler ve yamaçlardır. Bu alanlarda kullanılmayacak araziler, daha büyük ölçekte hazırlanacak plan çalışmalarında lekeleme bölgelerinde ayıklanacaktır. Yerleşme potansiyel alanları belirlenirken yapay eşik olan bu sulama kanalı kotları önemli bir veri olmuştur.

Şehir merkezinin kuzeyinde bulunan alanların eşyükselti eğrileri daha fazla ve dalgalıdır. Bu bölgede orman alanları daha fazladır. Kentsel yerleşmenin zor ve kentsel altyapının getirilmesinin pahalı olduğu alanlardır. Bu olumsuz veriler nedeniyle gelişme kentsel alanları dışında kalmışlardır (Ancak şu anda kuzeyde kalan bu bölgeler yüksek gelirli halkın tercih ettiği mekânlardır).

Sadece Harput - Gülmez - Zafran noktaları arasında kalan bölgede eğimin elverdiği kısımlarda fakat seyrek dokuda teras evler yapılabilir.

Şahinkaya – Bızmışen (Sarıçubuk) yerleşimleri arasında DSİ sulama kotu üzerinde kalan alanlar konut potansiyel alanları olarak belirlenmiştir.

Yeni çevre yolunun geçeceği güzergâhın güney kısmında ve Kuzova, Uluova sulama kanalları kotları üzerinde kalan alanlar, kentsel alan ihtiyacı için kullanılmıştır. Şehrin gelişme yönlerinden olan Malatya ve Keban karayolu güzergâhları üzerinde gelişmeyi hızlandıracak Ticari Kompleks alanları konulmuştur. Ayrıca doğu yönünde, Doğukent mahallesi civarında; Venk mahallesi civarında yeni çevre yolu güzergâhının güneyinde de kentsel yerleşme alanlarının oluşumunu hızlandıracak büyük kompleks alanları için yer seçilmiştir.

Elazığ kent merkezi projeksiyon nüfusu ihtiyacı olan donatı alanları dışında kentte, İl'e ve bölgeye hizmet verecek Eğitim Kompleks Alanları için yer seçilmiştir.

Organize ve küçük sanatlar için mevcut alan korunduktan sonra kuzey yönünde rekreasyon alanı bırakılmıştır. 2020 yılı ve daha sonrası için gelişme alanı için yer seçimi yapılmıştır. Bu alanın seçilmesinde kullanılan yapay veriler şunlardır:

- Uluova sulama kanalı güzergâhı ve kotu,
- İçme suyu amaçlı Dedepınarı Barajı, içme suyu ana iletim boru güzergâhı,
- Plan için yapılan ikinci çevre yolu güzergâhı
- Yolçatı – Sivrice arasındaki mevcut demiryolu güzergâhı,

Bütün bu verilerin halihazır haritaya işlendikten ve öneri çevre yolunun geçirilmesinden sonra ortada kalan, kentsel gelişme alanına ilave edilmiştir. Sanayi Potansiyel Alanı olarak Tadım Sarıyakup köylerinin kuzeybatı istikametine düşen ve eğimin daha az olduğu alan önerilmiştir. Öneri sanayi alanının kuzeydoğusunda ve kuzeybatısında rekreasyon alanı bırakılmış yine öneri sanayi alanının kuzeydoğusunda ticari kompleks alanı için yer ayrılmıştır. Bu çevrili alanda yerleşmeye müsait olmayacak alanlar (eğimi fazla ve topografik yapının fazla dalgalı olduğu yerler ile dere yatakları) ağaçlandırılacak alan olarak değerlendirilecektir.

Yolçatı – Sivrice demiryolu güzergâhından sanayi alanını besleyecek yeni bir güzergâh varyant yaparak sanayi alanına getirilmiştir. Bu güzergâh Dedepınarı İçme Suyu Baraj Gölü'ne kirlenme yönünden etkilemeyecek şekilde kotlardan geçirilecektir. Mevcut organize sanayi bölgesinin kuzeyinden geçen demiryoluna bağlantısı daha sonraki arazi çalışmalarına gör yapılacaktır.

Elazığ Belediyesi tarafından, Kent bilgi sistemine geçilmesi için gerekli kadro ve donanımın oluşturulması gerekmektedir. Özellikle 18. Madde uygulaması yapılan yerlerde kent bilgi sistemine geçilmesi daha kolaydır. Bu tür çalışmalar öncelikle pilot mahalleler seçilerek başlatılabilir. Bu sistemin Elazığ'a sayısız fayda sağlayacağı da şüphesizdir.

4.4. Kamu Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler

Kamu Alanları olarak şehre rahatsızlık veren ve şehri rahatlatan olarak incelediğimizde rahatsızlık veren Hükümet Konağı yanında bulunan Karayolları Genel Müdürlüğünün araçlarının bulunduğu alan, Postane binasını gösterebiliriz. Ancak Postane binasının geçtiğimiz yıllarda tadilatının yapıldığını düşünürsek uzun yıllar daha şehri engelleyecek boyutta olduğunu söyleyebiliriz. Karayollarının ile Belediyenin görüşmeleri sırasında ise olumsuz yanıtlar alındığını bilmekteyiz. Hâlbuki Karayollarına ait Bızmışen Köyünün güneyinde kalan ve imar planının bitiminde İnşaat Malzemeleri Depolama Alanı ile birlikte hazırlanan ilave imar planında Karayollarına ait bir alan planlanmıştır. Şehir içindeki araçlar da bu alana taşınabilir. Şehri rahatlatan resmi kurumlar ise Zübeyde Hanım Caddesi ve Malatya yolu üzerinde bulunan resmi kurumlar ile Üniversite Alanıdır. Şayet bu kurumlar buralarda olmasa idi şehir şuan da binadan boğulmuş durumda olabilirdi.

4.5. Sanayi Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler

Elazığ'da sanayinin oluşumu şehrin Doğu ve Güneydoğu istikametindedir. Otogar, Küçük Sanayi Bingöl Yolu üzerinde yeni kurulmakta olan II. Küçük Sanayi ve Elazığ Organize Sanayi Bölgesi halkaları bu yönde gelişerek sanayiye yön vermiştir.

Sanayi alanları planlarının yer seçimi kriterleri şunlardır;

- Şehir merkezine uzaklığı ve hangi yönde kaldığı, şehrin gelişme yönüne göre konumu
- Çevresindeki yerleşim merkezlerinin (köy, kasaba..) neler olduğu, uzaklıkları ve hangi yönde kaldığı
- Alan olarak büyüklüğü
- Ana yol ile bağlantısı, uzaklığı

- Mülkiyet ve kadaastro durumu
- Belediye veya mücavir alan sınırları içerisinde kalıp kalmadığı
- Varsa Çevre Düzeni Planına göre durumu
- Mevcut arazi kullanımı, bulunduğu deprem kuşağı
- Eğim yönü, arazi kullanma kabiliyeti
- Su, enerji ihtiyacının nereden karşılanacağı ve atıksı yağmur deşarj ortamı
- Hâkim rüzgâr yönü itibariyle yakındaki merkezlere, tarım sahalarına ve su kaynaklarına etkisi [62].

Buna göre Elazığ'daki sanayi alanlarının yerini değerlendirirsek;

✓ Çimento ve Şarap ve Kiremit Fabrikası şehrin içinde kaldığı için görüntü ve hava kirliliği yaratmaktadır.

✓ Otogar civarında bulunan Küçük sanayi alanları şehrin ortasında kalarak trafikte sıkıntı yaratmaktadır.

✓ Diğer Küçük Sanayi Alanları şehrin gelişme yönünün ters tarafında planlanmış olup Asri Mezarlığın batı ve güneyinde yer almaktadır.

✓ Yine Asri Mezarlığın güneyinde kalan alanla yeni planlanan Depolama ve Satış Alanları, Kesimhane ve Soğuk Hava Deposu bulunmaktadır.

✓ Ancak Olgunlar Mahallesinde bulunan ve kullanılabilirliğini yitirmiş olan Sebze Hali, güney çevre yolunun üzerinde planlanan alana taşınması düşünülmemektedir. Sebze Hali için Asri Mezarlığının kuzeyindeki alan düşünülmüş, bu bölgede aynı zamanda Kapalı Oto Pazarı da planlanmıştır.

✓ Sanayi alanları için genellikle doğu ve güneydoğu yönleri tercih edilmeli, şehrin Batı yönündeki gelişme alanları olan Malatya-Keban-Baskil yolları üzerinde sanayileşmeye müsaade edilmemeli buralarda yalnızca konut alanları bulunmalıdır.

✓ Elazığ - Diyarbakır Karayolu üzerinde yapılacak olan sanayi tesislerine, ilgili belediyeler ve bayındırlık müdürlüğü tarafından izin verilmemelidir. Bu tercihlerin organize sanayi bölgesine gitmeleri özendirilmelidir

✓ Ticaret gerçekleştiren meslek gruplarından olan; gıda toptancıları, demir toptancıları, çimento toptancıları, mobilyacılar sitesi vb.. şehrin dışında bir alan belirlenip bu grupların yerleştirme çalışmalarının hızlandırılıp sonuçlandırıldığı takdirde şehir içindeki trafik ve yaya kalabalığı büyük oranda rahatlayacaktır. İnşaat malzemeleri satış yerlerini, odun-kömür satış yerlerinin, oto alım satımcıları için imar planında yer belirlenmiş olup şehir içindeki dükkânların bir an önce taşınması sağlanmalıdır.

4.6. Donatı (Sağlık - Eğitim – Kültür) Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler

Elazığ Uygulama İmar Planlarına baktığımızda eğitim alanlarının merkezde çokluğuyla birlikte yeni açılan iskân bölgelerinde de planlanan eğitim alanları olduğunu görmekteyiz. Ancak günümüzde de hala mevcut okulların taban kullanımları ya da kat adetleri arttırılmaktadır. Bu durum okulda öğrenci sayısının dolayısıyla sınıf mevcutlarının artmasına yol açmakta ve okulların bahçeleri küçülmektedir. Merkezde okul sayısının çokluğu demek günün belli saatlerinde trafiğin de tıkanması konut alanlarının yakınındaki konutların gürültüye maruz kalması demektir. bu nedenle okulları park veya rekreasyon alanları ile birlikte, kanun ve yönetmeliklerde belirtilen standartları (kişi başına 4 m²) sağlayacak şekilde planlamak gerekmektedir.

Kültür alanında Elazığ'ın birçok yönü bulunmaktadır. Kaybedilen değerlerin yanı sıra hala sahip çıkılmayan tarihi ve sosyal kültür eserleri bulunmaktadır. Bu eserlerin öncelikle tanıtılması gerekmekte ve tanıtım için bir takım yapılara ve alanlara ihtiyaç duyulmaktadır. Merkezde hala bu eserlere yakışır bir kültür merkezi bulunmamaktadır. Mevcut çevre yolunda bulunan ve geçtiğimiz yıl inşaatına tekrar başlanan bina konum itibarıyla kültür merkezi olabilecek bir yerde değildir. Kültür merkezleri içerisinde toplantı, sergi salonlarının yanı sıra geniş bir alana oturarak dış mekânlarını da iyi değerlendirmelidir. Merkezin dışında Harput'ta da konferans salonlarının bulunduğu, doğal yapıyı bozmayan bir otel yapılmalıdır.

Sağlık alanında önemli gelişmeler kaydeden Elazığ'da yine şehrin büyümesi ile birlikte şehir içinde kalan Fırat Hastanesi ve bazı hastaneler yolların dar olmasından dolayı ambulans ve acil hasta götüren araçlara sıkıntı yaşatmaktadır. Bu nedenle sağlık alanlarının yer seçiminde de bu etkenlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

4.7. Rekreasyon ve Park Alanlarına Yönelik Hedef ve Stratejiler

Kentsel tasarım ve peyzaj, geleceğini düşünen şehirlerde en önemli konulardan birisi olup peyzaj tasarımları yapıldığı yerin değerini yükseltmektedir. Tüketim alışkanlıklarımızın değişmesiyle birlikte yaşam biçimimiz de değişmeye başlamıştır. Sokaklardaki oyunlar artık yerlerini park, çocuk oyun alanları, alışveriş merkezlerindeki oyun alanları gibi mekânlara bırakmıştır. Bu değişimle birlikte şehirlerde halkın ilgisini

ekebilecek birçok değişik mekân geliştirilmeye başlanmıştır. Burada peyzaj ve kentsel tasarımı rolü oldukça büyüktür.

İmar planında yerleri ayrılmış olan birçok ocuk oyun alanı yer seçimi ya da alan büyüklüğü bakımından standartlara uymamaktadır. Buraların standartlara uygun hale getirilerek peyzajlarının yapılması gerekmektedir.

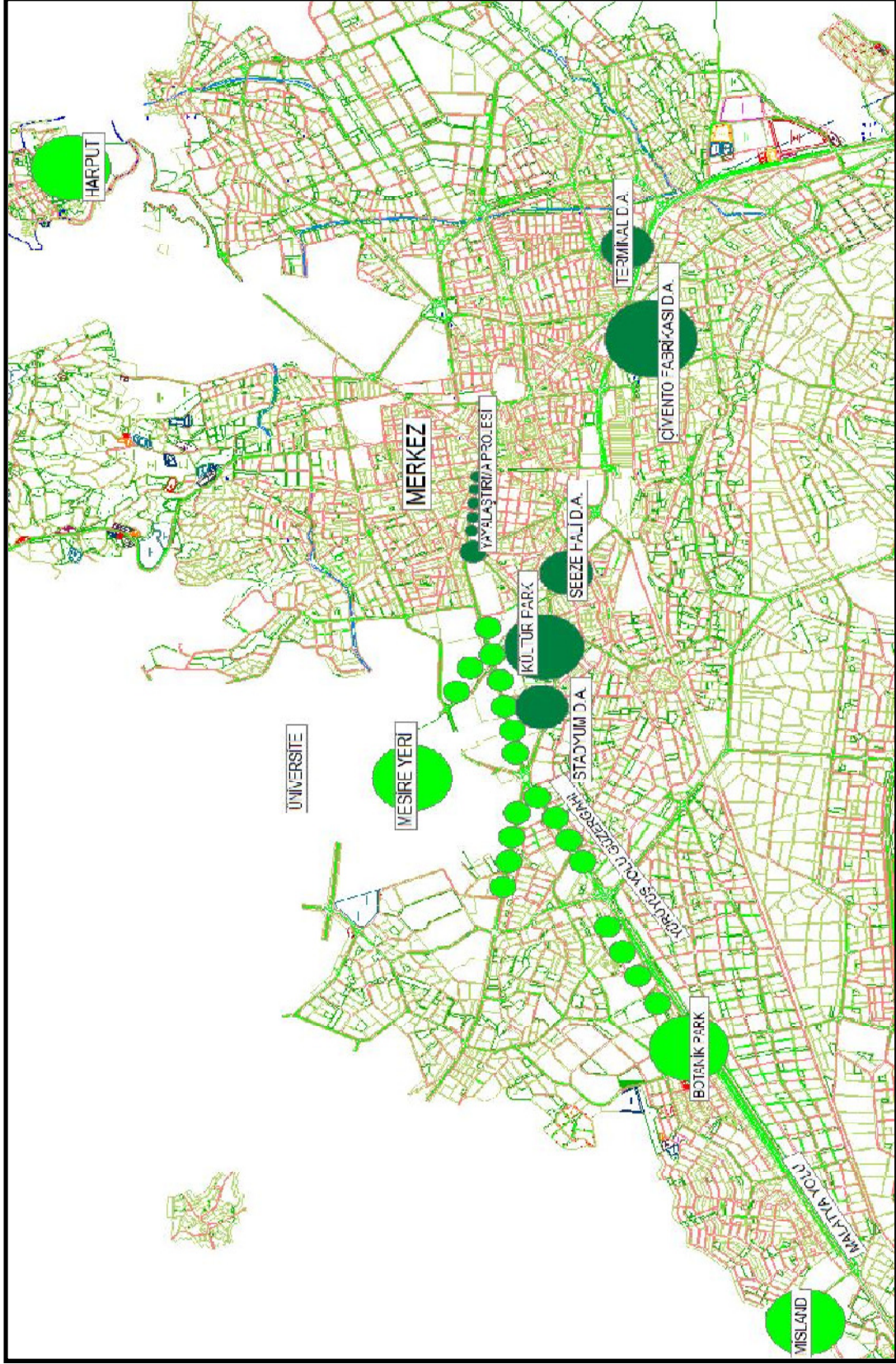
Karayolu kenarında yapılan yürüyüş yolları sadece gezme amaçlı olmalı spor amaçlı düşünülmemeli, bununla birlikte yürüyüş yolu olarak tasarlansa bile yol ile yürüme mekânını birbirinden ayıran egzoz dumanının solunmasını engelleyici bitkiler kullanılmalıdır.

Peyzaj çalışmalarının temel gayesi insanlar için şehir içinde ve kırsal alanlarda, ekonomik, kültürel ve estetik yönden yararlı, emin mekân veya yaşam ortamı sağlamaktır. Peyzaj planlamasının belli kaide ve formülleri yoktur, ancak prensipleri vardır [63].

Bu prensipler yer seçimi; bitkilerin cinsi, alandaki konumu, sıklık veya seyrekliği; peyzaj elemanlarının seçimi; sitüasyon (evreye uygunluk; her evre kendi bünyesine, karakter ve fizyonomisine uygun obje ve elemanları daha kolay kabul ve hazmeder. Bunun dışındakiler çevreleri ile hiçbir zaman uygun bir ahenk ve harmoni meydana getirmezler); proporsiyon (peyzaj tanziminde, tertibi meydana getiren kısımlar arasındaki uygun münasebet ve nispete proporsiyon denir); denge (tabiat kanunu olan denge veya balans, sağlamlık, emniyet, istirahat ve sükûnet hissinin ifadesidir); dikkat çekme veya vurgu (peyzaj planlamasında her tertibin bir ana görüş noktasının bulunması, bu noktaya vurgu ile dikkat ve ilginin çekilmesi lazımdır); ifade kudreti (peyzaj çalışmalarında kullanılan malzemenin çeşidi eserin şekli ve ifade kudreti üzerinde etkili olur); dizi, ritim ve tekrar (ölçüyü kaçırmamak ve tesiri kaybetmemek şartı ile vurgu, ritim, harmoni ve denge elde edilmelidir); renk ve renk harmonisidir [63]. Aynı zamanda aydınlatma da peyzaj planlamasında önemli bir yer tutmaktadır.

ocuk oyun alanlarında peyzaj planlamasının yanı sıra şehrin geneline hizmet eden Harput ve Mesire yeri dışında bir gezinti alanı hala bulunmamaktadır. Hafta sonları buralarda biriken trafik yeni mekânların oluşması için birer sinyaldir. Ayrıca Harput’u Elazığ için farklı bir anlamı olması gayesiyle buranın hafta sonu için bir piknik mekânı gibi gösterilmesi yanlış bir uygulamadır. Bu Harput’u yıkmaktan başka bir şey değildir. Harita 4.3’de ki gibi genel olarak şehre baktığımızda açık yeşil halkalarla gösterilen üniversite içerisindeki yer alan mesire yeri, küçük bir botanik park, Harput, Misland ve yürüyüş yolları dışında halkın gezeceği pek mekan bulunmadığını görmekteyiz. Harita 4.3’de

görülen koyu yeşil halkalar ise mekânlar önerilebilecek gezinti alanlarıdır. Bunlar şehrin dışına taşınması gereken ve dönüşüm alanı olarak belirlenebilecek yerlerdir. Stadyum, Çimento Fabrikası, Terminal Alanı ve Sebze Hali ömrünü tamamlayarak şehirde kötü görüntüye ve gürültüye, fazla trafiğe sebep olmaktadır. Bu alanların bir an önce şehir dışına taşınarak Kentsel Dönüşüm Bölgesi olarak ilan edilmesi ve halkın da faydalanabileceği mekânlara dönüştürülmesi gerekmektedir.



Harita 4.3. Mevcut ve olası donatı alanları

Elde tek kalan eski sokak olan Kazım Efendi Sokağı, Mimarlar Odası tarafından röleve ve projelerinin gerçekleştirilerek kurtarılma aşamasına gelmesi ancak somut olarak bir şeyin görülmemesi çok kötüdür. Aynı çabaların, tarihi çarşı ve çevresindeki hanların onarılıp düzenlenerek yaşatılması, Buğday Meydanı, Kapalı Çarşı, Yemeniciler Çarşısı gibi kent kimliğini yansıtan yerlerde de görmek gerekmektedir. Buralar da çeşitli peyzaj düzenlemeleri ile birlikte kullanılabilir hale getirilmelidir.

Resim 4.1 ile 4.2'ye baktığımızda 1970 yılında sol tarafta 3, sağ tarafta ise 5 tane cumbalı ev görülürken; 2010 yılında sol tarafta 2, sağ tarafta ise 3 (bir tanesi inşaatın yan tarafında) ve bir adet betonarme inşaat görülmektedir. Sokağın tarihi dokusuna rağmen betonarme inşaat yapılmasına müsaade edilmekte ve 1970 yılı olmasına rağmen o dönemki yer döşemesi sokakla daha bütünleşik bir halde olduğu ve sokağın otopark olarak kullanıldığı resimlerden görülmektedir.



Resim 4.1. Kazım efendi sokak – 1970



Resim 4.2. Kazım Efendi Sokak - 2010

Bunların dışında Elazığ il sınırları içerisindeki mevcut turizm alanları, tarihi alanların turizme dönük düzenlemelerinin ve tanıtımlarının yapılması, standartlara uygun tesislerin kurulması gerekmektedir. Keban Baraj ve Gölü; Hazar Gölü kıyılarında turizm amaçlı düzenlemeler yapılmalıdır. Hazar Gölü kıyısında kıyı kenar çizgisinden sonraki çekme mesafeleri içinde halka açık gezi alanları, dinlenme alanları olarak düzenlenmelidir. Bu alanlarda en fazla günübirlik alanların tesisine izin verilmelidir. Konut ağırlıklı yapılaşmaya izin verilen alanlarda ise yapılaşma yoğunluğu düşürülmeli, altyapı problemleri çözülerek gölün kirletilmesi önlenmelidir. Kıyı kenarında yapılacak düzenlemelerle bakımlı alanlar üretilmelidir [47, 54].

Yerleşim birimlerinde çevreye önem verilmeli bahçe şehirlerin oluşmasında ruhsat verme aşamasında ağaç dikme mecburiyetinin getirilmesi gerekli yeşil alan ve parkların bırakılması zorunluluğu getirilmelidir aksi takdirde iskân ruhsatı verilmeyeceği yapı ve kooperatiflere bildirilmelidir. Kış sporları için turizme açılan Hazar baba Dağı Kayak Tesislerinin tanıtımı arttırılarak ülke çapında bir tesis olmasının sağlanması gerekmektedir.

5. SONUÇ ve ÖNERİLER

ABD' li psikolog Abraham H. Maslow ihtiyaçlar hiyerarşisi teorisinde, insan ihtiyaçlarını beş temel kategoride inceleyerek ihtiyaçları hiyerarşik olarak ele almış ve temel olarak üç'e ayırmıştır. Maddi gereksinimler, sosyal ihtiyaçlar ve manevi ihtiyaçlar [21]. Ancak bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için uygun ortamın sağlanarak; ekonomik olarak kalkınmışlık ve yaşam standartlarının yüksek olması şartı da vardır. Bunun için de birçok meslek grubuna büyük görevler düşmektedir. Plancının rolü bugünün şartlarını gözeterak geleceği planlamak olduğuna göre bu ihtiyaçların giderilmesinde de büyük bir göreve sahiptir.

Ülkemizin birçok şehrinde olduğu gibi Elazığ'ın da sağlıklı gelişmesini sağlamak için sosyal yapının ve ekonomik yapının gerçekçi çalışmalarla belirlenmesi gereklidir. İşe, bugün var olan bütün sektörlerin iyileştirilmesi ile başlanmalıdır. Daha sonra bu sektörlerin gelişmesi şehir ve ülke ekonomisine katkı sağlaması için ihtiyaç potansiyel alanları belirlenmelidir. Elazığ il genelinde terör ve ekonomik nedenlerle yaşanan göç olayının durdurulması veya hızının düşürülmesi için acil sosyal ve ekonomik tedbirlerin alınması gerekmektedir. İl genelinde pilot merkez köyler seçilmeli ve buralarda can güvenliğinin sağlanarak ekonomik kalkınmanın yaşama geçirilmesi için gerekli çalışmalara başlanmalıdır.

Ortada bir sorun varsa ve bunun çözülmesi gerçekten isteniyorsa soruna sebep olan faktörleri en başından ele alarak hiyerarşik bir biçimde çözmek sorunun gittikçe azalmasına sebep olacak ve bazı çözümleri kendiliğinden getirecektir. Örneğin; bir şehirde marjinal kesimin varlığı artıyorsa ve bütün sokaklar işportacılarla dolup trafiğın kilitlenmesine, çevre ve gürültü kirliliğine, kazalara sebep oluyorsa; insanları zabıtalarla oradan oraya koalamak çözüm değildir. Çözüm, onların ekonomik - sosyal sorunları ve şehirde bulunma sebeplerinin araştırılmasıdır. Yani aslında burada fiziki değil sosyal bir sorun var demektir. Bu çok basit bir örnek olmakla beraber bunun gibi örnekler her gün tekrarlanmaktadır.

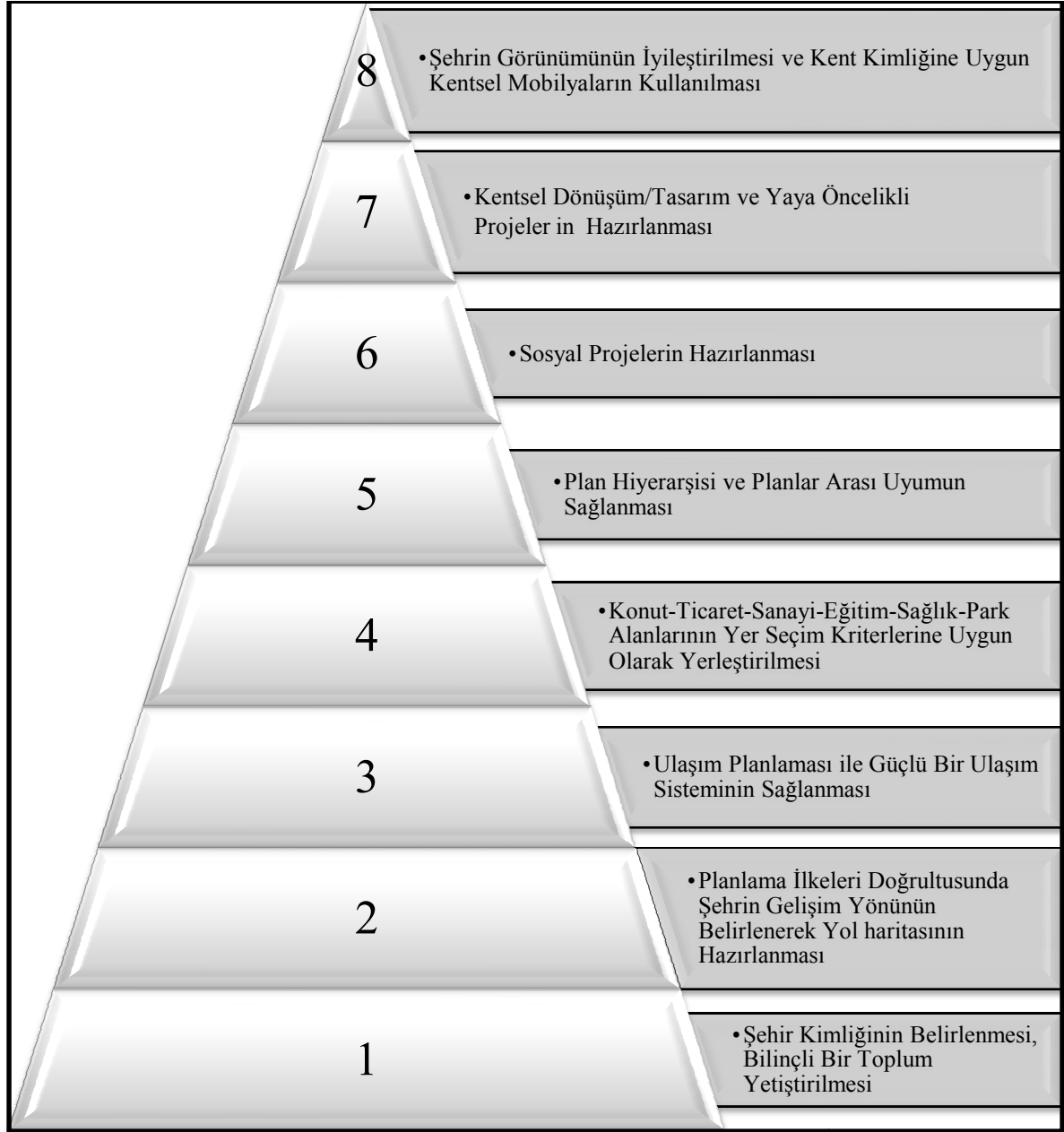
Her şehirde olduğu gibi; Elazığ'da da hızlı kentleşmenin önüne geçilmeli, yine hızla kirlenen, fiziksel çevreye duyarlı bir yaklaşımla, Sürdürülebilir Kentleşmenin önemi kavranmalıdır. Şehir bağlamında sürdürülebilirlik, bir şehrin kentsel sisteminin temelini

uzun vadede destekleyen çevresel koşullarla beraber, nitel olarak yeni bir sosyo-ekonomik, demografik ve teknolojik çıktı seviyesine ulaşma potansiyelini tanımlar. Sosyo-ekonomik çıkarlarını çevre ve enerji ile ilgili kaygılarla uyumlu hale getirebilen kentler, sürdürülebilir kentlerdir. Sürdürülebilirlik; ne bir iki kişinin işi ne de birkaç yılın işidir. Tek başına yönetimin ya da tek başına halkın çabaları ile bir sonuç elde edilemeyebilir. Bu yüzden önce sürdürülebilirliği bir devlet politikası olarak kabul edip halkın bu konuda bilgilendirilmesi, bilinçlendirilmesi, eğitilmesi hatta olumsuz sonuçlarından dolayı uyarılması sağlanmalıdır. Çok ciddi ve geniş çapta bir program gerektirir ve bütün meslek gruplarıyla direkt veya dolaylı olarak alakalıdır [22]. Kentsel doku ve işlevlerin özellikleri korunarak, mevcut kullanımların iyileştirilmesi ve fiziksel-sosyal alt yapı sağlanması konularını içeren ‘Sağlıklı ketleşme’ ile şehirlere ayna olan sağlıklı birer birey görünümüne kavuşturulmalıdır [64].

ÇEKÜL Vakfı Başkanı Prof. Dr. Metin Sözen bir konuşmasında [65];

“Elazığ’ı daha yaşanabilir kılmak için hep altını çizmeye çalıştığımız gibi, neyi, nerede, nasıl yapabileceğimizi gösterecek ‘Yol Haritası’nı birlikte oluşturmamız gerekiyor. Sürekli tartışıp görüşüyoruz, ancak zaman da hızla geçiyor. Valilik, belediye, üniversite, kurduğumuz vakıflar, odalar, sivil toplum örgütleri, Elazığ haritasını kalıcı ve doğru yolu işlemek sorumluluğunu elle tutulur, somut bir sisteme kavuşturmak zorundadır. Olumlu sonuçları bir bütünlüğe, herkesin varlığının içinde olduğu coşkuya dönüştürme sürecini, zaman yitirmeden ‘kısaltmayı’ ortak görev bilmelidirler. Çünkü dönem kararlı davranma dönemidir. Kentlerin yarış içinde farklılıklarını ortaya koyduğu böyle bir dönemde Elazığ, soyut - somut tüm değerleriyle ülkemizin gündeminde hak ettiği yeri alması evresine gelmiş bulunuyor” demektedir.

Elazığ’ın sorunlarını giderecek çözümleri temel olarak genelden özele sıralarsak Şekil 5.1’de ki gibi bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Şekilde bulunan üçgenin dilimleri birbiri ile etkileşim halinde olup, çözümler üretildikçe dilimlerin taban genişlikleri azalmakta dolayısıyla sorunlar azalmakta ve çözümler kolaylaşmaktadır.



Şekil 5.1. Elazığ planlama sorunlarının temel çözüm hiyerarşisi

Özetle; Elazığ şehir planlamasına ait sorunları ve çözüm önerilerini bir tabloya aktararak incelersek Tablo 5.2’de ki gibi bir görüntü ortaya çıkmaktadır. Bu tabloda yer alan birinci sütunda genel hatları ile sorunlar sıralanmıştır. İkinci sütun olan mevcut durum sütunundaki işaretlerin açıklaması Tablo 5.3’de yapılmış, önlem alınması gereken konular işaretin yanına ünlem (!) işareti bırakılarak vurgulanmıştır. Üçüncü sütunda ise Elazığ Belediyesinin düşünce ya da proje aşamasındaki projeleri maddeler halinde yazılmıştır. Dördüncü sütun sorunlara çözüm bulunmadığı takdirde, bu sorunların 2030 yılında şehirde

bırakacağı izler ve yansımaları düşünölmüştür. Son sütunda ise sorunlar karşısında yapılması gerekenler ve alınması gereken önlemler sıralanmıştır.

Sorunlar	2010 Öncesi (Mevcut Durum)	Kısa Dönem Çalışmalar-Projeler-Hedefler (Elazığ Belediyesi)	2030 Yılına Muhtemel Olumsuz Yansımaları	Şehir Planlaması Açısından Yapılması Gerekenler-Öneriler
İç Ulaşım	Ulaşım Planlaması	☹ ☹ ☹ ☹	▪ Araç sayısındaki artış ile birlikte trafik sıkışıklığı ▪ Trafik kazaları, ▪ Gürültü ve çevre kirliliği, ▪ Plansız kentleşme, ▪ Çarpık Kentleşme	✓ Ulaşım Planlaması, ✓ Toplu Taşımada Güzergâh İyileştirmesi, ✓ Çayda Çıra Kavşağı Alt Geçit Projesi ✓ Yaya dolaşımının iyileştirilmesi, ✓ Araç sayısı ve araç yoğunluğuna bağlı olarak ihtiyaç halinde farklı yerlerde alt geçit projelerine geçilmesi, ✓ Terminalin G. Çevre Yolu üzerindeki yerine taşınması, ✓ Şehir içindeki otopark alanlarının arttırılması,
	Şehir İçi Araç Dolaşımı	☹ ☹ ☹ !!		
	Kavşak Düzenlemeleri	☺ ☺ !!		
	Toplu Taşıma / Ulaştırma	☹ ☹ ☹		
	Toplu Taşıma Güzergâhları	☹ ☹ ☹		
	Yayalaştırma Projesi	☹ ☹ ☹ ☹		
	Yaya Dolaşımı	☹ ☹ ☹		
	Alt Geçit Projeleri	☹ ☹ ☹ ☹		
	Üst Geçit Projeleri	☹ ☹ ☹ !!		
	Otopark Alanları	☹ ☹ ☹ !!		
	Terminal	☹ ☹ ☹ !!		

Planlar	Plan Hiyerarşisi	☹ ☹ ☹ !!	- 5000 ve 1000 planlar arasındaki uyumsuzluğun giderilmesi için çalışmalar ihale aşamasında, - Halihazır Haritaların yenilenmesi için İller Bankasına müracaatta bulunulmuştur, - Kültür ve Sağlık konusunda bazı projeler bulunmakta, - Kentsel Tasarım olarak ise sadece Harput K.A.İ.P içerisinde Özel Proje Alanı olarak bırakılan yerlerde düşünülmekte. - Kent Bilgi Sistemine geçiş için gerekli alt yapı bulunmamaktadır	■ Planların uyumsuzluğunda n kaynaklanan hukuki sorunlar, ■ Planlarda feed-back (planların uygulamaya geçişiyle birlikte alt ve üst ölçek arasındaki sorunların giderilmesi) sorunları, ■ Plansız ve çarpık kentleşme, ■ Yeşil alan kaybı, ■ Siluet bozuklukları, ■ İklim öğelerinden yararlanamama ve hava kirliliği, ■ Kimliksiz bir şehir, ■ Teknolojiyi kullanamama ile birlikte zaman kaybı,	✓ Halihazır haritaların yenilenmesi, ✓ 1/5000 ölçek ile 1/1000 arasındaki uyumun sağlanması, ✓ Ranta dayalı plan tadilatlarından kaçınılması, ✓ Mevzii İmar planlarından kaçınılması, ✓ Elazığ'ın kent imajının belirlenmesi, ✓ Kentsel Tasarım Projelerinin uygulanması, ✓ Kent Bilgi Sistemine Geçiş için gerekli alt yapının hazırlanması.
	Plana Uyumluluk	☹ ☹ ☹ !!			
	Ranta Dayalı Plan Tadilatları	☹ ☹ ☹ !!			
	Kent İmajı	☹ ☹ ☹ !!			
	Kentsel Tasarım	☹ ☹ ☹ ☹			
	Kent Bilgi Sistemi	☹ ☹ ☹ ☹			

Konut Alanları	Yer Seçimi	Deprem	☺ ☺ !!	- Arsa Spekülasyonundan dolayı yere yönetimlerin bu konudaki projeleri açıklanmamaktadır	▪ Dengesiz olarak dağıtılan nitelikli konut alanları, ▪ Hava kirliliği, ▪ Görüntü kirliliği, ▪ Ulaşım sorunları, ▪ Siluet bozuklukları, ▪ Dengesiz dağıtılan insan ve araç yoğunlukları, ▪ Yeşil alan yetersizliği.	✓ Konutların deprem, manzara yönünden avantajlı olarak kuzeye yönlendirilmesi, ✓ Ayrık nizamda binalar arasındaki boşlukların kat adetlerine göre arttırılması, ✓ Mevcut bölgelerde kat artırımından vazgeçilmesi.
		Manzara	☺ ☺			
		Rüzgâr -Güneş	☺ !!			
	Konut Nizamları	Mevcut Yerleşme	☹ ☹ ☹ !!			
		Yeni Yerleşme	☺ !!			
Sanayi	Mevcut Sanayinin Yer Seçimi		☹ ☹ ☹ !!	- Mevcut K.S.S.'nin taşınma projesi yok, - Oto galerileri için G. Çevre yoluna bitişik alan planlanma aşamasında, - Çimento Fabrikasının dönüşümü hukuksal açıdan ve istimlak tutarı açısından söz konusu değil,	▪ Hava kirliliği, ▪ Görüntü kirliliği, ▪ Gürültü kirliliği, ▪ Çevre sorunları, ▪ Plansız kentleşme, ▪ Sağlıksız bir kent.	✓ Terminalin kuzeyinde bulunan K.S.S alanlarının kaldırılması, ✓ Yeni sanayi alanlarında yer seçim kriterlerinin göz önünde bulundurulması ✓ Merkezde kalan Sanayi için dönüşüm projelerinin uygulanması
	Yeni Sanayinin Yer Seçimi		☺ ☺ !!			
	Dönüşüm Projeleri		☹ ☹ ☹ ☹			

Ticaret	Geleneksel Ticaret	Yer Seçim	☺ ☺ ☺ !!	- Eski Sebze Halinin yeri büyük bir AVM. olarak düşünülmektedir. - Şuan Terminal olan alanın Ticaret Alanına dönüştürülme düşüncesi, - Kapalı Çarşıda bulunan dükkân cephelerinin yenilenme düşüncesi,	▪ Şehrin yanlış yönleneceği, ▪ Yoğunluğun merkezden çıkamaması, ▪ Plansız kentleşme, ▪ Geleneksel ticaretin dolayısıyla kent kimliğinin kaybolması.	✓ Şehrin oluşumundan beri süregelen geleneksel ticaretin bulunduğu kapalı çarşı ve civarının sıhhileştirilmesi ve çevresiyile uyumunun sağlanması, ✓ Şehrin büyümesiyle birlikte lineer şekilde gelişen ticaretin bu yönde ilerleyerek ikinci merkez oluşumuna ve merkezdeki yoğunluğun azalmasına destek sağlanması,
		Niteliği	☹ ☹ !!			
		Çevresiyile Uyum	☹ ☹ ☹ !!			
	Yeni Ticaret Alanları	Gelişim Yönü	☺ ☺ ☺ !!			
		Yeni Merkez Oluşumu	☺ ☺ ☺ !!			
Kamu Alanları	Mevcut Alanların Konumları		☺ ☺ ☺	- Kamu Alanlarının yavaş yavaş şehir dışına kaydırılarak merkezdeki yoğunluğun azaltılması,	▪ Zübeyde Hanım Caddesinin konutlarla boğulması, ▪ İnsan ve araç yoğunluğunu dengeli dağıtamama.	✓ Merkezde Postane gibi sıkışık konumda kalan Resmi Kurumların yeni belirlenecek yerlerine kaydırılması, ✓ Yeni kamu alanlarının yer seçiminde, şehir içindeki konumunu, projeksiyon nüfus ve şehrin gelişme yönü göz önüne alınmalıdır.
	Yeni Kamu Alanı Yer Seçimi		☹ ☹ ☹ !!			

Eğitim Alanları	Mevcut Alanların Yer Seçimi	☹ ☹ !!	- Eğitim Alanlarında genellikle mevcutların kapasitelerinin arttırılmalarının yanı sıra gelişme konut alanlarına yeni okullar da yapılmaktadır.	▪ Bahçesi giderek küçülen okullar, ▪ Kalabalık okul ve sınıflar, ▪ Okullarda gürültü sorunları, ▪ Kalitesiz Eğitim Alanları.	✓ Şehir merkezindeki eğitim alanlarının kapasitesini arttırmak yerine, yeni eğitim alanlarının belirlenmesi ✓ Okulların kapasitelerine göre belirlenecek çemberler ile okulun hitap edeceği konut alanlarının belirlenmesi ve okul ile konut alanları arasındaki yaya ulaşımının sağlanması,
	Yeni Alanların Yer Seçimi	☺ ☺ !!			
	Ulaşım İmkânı	☹ ☹ ☹ !!			
Rekreasyon / Çocuk Parkı	Niteliği	☹ ☹ ☹ !!	- Belediye mahallelerdeki çocuk oyun alanlarının sadece sayısını arttırmaya devam etmektedir.	▪ Görüntü kirliliği, ▪ Ömrü çok kısa süren kalitesiz çocuk oyun alanları, ▪ Sağlıksız yürüyüş yolları, ▪ Yoğun hava kirliliği, ▪ Plansız kentleşme.	✓ Yürüyüş Alanlarının yer seçimlerinin daha sağlıklı yapılması, ✓ Çocuk Oyun Alanlarının niteliklerinin arttırılması, ✓ Postanenin önündeki meydanın düzenlenmesi, ✓ Şehir merkezine yakın piknik alanları düzenlenmeli, ✓ Şehrin konut bölgeleri zaman zaman ağaçlandırma alanları ile kesilmeli.
	Miktarı	☹ ☹ ☹ !!			

Sağlık	Yer Seçimi	☺ ☺ !!	- Doğukent Mahallesi'nde 4 Hasteneye yetecek büyüklükte, Bölge İhtisas Hastanesi Alanı belirlenmiştir,	▪ Trafik sıkışıklığından ambulans ve acil hastaların etkilenmesi.	✓ Sağlık Alanlarının yer seçiminde dikkat edilmesi gereken en önemli şey dengeli dağılım ve ulaşım imkânlarının yüksek olması ya da alternatif yolların bulunmasıdır.
	Miktarı	☺ ☺ ☺ ☺			
Kültür	Yer seçimi	☹ ☹ ☹ !!	- Doğukent'te 200 dönüm büyüklüğünde Fuar Alanı yeri belirlenmiştir, - Harput'un girişinde bulunan konak ve evlerin restorasyonları yapılmaktadır, - Harput'ta 40 kadar parsel istimlak edilerek Harput evleri yapma düşüncesi vardır, - Harput'ta bulunan bazı hamamlar da istimlak ile Vakıflara aracılığı ile restore edilecek, - Toplantı salonları şuan için yeni Belediye Sarayının içerisinde düşünülmüş, - Harput'taki kültürü devam ettirmek için 'Harput Edebiyat Günleri' düzenleme düşüncesi bulunmaktadır.	▪ Kent kimliğinin kaybolması, ▪ Tanıtım eksikliği, ▪ Kent imajının olmaması, ▪ Ulusal ve Uluslararası toplantı ve sergilerin şehirde yapılamaması.	✓ Bir Kültür Şehri olan Elazığ için nitelikli Kültür Merkezlerinin planlanması, ✓ Harput'a gerekli önemin verilerek Kültürüne yakışır bir düzene getirilmesi.
	Niteliği	☹ ☹ ☹ !!			
	Miktarı	☹ ☹ ☹ !!			

Kirlilik	Hava	☹☹☹!!	- Kış aylarında kömür kalite denetimleri yapılmakta, - Doğalgazın şehirde kullanılması için alt yapı çalışmaları devam etmektedir	▪ Sağlıksız bir kent, ▪ Sağlıksız bireyler, ▪ Kent imajının kaybolması, ▪ Plansız ve çarpık kentleşme.	✓ Hava kirliliğine sebep olan unsurların ortadan kaldırılması, ✓ Çoğu trafikten kaynaklanan gürültü kirliliği için trafiğin sıhhileştirilmesi ve trafiğin dağıtılması, ✓ Şehir merkezinde görüntü kirliliğine sebep olan tabela, afiş, reklam.. gibi unsurların ortadan kaldırılması.
	Gürültü	☹☹☹!!			
	Çevre	☹☹☹!!			
	Görüntü	☹☹☹!!			

Tablo 5.3. Tablo 5.1’de bulunan işaretlerin açıklaması

☹☹☹☹	Herhangi bir proje bulunmamakta
☹☹☹	Çok Kötü
☹☹	Kötü
☹ ☹ ☹	Çok İyi
☹ ☹	Orta Düzeyde
!!	Önlem Alınmalı

Şehirdeki sorunlara çözüm bulabilmek için öncelikle sorunların tespit edilerek öncelik sırasının belirlenmesi gerekmektedir. Tablo 5.2’de yer alan sorunlar Elazığ İli’nin temel ve acil çözüm bekleyen sorunlarıdır. Bu sorunları ve yine tabloda yer alan yapılması gereken ve çözüm önerileri göz önünde bulundurulduğu ve sürdürülebilirliğin önemi kavrandığı takdirde Elazığ kent kimliğine kavuşacak ve bu kimlik fiziki görünüme katkıda bulunacaktır.

KAYNAKÇA

- [1] **Karaman, K.**, 2003, Türkiye’de Şehirleşme Olgusu ve Gecekondu Sorunu, Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları 4, 2003.
- [2] **Akkoyunlu, K.**, 1990, Planlama ve Katılım, *Planlama Dergisi*, 3, 4.
- [3] **Enlil, Z.**, Sanayi Öncesi Kentlerin Temel Özellikleri - Ortaçağ Kentleri, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ders Notları.
- [4] **Erol, D.**, 2008 – 2009, Endüstri Kent İlişkileri, Gazi Üniversitesi, Mühendislik-Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ders Notları.
- [5] **Enlil, Z.**, Rönesans Kentleri (15. - 16. yy), Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ders Notları.
- [6] **Enlil, Z.**, Barok Kentler (17. – 18. Yy), Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Ders Notları.
- [7] **Kırkman, E.**, 2007, Architecture in the Era of Napoleon III, Haussmann’s Paris.
- [8] **Thomas S. H.**, (E.T. 15.03.2010), Architecture: The City Beautiful Movement.
- [9] **Noel, T.J.**, (E.T: 13.01.2010), Mile High City, The City Beautiful.
- [10] **Baş, Y.**, 2006, Planlama - Mimarlık İlişkisi Yeniden Tanımlanırken..., *Planlama Dergisi*, 4.
- [11] **Eke, F.**, 2003, Merkezi Yönetim Seviyesinde Planlamanın Geçmişi Geleceği, *Planlama Dergisi*, 3.
- [12] **Tekeli, İ.**, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Mimar Yunus ARAN’ın Anısına Düzenlenen Konferansların 22. Sine yaptığı konuşmadan alıntıdır, *Yapı Dergisi*, 291
- [13] **Dinçer, İ.**, Türkiye’de Koruma ve Kent Planlama Tarihi 1850 – 1950, Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Şehir Yenileme Dersi Ders Notları.
- [14] **İzmir Kenti Planlama Tarihi** - 1/25.000 Ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Raporu, İzmir Büyükşehir Belediyesi

- [15] Geray, C., Devlet Planlama Teşkilatı Kurulduktan Sonra Şehir ve Bölge Planlaması, *Planlama Dergisi*, 5
- [16] İnam, Ş. ve Çay, T., 2002, İmar ve Şehirleşme Kanun Tasarısı Üzerine Bir İnceleme, Selçuk Üniversitesi Jeodezi ve Fotogrametri Mühendisliği Öğretiminde 30. Yıl Sempozyumu, 16 – 18 Ekim, Konya.
- [17] Bademli, R.R., Ankara Kentsel Planlama İşliği Çalışma Notları 2, 2001, Planlama Üzerine Bazı Düşünceler, *Planlama Dergisi*, 2003/ 3
- [18] Kılınç, N., 2006, İmar Planlama Mevzuat Belediyeler ve İller Bankası İlişkisi, İller Bankası Genel. Müdürlüğü, İmar Planlama Dairesi Başkanlığı.
- [19] Ekiz, C., ve Somel, A., 2005, Türkiye’de Planlama ve Planlama Anlayışının Değişimi, A.Ü. SBF-GETA Tartışma Metinleri, No.81, Ocak.
- [20] Kılınç, G., Özgür, H. ve Genç, N.F., 2009, Türkiye’de Yolsuzluğun Önlenmesi İçin Etik Projesi Akademik Araştırma Çalışması - Yerel Yönetimlerde İmar Uygulamaları ve Etik, Mayıs.
- [21] Ekinci, C.E., 2008, Bordo Kitap, Yapı ve Tasarımcının İnşaat El Kitabı, Elazığ: Data Kitapevi
- [22] Ekinci, C.E. ve Susmaz, H., 2010, Fiziki Yapı ve Çevrenin Sürdürülebilir Planlamaya Olan Etkileri: Uşak Örneği, sürdürülebilir Yapılar Sempozyumu, Ankara, 26-28 Mart.
- [23] www.imarhukukcusu.com, İmar Planlarının Yapılmasında Ve Değiştirilmesinde Uyulacak Hususlar, 08.04.2010.
- [24] Tunçer, M., Kentsel Tasarımın Tarihsel Çevre Korunmasında Etkin Olarak Kullanımı, “Böl-Yönet Modeli” Ankara-Konya-Antalya Tarihi Kent Merkezleri.
- [25] T.C. Resmi Gazete, 3194 Sayılı İmar Kanunu, 09.05.1985, 1 – 5.
- [26] T.C. Resmi Gazete, Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik, 11.11.2008.
- [27] Ural, M.T., www.tugrulural.com, (E.T:05.06.2009), Şehir ve Bölge Planlama Ders Notları.
- [28] T.C. Resmi Gazete, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik.
- [29] T.C. Resmi Gazete, 2981 Sayılı İmar Affı Kanunu, 24.02.1984, 20
- [30] www.kentlob.net, Öner, M., N., Kentsel Tasarım Nedir?, 21 Ağustos 2008.

- [31] T.C. Resmi Gazete, Koruma Amaçlı İmar Planları Ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi Ve Müelliflerine İlişkin Usul Ve Esaslara Ait Yönetmelik, 26.07.2005, 4.
- [32] www.mobildepo.com, (E.T: 17.05.2010)
- [33] www.elazig.gov.tr, Sayılarla Elazığ - Mart 2010
- [34] Elazığ Ticaret ve Sanayi Odası, Ekonomik Rapor 2000.
- [35] Kültür ve Turizm İl Müdürlüğü, Elazığ İl Turizm Envanteri, 1995.
- [36] Taşçı, L., 1996, Elazığ İli Kent Planlaması ve İmar Uygulamaları Üzerine Bir Araştırma, F.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, Elazığ.
- [37] Demirel Y., Ağustos 2007, Tarık TAHİROĞLU'NUN Hatıralarıyla Elazığ'dan Elazığ'a. Manas Yayıncılık
- [38] Coşkun, M., 2008, Elazığ Merkez Kentsel Yerleşmesi, Elazığ Mimarlar Dergisi, Mimarlar Odası Elazığ Şubesi, Haziran 2008, Sayı 1., 10-15, Elazığ.
- [39] Bican, Z., 2007, Sekizinci Şehir Elazığ'a, Harput'tan İnciler, Ertem Yayıncılık, Ankara.
- [40] Aksın A., 1995, Harput Şer'iye Sicillileri, F.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ.
- [41] Altan Gazetesi, (1937), Elazığ Halkevi, Sayı 23, 21.02.1937 tarihli gazete.
- [42] Elazığ Milli Eğitim Müdürlüğü, 2010, Elazığ Eğitim Tarihi, Elazığ.
- [43] 1/5000 Ölçekli Elazığ Nazım İmar Planı Açıklama Raporu
- [44] www.dpt.gov.tr (E.T:25.03.2010)
- [45] Bingöl, F. ve Asaf, V., (2002), Bölgesel Kalkınmada Doğu Anadolu Projesi (DAP) Yaklaşımı, F.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 12, Sayı 2, Elazığ.
- [46] Elazığ Belediyesi Planlama Arşivi
- [47] Elazığ Projesi Kentleşme Sektörü Sonuç Raporu, Elazığ Projesi 2000'li Yıllara Hazırlık Çalışmaları Yerel Koordinasyon Birim Başkanlığı, Ağustos, 1997, Elazığ.
- [48] Harput Koruma Amaçlı İmar Planı Açıklama Raporu, 2008, Elazığ.
- [49] Keleş, R., 2002, Kentleşme Politikası, İmge Yayınevi, Ankara.
- [50] www.yerel.org.tr (E.T:09.07.2010)
- [51] Elazığ 1. Ekonomi Kurultayı, İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü, Fırat Üniv. Basımevi, Elazığ, 2001
- [52] İnallı, M., 1995, Elazığ İli Kent İçi Anayollarında Trafik Düzenlemesi Üzerine Bir Araştırma, F.Ü., Fen Bilimleri Enstitüsü, y. Lisans Tezi, Elazığ.

- [53] Demirel, B., A., 1998, Elazığ'da Sanayi Sanayileşme Süreci; Gelişme Stratejileri Ve Öneriler, ELESKAV.
- [54] Ülger N., Kalkınma Yolunda Bir Şehir : Elazığ, MÜSİAD
- [55] Mor, A., Çitçi, D., 2000, Elazığ Şehrinin Bir Senti Olan Aksaray Mahallesi'nin Kuruluşu Gelişimi ve Fonksiyonel Özellikleri, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 10, Sayı 2.
- [56] Elazığ Ticaret ve Sanayi Odası, Ekonomik Rapor 1997.
- [57] www.firat.edu.tr. (E.T:05.04.2010)
- [58] www.elazigeah.gov.tr. (E.T: 23.06.2010)
- [59] Özakat, M., Problem Çözme Teknikleri, URL: alsancakmelihozakat.k12.tr
- [60] Elazığ Belediye Başkan Yardımcısı Haluk ÇAKIR ile birebir görüşme (06/07/2010, Elazığ)
- [61] Elazığ Belediyesi Ruhsat Servisi Arşiv Bilgileri
- [62] T.C. Resmi Gazete, Organize Sanayi Bölgeleri Yer Seçimi Yönetmeliği, 21.05.2001, 20
- [63] Tanrıverdi, F., 1975, Peyzaj Mimarlığı Bahçe Sanatının Temel İlkeleri Ve Uygulama Metotları, Atatürk Üniversitesi, Ziraat Fak., Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Erzurum.
- [64] Ekinci, C.E. ve Susmaz, H., 2008, Sağlıklı Kentleşme Süreci Esasları, e-journal of new world sciences academy. www.newwsa.com
- [65] Sözen, M., 2008, Elazığ Mimarlar Dergisi, Mimarlar Odası Elazığ Şubesi, Haziran 2008, Sayı 1, Elazığ.