5094

T.C
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ELAZIĞ İLİ KENT PLANLAMASI VE İMAR UYGULAMALARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Levent TAŞÇI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

1996
ELAZIĞ

T.C
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

ELAZIĞ İLİ KENT PLANLAMASI VE İMAR UYGULAMALARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Levent TAŞÇI

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

Bu Tez.....Tarihinde, Aşağıda Belirtilen Jüri Tarafından Oybirliği/Oyçokluğu İle Başarılı/Başarısız Olarak Değerlendirilmiştir.

.....	.....	.....
Danışman	Jüri Üyesi	Jüri Üyesi
Yrd.Doç.Dr. Mahmut POYRAZ		

ÖZET

Yüksek lisans tezi

ELAZIĞ İLİ KENT PLANLAMASI VE İMAR UYGULAMALARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Levent TAŞÇI

Fırat Üniversitesi
Fen Bilimleri Enstitüsü
İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı

1996, Sayfa: 60

Bu çalışmanın amacı, Elazığ ilinin tarihi, kültürel gelişimi gözetilerek kent planlarının hazırlanışı ile uygulanışında karşılaşılan problemler ve bunların neden olduğu sonuçlar üzerinde bir inceleme yapmaktır. Bunun için Elazığ iline ait haritalar ile imar planları üzerinde kentin bugünkü durumuda göz önüne alınarak gerekli incelemeler yapıldıktan sonra sonuçlarla birlikte öneriler getirilmiştir.

Bu çalışmanın bir ürünü olan haritalar ile mevcut imar planları mukayase edilmiştir. İmar planında belirtilen fakat uygulamada gerçekleşmeyen veya imar planı kararlarına ters düşen uygulamalar haritada gösterilmiştir.

ANAHTAR KELİMELER : Elazığ ili, Belediye, İmar planı, Konut, Sanayi, Ulaşım, Şehircilik.

SUMMARY

Master Thesis

AN INVESTIGATION ON THE ELAZIĞ CITY PLANING AND MANUCİPAL APPLİCATIONS.

Levent TAŞÇI

Fırat University
Graduate School of Naturel and Applied Sciences
Department of Civil Engineering

1996, Page: 60

The purpose of this study was to investigate the problems an the preparation of Elazığ city manucipal plans and their applications under the consedaration of historical and cultural development of the city. Additionally, the resultans of these problems were investigated in detail. For this purpose, the resultant strategres and suggestıons have been made after the detailed examination on the existing city maps and manucipal plans under the consideration of present sıtvatıons.

The current city plans were compared with the city maps which were obtained from a preliminary study. The problems that contrarly occoured in the applicatıons, they are exist in the current city plans, the contrarly applicated rules which were take place in the current city plans were pointed on the city map.

KEYWORDS: Elazığ City, Municipality, Manucipal Planing, Habitation, Industry, Transportatıon, Town Planing.

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez konusu ile ilgili araştırmalarımda bana yol gösteren, yapıcı katkılarda bulunan, her türlü destek ve yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Mahmut POYRAZ'a teşekkür ediyorum.

İnşaat Mühendisliği Ulaştırma Ana Bilim Dalı Başkanı Sayın Prof. Bekir YILDIRIM'a tezin gerçekleşmesine imkan tanıdığı için ayrıca teşekkür ediyorum.

Tezin hazırlanmasında benimle sürekli tartışarak fikirlerini ve desteğini esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Ataman HAKSEVER'e de ilgilerinden dolayı teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Tezin yazılmasında emeği geçen İnşaat mühendisliği bölüm şefi Sayın Ahmet Cabir Şengür'e ve bölümün diğer elemanlarınada teşekkürlerimi sunarım.

Tezin oluşması için gerekli dökümanların sağlanmasında ve yaptıkları katkılarından dolayı Elazığ Belediyesi İmar müdürlüğü personelinede ayrıca teşekkür ediyorum.

İÇİNDEKİLER

SAYFA

ÖZET ..... **I**

SUMMARY ..... **II**

TEŞEKKÜR ..... **III**

İÇİNDEKİLER ..... **IV**

ŞEKİLLER LİSTESİ ..... **VII**

EKLER LİSTESİ ..... **VIII**

TABLOLAR LİSTESİ ..... **IX**

1. GİRİŞ **1**

2. BAZI TANIM VE KAVRAMLAR **3**

2.1 Çevre Düzeni Planı 3

2.2 İmar Planı 3

2.2.1 Nazım İmar Planı 4

2.2.2 Uygulama İmar Planı 4

2.3 İlave İmar Planı 5

3. ELAZIĞ İLİ HAKKINDA BİLGİLER **6**

3.1 Tarihi Gelişimi 6

3.2 Fiziki Durumu 6

3.3 Jeolojik Durumu 7

3.4 Su Durumu 7

3.4.1 Yer Üstü Suları 7
3.4.2 Yer Altı Suları 8
3.5 İklimi 8
3.6 Nüfusu ve Nüfus Hareketleri 8

4. ELAZIĞ' A AİT İMAR PLANLARI 10
4.1 Elazığ İmar Planlarının Tarihi Gelişimi 10
4.2 Elazığ-Keban Bölge Planı 10
4.2.1 Elazığ-Keban Bölge Planın Anlamı Ve Nedenleri 10
4.2.2 Elazığ-Keban Bölge Planındaki Gelişme Tavsiyeleri 11

5. ELAZIĞ BELEDİYESİ VE İMAR PLANLARI 12
5.1 Belediyenin Problemleri 13
5.2 Halihazır Haritalar 14
5.2.1 Elazığ'ın Kadastrosu 16
5.3 Ulaşım Ağı 17
5.4 Yapılara Verilen Yükseklik Ve Yoğunluk Hakları 21
5.4.1 Ön Bahçe Mesafeleri 24
5.4.2 Yan Bahçe Mesafeleri 24
5.4.3 Arka Bahçe Mesafeleri 25
5.4.4 KAKS (Kat Alanı Katsayısı) 27
5.4.5 TAKS (Taban Alanı Katsayısı) 28
5.5 Elazığ'da 18. Madde Uygulamaları 30
5.6 Elazığ İmar Planı Değişiklikleri 34
5.7 İmar Planlarının Arsa Değerine Etkisi 37
5.8 Yeşil alanlar 39

6. İSKAN ALANLARI SINIRLAMASI 41

6.1 Elazığ'da İskan Sınırı 41

6.2 İskan Alanlarını Sınırlamanın Amacı 41

6.3 İskan Sınırını Belirlemedeki Zorluklar 42

6.4 İskan Sınırı Kararlarına Uyulup Uyulmadığı 43

6.5 Sanayi Alanları Yer Seçimi 43

6.6 Elazığ İmar Planında Belirtilen Yönde Gelişiyormu? 46

7. SONUÇ VE ÖNERİLER 47

KAYNAKLAR 49

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 5.1 Elazığ'ın merkezinde bulunan adalardaki binaların yerleşim biçimi .

Şekil 5.2 18. Madde uygulamasında iş akışı.

Şekil 5.3 Tarlanın arsaya çevrilmesinde değer kademeleri.

Şekil 6.1 Elazığ ilinin bölge olarak incelenmesi.

EKLER LİSTESİ

Ek 1. Elazığ ili jeolojik haritası.

Ek 2. Elazığ ili deprem haritası.

Ek 3. 1/1000 Elazığ uygulama imar planları.

Ek 4. 1/50000 Elazığ çevre düzeni planı.

Ek 5. 1/5000 Elazığ nazım imar planı.

Ek 6. Elazığ imar planı öncesi durumu.

Ek 7. Elazığ imar planı.

EK 8. Elazığ imar planı sonrası durumu.

Ek 9. İmar planı değişiklik isteklerinin değerlendirilmesi.

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 5.1 Yolun daraltılması ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Tablo 5.2 Yolun genişletilmesi ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Tablo 5.3 Otoparkların değiştirilmesi ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Tablo 5.4 Yapı nizamında değişiklik ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Tablo 5.5 TAKS ve KAKS'IN değiştirilmesi ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Tablo 5.6 Kat artırımı istekleri ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Tablo 5.7 Yeşil alanlarda değişiklik istekleri ile ilgili başvurular ve sonuçları.

1.GİRİŞ

Avrupada ikinci dünya savaşından, Türkiye'de ise 1940' lı yıllardan sonra köylerden kente doğru göç olayı başlamıştır. İşte köylerden, kentlere doğru oluşan bu göçler; kentlerde önce ikamet, daha sonra ulaşım, sağlık, eğitim ve iş problemleri doğurmuştur.

Elazığ' da ise 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 rastlanmaktadır. Bu tür olaylara hazırlıklı olmayan yerel yönetimler gerekli önlemleri alamadıklarından kentin problemleri daha fazla artmıştır. 45 - 50 yıl önceki bahçeli nizamdaki 1 veya 2 katlı kerpiç evler yıkılarak çok katlı, bitişik nizamda bir yapılaşmaya gidilmiştir. Alt yapısız, sağlıksız, bahçesiz, parksız, yeşil alanları olmayan çarpık bir şehirleşme oluşmuştur.

İmar planlarının hazırlanmasındaki en büyük faktör insandır; İmar planları ile kent içinde yaşayan insanlara iyi yaşama koşulları temin edilirken, gelecek nesillere daha temiz, daha sağlıklı ve modern yaşama alanları bırakılır. Bir kentin sağlıklı ve düzenli gelişmesini sağlamak, konut ve iş alanlarını düzenlemek, alt yapı hizmetleri ile birlikte var olan çevreyi korumak imar planlarının temel görevidir.

İmar planlarının uygulanması kentin gelişmesinde ve geleceğinde etkin bir rolü bulunmaktadır. İmar planlarının bütün kararları gereği gibi uygulanmazsa; Çarpık, düzensiz ve daha iyi yaşama alanları oluşturulamamış bir kentleşme kaçınılmaz olur.

İmar planlarının herhangi bir bölgeye gelişi, o bölgedeki kadastro parsellerinin sahip olduğu mevcut ekonomik değerleri olumlu yönde etkilemektedir. Bu etki bütün parseller için aynı değildir. Dolayısı ile, çoğu kez mal sahiplerinin uygulamalardan şikayetleri söz konusu olmaktadır.

Kentleşme bakımından önemli bir nokta haritaların kullanılmasını sağlayacak olan nirengi, poligon ve nivelman noktalarının korunmasını ve yaşatılmasını sağlamaktır. Bu sağlanmadığı sürece, yapılan işler ancak kısa

zaman içindeki ilk ihtiyaçları karşılayacak uzun vadeli ihtiyaçlar için yeterli olmayacak, yeniden harita alımı ve yapımı ihtiyacı doğacaktır.

Bu çalışmada hedeflenen amaçlar aşağıda belirtilmiştir;

a) Elazığ imar planlarının tarihi gelişimi içerisinde, kent gelişimi için yapılan öneriler ve uygulamada yapılan yanlışlıkların saptanması,

b) Elazığ imar planlarında, kentin gelişme tayininin önceden saptanıp saptanmadığının,

c) Elazığ' ın imar planlarında, belirtilen yönde gelişip gelişmediğinin,

d) Elazığ imar planlarının; kentin gelişme yönlerinde (sanayi, konut) gelişmeyi kontrol eden ve düzenleyen yasal bir belge niteliğinde kullanılıp kulanılmadığının,

e) Elazığ' da yeni gelişme alanları açılması yoluyla kırsal kullanıştan kentsel kullanışlara dönüşümde hem de yerleşik kent dokusunda yapılaşma ve yoğunlaşmanın denetlenip denetlenmediğinin,

f) Elazığ iskan alanı sınırlarının belirlenmesi ile kent toprağındaki değer artışlarının belli kişi ve kurumlara rant sağlayıp sağlamadığının,

g) Elazığ imar planı değişikliklerinin kent dokusuna yararının veya zararının ne olduğunun saptanması,

h) Elazığ halkına hizmet götürmek amacıyla imar planlarının siyasal güç çıkar sağlamada politik bir araç olup olmadığının, araştırmaları yapılmaya çalışılmıştır.

Sonuç olarak; yukarıda belirlenen araştırmalar çerçevesinde "İmar Planlarının" gerçek amacını ortaya koymadaki yararına göre,

1) Gelişigüzel - düzensiz gelişmenin önlenmesi

2) " Estetik ", " Daha iyi - Daha güzel " , başka bir deyişle " daha modern " bir kent için, çalışmalar yapılmış ve uygulayıcı konumunda bulunan Belediye yönetimlerine ve diğer kamu kuruluşlarına rehberlik etmesi açısından problemler incelenmiş ve haritalar ile birlikte çözüm yolları önerilmiştir.

Elazığ'da imar planı uygulamarı ile ilgili yeterli bir çalışmanın yapılmamış olması, Belediyede geçmiş yıllara ait imar planlarıyla ilgili gerekli dökümanların bulunamaması ve arşivinin yetersizliği bazı konulara girilememesinin önemli sebebidir.

2.BAZI TANIM VE KAVRAMLAR

2.1 Çevre Düzeni Planı

Konut sanayi, tarım, turizm gibi farklı alan kullanımı taleplerinin yoğunlaştığı kentsel ve onunla bütünleşen kırsal alanların birlikte oluşturduğu, seçilen ve sınırları belirlenen çevresel bütünlüğü olan alanlar'da düzenlenen, üst düzey plan kararları çerçevesinde ve imar planlarına yol gösterici ve çerçeveden yaklaşım sağlayıcı nitelikte hazırlanan, getirdiği tüm yerleşme alan kullanımı, koruma ve kısıtlama kararları açısından plancı, uygulayıcı, yatırımcı sektörler ve kişiler için uyulması gereken bir nazım plan olup, ölçeği genellikle 1 / 50000 ve 1 / 25000 dir.(Şakar,1992)

2.2 İmar Planı

Belirli bir tarihsel oluşumun zaman içinde geliştirdiği, fonksiyonlarda uzmanlaşmış bugünkü yerleşik alanlarda (meskun) bunların çevresindeki gelişme (inkişaf) alanlarının oluşturduğu, çeşitli alan kullanışları arasında en uygun kentsel gelişme biçimini belirleyen ve uygulamaya yönelik ayrıntıda bir plandır. Bu plan, üst düzeydeki bölge yada çevre düzeni planları ilke kararları uyarınca düzenlenir ve uygulamaya dönük ayrıntı getirir. İmar planı, belde halkının sağlığını korumak, sosyal ve kültürel ihtiyaçlarını, iyi yaşama düzenini ve çalışma koşullarını ve güvenliğini sağlamak amacıyla, oturma, çalışma, dinlenme, ulaşım gibi kentsel fonksiyonlar arasında var olan ve sağlanabilecek imkanlar ölçüsünde en iyi çözüm yollarını bulmak için onaylı halihazır haritalar üzerinde nazım plan ve uygulama planı olarak düzenlenen, getirdiği tüm kentsel yerleşme, alan kullanımı, koruma ve kısıtlama kararları ve uygulama ilkeleri açısından bütün ilgili taraflar için uyulması gereken bir plandır.(Şakar,1992)

2.2.1 Nazım İmar Planı

Onaylı halihazır haritalar üzerine çizilen, konut, ticaret, sanayi bölgeleri, yeşil alanlar gibi arazi parçalarının genel kullanış biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfuslarını, nüfus yoğunluklarını ve gerekirse yapı yoğunluklarını, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme ve yön büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sisstemleri gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak için düzenlenen plandır.

Belediye sınırlarını, varsa mücavir alanlarını da kapsayabileceği gibi birden çok belediye ve mücavir alanlarınıda içine alan müşterek bir nazım imar planı da imar kanunu ve yönetmeliklerinde belirtilen esaslara göre hazırlanabilir. Genellikle ölçekler ; 1/50000, 1/25000, 1/10000, 1/5000 ve 1/2000 olup, en çok kullanılan ölçek 1/5000 dir.(Şakar,1992)

2.2.2 Uygulama İmar Planı

Yeterli ayrıntıyı içeren ve son durumu gösteren onaylı halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu da işlenmiş olarak nazım plan ilke kararlarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve yapı düzenini, parselasyonunu, yollarını ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntılarıyla gösteren plandır.

Uygulama imar planları, ölçeğin gerektirdiği ayrıntıda inceleme ve değerlendirmelere dayalı olarak nazım imar planlarının aynen büyütülmüş kopyaları niteliğinde olmayıp, alan koruma ve kullanma kararları ve önlemleriyle gereken farklılıkları getirirler. Ölçeği genellikle 1/1000 dir.(Şakar,1992)

2.3 İlave İmar Planı

Uygulama aşamasına geçilmiş yürürlükte bir imar planı bulunan, ancak bu planda karar getirilmemiş yakın yada uzak çevredeki alanlarda, değişen koşullar nedeniyle arazi kullanma kararları üretilmesi gerekli görülen hallerde, bu alanlarda düzenlenen ve mevcut planla bütünleşen yada ilişkilendirilen sınırlı ve dar kapsamlı plandır.

İlave için araştırma ve planlama sürecinin tümüyle yenilenmesi gerekmeyip, ancak fiziksel mekanda plan sonrası ortaya çıkan değişikliklerden kaynaklanan ve gelişmeye açılan yeni alanlarda üretilen ek plan kararlarını yönlendiren kısıtlı bir dizi araştırma ve yenilenen toplu değerlendirme ile yetinilir. (Şakar,1992)

3.ELAZIĞ İLİ HAKKINDA BİLGİLER

3.1 Tarihi Gelişimi

Elazığ çok yeni bir şehirdir. Kuruluşu 19. yüzyılın ortalarına doğrudur. Bu tarihten evvel, kalesinin ve yüksek mevkiin verdiği müdafa imkanlarından faydalanarak 20.000 nüfuslu Harput şehri ovaya hakim 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 yerleşmeğe başlamıştır. Bu suretle başlangıçta bir askeri garnizon ve memur kolonisi olarak kurulan Elazığ, yerli halkında yerleşmesi ile kalabalıklaşmış ve genişlemiştir.
(Elazığ il yıllığı, 1992)

3.2 Fiziki Durumu

Doğu Anadolunun yukarı Fırat bölümünde Toroslara ve Hazar Gölü depresyonuna parelel olarak uzanan Uluova, Meryem Dağları ile ikiye ayrılır. Güneyde kalan kısım Mollakendi Ovası, Kuzeyde ki ise Elazığ Ovasıdır.

Elazığ şehri, aynı isimli ovanın Kuzey kenarına Buzluk Dağı yamaçlarının ovaya kavuştuğu noktaya kurulmuştur. Şehir batıdan başlayarak saat ibresi yönünde Keklik tepe, Seyran tepe, Beyyurdu sırtları, Kara tepe ve Meryem dağları ile çevrilidir. Şehrin bulunduğu arazi Kuzey-Güney istikametinde bir takım kuru dereciklerin meydana getirdiği hafif arızalı bir röliyef göstermektedir.

Elazığ 40° 21' ve 38° 30' Doğu boylamları, 38° 17' ve 39° 11' Kuzey enlemleri arasında yer alır.

Elazığ'ın rakımı 1065 metre, yüzölçümü 9153 km^2 olup, Türkiye topraklarının binde 12'sini işgal etmektedir. İlin toplam nüfusu 1990 sayımına göre 498532 olup, km^2 ye 54 kişi düşmektedir. (Elazığ il yıllığı, 1992)

3.3 Jeolojik Durumu

Elazığ ve civarını teşkil eden formasyonlar başlıca üç grupta toplanabilir.
1) Kuzeydeki yamaçlarda görülen Doğu - Batı yönünde uzanan volkanik kayaçlar (yeşil kayaçlar).
2) Harput civarında, Keban - Malatya yol kavşağının kuzey batısında görülen kalker ve grelerden meydana gelmiş sediman kayaçlar.
3) Kuzeydeki yamaçlardan gelerek şehrin büyük kısmını kaplayan alüvyon (Kum, çakıl,toprak).

Kuzeyde iri çakıllı molozlar bulunmakta, güneye doğru bu çakılların çapları küçülmekte ve yerlerini sırası ile iri kumlar, küçük kumlar, kumlu killer, killer ve nihayet topraklara terketmektedir. (Elazığ il yıllığı, 1992)(Ek 1)

Tüm Doğu Toroslar gibi Elazığ ve çevreside yoğun tektonizmaya uğramış ve bu hareketler sonucu bir çok tektonik yapı ile birlikte yaklaşık Elazığ - Diyarbakır il sınırlarından geçen Güneydoğu Anadolu bindirme kuşağı ile Bingöl'ün Karlıova ilçesinden başlayıp Bingöl, Palu, Gülüşkür köprüsü yakınından geçerek Hazar Gölünün güneyinden, Sivrice'nin güneybatısına doğru uzanıp, Elazığ il sınırını terkeden Doğu Anadolu fayı olmuştur. Doğu Anadolu fayı aktif bir fay olup, günümüzde zaman zaman hareket etmekte ve bunun sonucu olarak da depremler oluşmaktadır. (Elazığ il yıllığı, 1992) (Ek 2)

3.4 Su Durumu

3.4.1 Yer Üstü Suları

Yer üstü suları şehrin kuzeyinden gelen kuru derelerin yağışlı mevsimlerde topladıkları sulardır. Senenin muayyen zamanlarında sulu, diğer zamanlarda kurudurlar. Bu derelerden gelebilecek herhangi bir zarar şehri kuzeyden çeviren kuşaklama kanalı ile önlenmiştir. (Elazığ il yıllığı, 1992)

3.4.2 Yer Altı Suları

Topoğrafik yapıya göre şehrin güneyi, doğu ve batısında zemin suyu seviyesinin yüksek olduğu, seviye kuzeyden güneye doğru yükselmekte, Aksaray mahallesi civarında 4-5 m'dir.

Yapılmış yer altı sondajlarında zengin su tabakalarına rastlanmıştır. Bölgede şehir içme ve kullanma suyu olarak istifade edilebilecek yer altı suyu mevcuttur. (Elazığ il yıllığı, 1992)

3.5 İklimi

Elazığ ve çevresinde karakteristik ve bölgesel klima iklimi dikkat çekicidir. Bu iklim genel özellikleri açısından, Akdeniz iklim tipine yer yer benzerlikler göstermekle beraber, Doğu Anadolu bölgesinin karasal iklim özelliklerinden de ayrı düşünülemez; bu iklimin Akdeniz iklimi ile karasal iklimler arasında bir geçiş özelliği gösterdiği söylenebilir. Bu geçiş iklimini " Karasallıkla, genel karakteri bozulmuş Akdeniz iklimi " şeklinde sembolize etmek mümkündür.
(Elazığ il yıllığı, 1992)

3.6 Nüfusu ve Nüfus Hareketleri

Elazığ Doğu Anadolu bölgesinin büyük illerinden olup, il toplam nüfusu 1990 yılı nüfus sayımı itibariyle 498532 dir.

Elazığ'ın merkez nüfusu 1935 sayımından bu yana (yaklaşık on misli artarak) 204603 e ulaşmıştır.

Elazığ 'da 1985 - 1990 sayımları karşılaştırıldığında Elazığ ilinin nüfus artış oranı %5.91 olarak gerçekleşirken, ilçe ve bucaklardaki artış oranı % -8.08 olarak gerçekleşmiş, ilçe merkezinde %23.08 olmuştur. Elazığ ülke genelinde

kent nüfusu itibariyle 20. sırada yer alırken, toplam nüfusu itibariyle 41. sırada yer almıştır.

Ağın'ın yıllık artış ortalaması binde -25.86, Baskil'in binde -34.43, Keban'ın binde -32.46 ve Madenin de binde -26.02 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu ilçelerde nüfus artışının azalması, ilçelerden il merkezine göç olduğu fikrini güçlendirmektedir. (Elazığ il yıllığı, 1992)

1995 yılı itibariyle Elazığ ilinin nüfusu yaklaşık olarak 300000 olduğu tahmin edilmektedir. Bu artışın sebebi; civar il ve ilçelerde, köylerde terörün, işsizliğin artması ile il merkezine yoğun bir şekilde göç olayından kaynaklanmaktadır.

Hızlı bir göç olayının başladığı bir ilde imarlaşmanın ne kadar önemli olduğu da gözden kaçırılmaması gereken bir noktadır. Bu hızlı nüfus artışına karşın şehirde yeterli bir imarlaşma ve yeterli bir nazım plan yoksa, şehrin civarlarında oluşacak gecekondulaşmayı ve bazı kişilere, kurumlara rant sağlayacak olan arsa spekülasyonunu önlemek mümkün olmaz.

4. ELAZIĞ AİT İMAR PLANLARI

4.1 Elazığ İmar Planlarının Tarihi Gelişimi

Elazığ imar planı 1930'lu yıllarda ilk defa Ermeni asıllı bir usta tarafından örkenle yapılmıştır. Buralar şu anki İzzetpaşa ve Rızaiye mahallesidir.

İlk olarak düzenli bir çalışma ve inceleme sonunda 1965 yılında Elazığ'ın imar planı yapılmıştır.

1979 yılında, Elazığ Metropoliten şehir olarak kabul edilmiş ve 1/5000 lik metropoliten nazım imar planı yapılmıştır.

Bahçeli evler, Kırklar mahallesi, Sanayi mahallesi ve Salıbaba mahallesi'nin ek(ilave) imar planları yapılmıştır.

Uygulama imar planları 1988 yılında 1/1000 ölçeğinde yapılmış ve halen uygulamada kullanılan planlardır.

4.2 Elazığ - Keban Bölge Planı

4.2.1 Elazığ - Keban Bölge Planının Anlamı ve Nedenleri

Elazığ - Keban bölge planı anlamı ve nedenlerini birinci beş yıllık kalkınma planının 1963 ten bu yana olan yıllık programlarında bulur(Kalkınma Planı, birinci beş yıl 1963 - 1967).

Doğu Anadolu için ilk bölge planlama çalışmaları; esas etütlere veri olabilecek bir nüfus analizi ile başlamış ve bu etüd 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 adı ile öncelikle ele alınmıştır.

Elazığ -Keban bölgesine verilen öncelikte Keban barajı önemli rol oynamıştır. Bunun yanında Türkiyenin bölgeler arası farklılaşmanın yarattığı sosyal ve ekonomik nedenlerde ele alınacak olursa, Elazığ - Keban bölgesinde bir kalkınma üssü kurmak yönündeki gayretlerin değeri ortaya çıkar.
(İmar İskan Bak.Pl.Gen.Müd.,1965)

4.2.2 Elazığ - Keban Bölge Planındaki Gelişme Tavsiyeleri

Elazığ'ın 15 yıllık ve daha sonraki gelişmesi sırasında kent ile sosyal ve ekonomik yönden direkt teması bulunan köyler ve yerleşmeler kuzeyden başlayarak saat ibresi yönünde Zağfiran, Mornik, Hırhırik ve Mürüköy' dür.

Bu yerleşmelerden Zağfiran köyü şehrin bir parçası olarak gelişecektir. Mornik köyünün gelişmesi küçük sanatlar alanına yakınlığı dolayısıyla sakıncalı bulunmaktadır. Bu noktada gelişme dondurulacak, gelişme kentin bu civarındaki konut alanlarına aktarılacaktır. Hırhırik köyünün gelişmesi de şehre yakınlığı sebebiyle kontrol edilmelidir.

Kentin ana gelişme bölgeleri kuzeyde, kuzey - batıda, batı'da ve güney - batı'da seçilmiş ve bu alanlara 30000 - 45000 kişilik üniteler yerleşeceği düşünülmüştür. Bu ünitelerin herbirinin bazı idari binalar, orta öğretim, açık pazar, bir kısım iş ve ticaret fonksiyonlarını kapsayan merkezler olacaktır.

Endüstri alanları demiryolunun güneyine yerleştirilmişlerdir. 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.(İmar İskan Bak.Pl.Gen.Müd.,1965) (Ek 4)

5. ELAZIĞ BELEDİYESİ VE İMAR PLANLARI

Belediye yönetimleri, temsil ettikleri toplumun ihtiyaçlarını gidermek ve onlara arzu edilen gelecekler yaratmak için oluşturulmuş bir kurumdur.

İmar planı çizmek bir ekip işidir. Böyle bir çalışmanın içinde sosyolog, ekonomist, jeolog, jeomorfolog, ulaşım plancısı, kent plancısı, mimar gibi farklı mesleklerden elemanların bulunduğu bir ekip tarafından yapılması gerekir. Bizdeki uygulamada ise bu tür bir işi gerekli belgeye sahip bir mimar vaya kent plancısı alır ve kenti planlar.(Ülgeç, 1991)

Kent imar planlarının temel işlevlerinden biri de toplumsal değişmenin yansıması olan mekansal değişmeye yön vermektir.(Merton, 1964)

İmar planları, uzun bir zaman zarfında kentten, belediyeden ve diğer etkin grup ve kurumlardan kopuk olarak hazırlanmıştır.Elazığ imar planına 1979 yılında başlanılmış (İmar İskan Bakanlığı, Metropoliten İmar Dairesi Başkanlığı tarafından) ve 12 Eylül'den sonra askıya alınmış ve İmar İskan Bakanlığı bu işi İller Bankasına havale etmiş ve 1988 yılında bitirilmiştir. Elazığ 1950'li yıllardan 1989 yılına kadar eski ve yetersiz olan imar planıyla imar edilmeye çalışılmıştır.

Elazığ imar planı bu zaman zarfında, planla uygulama 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 İskan Bakanlığı, İller Bankası ve Şehir Planlama Bürosu üçlüsü tarafından yürütülmüştür. Diğer bir deyişle merkezden yapılan planlarda, şehirdeki değişmeler 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 sonrada, uygulamaya geçildiğinde şehir plancısı ve İller Bankası uygulamanın dışına çıkmışlardır. Uygulayıcı olarak Belediye kalmıştır. Bu defa da yerel güçler etkinlik kazanmış, bazen ruhsatsız yapım yolu ile, bazen de Belediye veya Bakanlık aracılığı ile plan değişiklikleri sağlayarak uygulamayı etkilemişlerdir.

İmar programlarının hazırlanmasının asıl amacı, kent gelişimini hazırlanmış olan imar planına göre yönlendirici ve çevresinde çoğalan etkiler

yapan kritik planlama kararlarının belediyece uygulamaya konmasıdır. (Kılıçoğlu, 1979)

Bugüne kadar yapılan imar planları değerlendirildiğinde, merkezde yapılan imar planlarının çoğu, sistemin gereği, içinde barındırdığı kopukluklarla bir yeni girdi olmaktan öteye gidememiştir. Planların, planı yapılan kentin dışında çoğunlukla merkezde (Ankara, İstanbul gibi) hazırlanması, planı hazırlayanlar için, en az problem yaratan bir yol olmuştur.

Merkezde bir kaç yıl içinde plan hazırlanırken olayı, Elazığ açısından incelediğimizde ise belediyeler, kamu ve özel yatırımcı kurumlar kentin geleceğini ilgilendiren çok önemli yatırım kararlarını birbirlerinden habersiz, parça parça uygulamaya koymuşlardır.

5.1 Belediyenin Problemleri

A) Yasaların getirdiği kaynak yetersizliği

a) Belediye hisselerinin azlığı yani Merkezi yönetimden aldığı kaynak yetersizliği,

b) Fonların dağılımındaki adeletsizlikler. Hükümetlerin belediyeler arasında ayırım yapması,

c) Hibeler (Siyasi tercih).

B) Belediyenin kendi sebep olduğu problemler

a) Normalden fazla personel istihdam etmesi (Siyasi amaçlı),
b) İsraf yani kaynakların iyi kullanılmaması,
c) Hizmet sıralamasında tercih yanlışlığı,
d) Belediyenin gecekondu meselesine bakışı ve tebdir almayışı.

Planlar büyüdükçe uygulamalarında zorlaşmaktadır. Zaman ve harcamalar açısından uygulayıcı kuruluş olan belediye örgütü için plan kararlarının uygulanmasında ekonomi sağlamak önde gelen bir sorundur. Bu nedenle de planın getirdiği önemli kararlar için fayda-maliyet analizi(cost - benefit analysis), eşik analizi (thresold analysis) gibi yöntemler giderek önem kazanmaktadır. Aynı

nedenle örgütsel reformlar gerektirecek büyük uygulamalar yerine daha hızlı atılabilecek küçük adımlar yeğ tutulmaktadır.(Currie, 1976)

Merkezi idarede ilgili kurumların teknik donatım ve kadro olarak yeterli bir örgütlenme düzeyinde olmaması, hem belediyelerin hem de birbirlerinden kopuk ve aralarında yeterli düzeyde ilişki bulunmadan çalışmaları,imar programlarının hazırlanmasının uygulama sürecini güçleştirmektedir. Bugün için imar planlarının uygulanması, çoğu zaman ancak kentlilerin yapı hakkı karşılığı bedelsiz terklerle sağlanmaya çalışılmaktadır.

5.2 Halihazır Haritalar

İmar yasası, planlama çalışmalarında temel alınacak olan "Halihazır harita"nın hazırlanmasını öngörmektedir (İ.K. Mad. 7).

Bir harita, arazi üzerindeki bina, yol ... v.b gibi sun'i yapıların, mülk sınırlarının ve arazinin son durumunu gösterdiği sürece kullanılabilir; yani binalarda yollardaki yıkımlar ve yeni yapımlar dolayısıyla değişikliklerde, mülk sınırlarındaki değişimler muntazam olarak ölçülüp harita ve planlara işlenmezse, bu harita ve planlar zamanla ancak tarihi bir vesika durumuna döner.

İmar işlerinin yürütülmesinden başka, çok önemli su, kanalizasyon, elektrik gibi belediyeye ait teknik işlerin projelendirilmesinde ve uygulanmasında baz olarak kullanılmasında zaruret görülen ve onsuz yapılmalarıda mümkün olmayan haritaların değeri ortaya çıkar.

Şehrin büyümesi ile beraber tafsilatlı bir topoğrafik harita alımı ve buralarda uygulama yapılması pahallıya mal olacaktır. O zaman şehrin en mühim kısımlarının ve bilhassa gelişme halinde bulunan civarların topoğrafik haritasının alınması ve bu mevzii haritaların mevcut şehrin bütününü içine alabilen sıhhatli bir nirengi (Ülke nirengi ağı) şebekesine bağlanması lazımdır. Uygulamada çok sık karşılaşılan arazi taksimi (parselasyon), ifraz ve tevhitlerde meydana gelebilecek olan aykırılıklar ve hataları ortadan kaldırmada yarar sağlayacaktır.

Uzun yıllar sonunda; yenilikleri ölçerek haritalara işlemeye çalışmaktansa yeniden harita alımına geçmek hem daha süratli hem daha ekonomiktir.

Kentleşme bakımından, önemli bir nokta haritaların kullanılmasını sağlayacak olan nirengi, poligon ve nivelman tesislerinin korunmasını ve yaşatılmasını sağlamaktır. Bu sağlanmadığı sürece, yapılan işler ancak kısa

zaman içindeki ilk ihtiyaçları karşılayacak uzun vadeli ihtiyaçlar için yeterli olmayacak, yeniden harita alımı ve yapımı ihtiyacı doğacaktır.

Hava fotoğraflarından kentleşme hedeflerini gerçekleştirme bakımından geniş ölçüde yararlanılması, fotogrametri yönteminin kentleşmeyi kolaylaştırıcı ve kent planlamayı hızlandırıcı doğrultuda kullanılması gerekmektedir.Hava fotoğraflarının faydası, mevcut gelişme alanlarını göstermek ön tasarlama proje etütlerinde kullanılması bakımından çok faydalıdır. Hava fotoğrafları çekildikleri anda mevcut durumu yansıttıklarından kullanım ve planlama açısından büyük kolaylıklar sağlar. Ayrıca, meslekten olmayıp umumiyetle haritadan anlamıyanlara planı daha kolaylıkla izah edebilmektir. Onlar hava fotoğrafı üzerinde fabrikalarını, evlerini ve hatta arka bahçelerindeki ağaçları birer birer bulduktan sonra, planda ileri sürülen tekliflerin mahiyetini daha kolayca kavrayabilirler.

Halihazır harita, topraktan bugünkü yararlanma biçimine ve öteki konulara ilişkin bilgilerin üzerine işlenebileceği ölçekte bir haritadır. Şehrin imar planı da bu harita üzerine işlenir. Halihazır harita, engebe durumunu, kamusal yapıları, kara, demir ve su yollarını, toplumun yararlanmasına açık tutulan yapı ve alanları gösterir. Halihazır haritalar daha tamamlandıkları anda dahi, haritanın yapımı sırasındaki değişiklikler nedeniyle halihazır durumu göstermezler.
(Yavuz v.d, 1978)

Elazığ ilinin halihazır haritası ilk olarak 1958-1959 yıllarında İller bankası tarafından yapılmıştır. 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.

Elazığ'a ait halihazır haritalar hakkında iki probleme değinmek gerekir.

Bunlardan ilki zamanlama ile ilgilidir. Halihazır haritaların hazırlanması çok zaman ve çaba gerektirmiştir.

İkincisi, Elazığ için yapılan halihazır haritalar şu anki durumu tam yansıtmadığı için yaklaşık olarak % 25 lik bir kısmının yeniden yapılıp revizyon edilmesi gerekmektedir.

5.2.1 Elazığ'ın Kadastrosu

Kent planlarının kadastro durumunu göstermeyen halihazır haritalar üzerinde yapılması, plan uygulamasının maliyetini yükseltmekte, buna karşı kent planlarının uygulanabilirlik oranı önemli ölçüde azalmaktadır.(Aran, 1965)

Şehrin kadastro çalışmaları 1939'da başlamış ve 1945 yılında bitirilmiştir. Ortalama parsel sayısı 2395 parsel/yıl dır. Genelde şehir merkezinin 1/500,1/1000,1/2000 ve 1/5000 ölçeklerinde mülkiyet haritaları yapılmıştır.

Uygulamada 1/1000'liğe çevrilerek kullanılmaktadır. Kullanılan kadastral altlıklar güncelleştirilmemiş ve paftalar tersimat kabiliyetlerini yitirmiştir. Kadastral paftaların lokal koordinat sisteminde olması komşu paftalarla çakıştırılamaması önemli problemlere neden olmaktadır. Yapılaşmaya direkt etki eden bu unsurlar mal sahiplerinin mağdur olmasına neden olmaktadır. Kadastral haritalar zamanında revizyon edilmediği içinde bugün m^2si milyonlarla ölçülen arazilerde problemlere neden olmaktadır. Bu araziler 1/5000 lik grafik sistemde yapıldığı için 1/1000 liğe dönüştürme esnasında kaynaklanan hatalarda vatandaşı mağdur etmektedir.

Kadastronun bugünkü durumu gösterecek şekilde bütünlenmesi, kaybolan tesislerin yenilenmesi ve sürekli olarak korunması gereği gözden uzak tutulmamalı.

İmar planlarının tatbikini sağlamak, yani istimlak,arazi ve arsa düzenlemesi işlerine başlanabilmesi için, gayrımenkul sınırlarının şehir haritalarına geçirilmesi ve mülk sahipleriyle gayrımenkullerin cins ve miktarlarının bilinmesi zaruridir.

Bunun için de şehirin tamamının veya lüzumlu sahaların kadastrosunun yapılmış olması gerekir. Kadastronun yalnız yapılmış olması da kafi gelmez, aynı zamanda kadastral haritalarada, son durumu gösterecek şekilde, yeniliklerin işlenmesi gereklidir.

Bundan başka kadastral verilerin şehir haritalarına nakledilmesi için, nirengi ve poligon koordine sistemlerinin her iki haritada aynı olması veya birbirlerine çevrilmelerini teknik şartlar içinde yapılabilmesi icab eder.

Elazığ imar planının hemen hemen bütününde kadastral veriler aşırı düzeyde sağlıksızdır. Kadastrodan evvel yapılmış yapı ve bahçeler dahi kadastral hatlarla uyum sağlamamaktadır. Mevcut imar planı uygulanması ile oluşan ifraz ve yapı adaları çoğu kez plandakinden farklıdır.

Kadastral haritalar ile halihazır haritalar arasında yeterli uyum sağlanamadığı da bir gerçektir. Bu haritaların aynı ölçekte ve aynı altlık üzerinde birleştirilmemesi en başta gelen problemlerdendir.

5.3 Ulaşım Ağı

İki yapı arasında açık alan oluşturan yollar, hem ışık, hemde hava sağlamaya yarar. Yangının yayılmasını çevreye sıçramasını engelleyerek, yangından korumaya yardımcı olması deprem ve sel gibi tabii afetlerde ulaşımın ve yardımın kolay bir şekilde sağlanmasına yarar.(Önder, 1968).

Karayollarının işlevi, Ülke ölçeğinde, şehirler arasında hızlı bir trafik akımı sağlamaktır, bu nedenle şehirlerin içinden geçirilmezler. Çevre yolu olarak kentin etrafından transit olarak geçirilmeleri sağlanır. Çevre yolu üzerinde yapılaşmanın engellenmesi civardaki yapıların karayoluna açılmayıp trafiği aksatmamaları karayollarının doğası gereğidir. Oysa, kentlerin çoğu, karayolunda şehirlerarası trafiğin yarattığı istekten yararlanmak geniş ve asfaltlanmış bir yolu kullanabilmek için çevre yoluna doğru yönelmektedir. Bu eğilimi denetlemek ve imkan ölçüsünde engellemek imar kurumunun görevidir.(Akçura, 1982)

1965 yılı itibariyle, şehirde çeşitli alanlar arasındaki bağıntıyı sağlayan ulaşım ağı şu yollardan oluşmaktaydı; Batı ve Doğu uç bağlantıları şehri Doğu-Batı istikametinde kateden 2 ana yol ile sağlanmaktadır. Bunlardan kuzeydeki (Gazi cad.) şehrin eski ekseni, güneydeki ise çevre yolu (Cahit Dalokay) olarak planlanan yoldur. Her iki yolda yeni gelişme alanlarından ziyade mevcut şehre hizmet etmekteydi. Karayoluna bağlanan 2 ana yolda Kuzey-Güney istikametinde uzanmaktadır. Yeni gelişme alanlarının ulaşımını sağlayan yollarla sistem tamamlanmıştır.

1965 yılında yürürlükte bulunan imar planında teklif edilmiş yeni karayolu güzergahı (Cahit Dalokay) demiryolu ile mevcut şehrin arasından geçen bu yol şehrin gelişmesi için yararlı olmamıştır.

Bugün ise, nazım plandan bu yana geçen uzun 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 imkanıda büyük ölçüde zorlaşmıştır. Günümüzde merkezdeki arazi fiyatları parselasyon durumu gibi nedenlerle merkezin yeniden ıslahı imkansız 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.

Elazığ imar planı, şehrin, kuzeye, batıya ve güneye doğru gelişmesini temel amaç olarak benimsemiştir. Bu amacı sağlamada da o devrede güzergahı saptanmış giriş yolları yapımı esas araç olarak önerilmiştir. Böylece, önerilen giriş yolunun ve buna bağlı arazi kullanış kararlarının kentin güneye ve kuzeye gelişme eğilimlerini biçimlendireceği ve kentin planlanan yöne göre gelişmesinin destekleneceği öngörülüyordu. Ayrıca gene bu aksların, şehir merkezinin şehrin belirlenen yöne göre büyümesine ve sıkışık durumdan kurtulmasına imkan vereceği de umut ediliyordu.Önerilen giriş yollarının geçeceği alanın bir bölümü kamu elinden olduğundan, gerisi de tarla niteliği sunduğundan uygulamada para yönünden bir güçlük bulunmuyordu. Oysa, aradan geçen 25-30 yılda Belediye söz konusu giriş yollarını açmamış böylece kenti belirlenen yöne yöneltme stratejisinin temel kararı gerçekleşememiştir.

Elazığ imar planında, şehrin güneyinden geçirilen yeni çevre yolunda yapılaşmanın engellenmesi için küçük sanayi sitesi, spor alanları, yeşil kuşaklar ve orta yoğunlukta bir yerleşme öngörülmüştür.Fakat, çevre yolunu korumak ve şehir içi ulaşım yoluna dönüşmesini engellemesi için tampon vazifesi yapması planlanan bu yerleşmelerin, gelecekte bu vazifeyi tam anlamıyla yerine getirebileceği biraz kuşkuludur.

Şehir içi yollar, ulaşım açısından, şehir ölçeğindeki büyük trafik akımlarını yüklenmekle değil, şehir bölümleri veya mahallelerin iç trafik isteklerini karşılamak, herbir konut veya işyerine kadar erişilebilirlik sağlamakla görevlidirler. Şehir içi yollarda yapı düzeni konusunda planda özel hükümler getirilmediğinden yollara verilen genişlik yol boyunca yapılacak yapıların yüksekliğini belirlemiş olmaktadır. Böylece, özellikle yerel yol ağı, ulaşım işlevinin ötesinde, yapı dokusunun biçimlenmesinde büyük bir rol oynamaktadır.(Önder, 1968)

Kent imar planının en mühim unsuru sokak şebekesidir. Kentin diğer unsurlarının alacağı şeklin çerçevesini veya iskeletini teşkil eder. Yapı adalarının büyüklüğü, şekli ve yerleşim biçimi ile hususi binaların planlanması, randımanı ve tertibi az çok sokaklara tabidir. İskan, ticaret ve endüstri mahallerinin karakteri ve maksada uygunluğu ve bir dereceye kadar da park ve oyun sahalarının mevkileri ve şekilleri sokak şebekesiyle ilgilidir.(Ulusan, 1953)

Sokaklar, aynı zamanda şehrin drenaj şebekesinide teşkil ederler ve şehrin kanalizasyonunu, su borularını, elektrik ve telefon hatlarını v.s. yüklenirler.

Sokakların mevkisi ve genişliği ve aralarındaki münasebetin önemli oluşu bunların daimiliğidir.

Sokakların ıslahı, bütün kentlerde yapılmaktadır. Sokaklar fonksiyonlarına göre belirlenir ve buna göre bir plan hazırlanırsa; sokakların ıslahını tam bir emniyetle ve ekonomik bir şekilde başarmak mümkün olur. Sokak planında trafiği karşılamak maksadıyla genişletilmesi veya uzatılması icabeden sokaklar vakit ve zamanında gösterilirlerse sokakların üzerine yapılacak binaların hizaları bilinir, böylece ileride yapılacak fuzuli masrafların önüne geçilmiş olur.

Büyümekte olan şehir için sokak planının daha mühim bir fonksiyonu, civardaki boş arazi üzerine taşımak suretiyle şehrin gelecekteki gelişmesine rehberlik etmesidir. Gelişme alanlarındaki sokaklarda fonksiyonlarına göre tertip edilmelidir. Bu yolların genişliği ve tertip tarzlarıda "planlama komisyonu" adı altında yetki ve sorumluluğu bulunan bir komisyon tarafından kontrol edilmelidir.

Bu gibi tafsilatlı planların arazisini imar etmek isteyen şahıslara bir fikir vermek ve kendi başlarına yapabileceklerinden daha iyisini teklif etmiş olması bakımından faydalıdır. Aynı zamanda mücavir alanların birbirleriyle daha uygun bir şekilde imar edilmesini de sağlar.

Mevcut sokakların sınıflandırılmasında,yeni sokakların planlanmasında veya sokakların genişletilmesinde kabul edilecek prensip, sokak planının Elazığ'daki bugünkü hayat şartlarına göre en uygun şekilde tertip etmektir.

Yol genişletilmesinde, genişletmeler önceden tesbit edilebilirse bina cephelerini geriden almak suretiyle masrafları asgari düzeye indirilebilir.

Yolun genişletilmesi yönündeki isteklerin tamamı belediye imar müdürlüğü tarafından yapılan tekliflerdir. Bu tekliflerden 49 tanesi kabul edilmiştir. Bu yönde kararlar alınmasının en önemli sebebi kat artırım kararı verilen yerlerde yolların buna göre yeniden düzenlenmesi gereğinden doğmuştur.(Ek. 9)

Tablo 5.1 Yolun daraltılması ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Yolun Daraltılması	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM DİLEKÇE
EKİM - 1995	1	10	11
ŞUBAT - 1996	-	5	5
HAZİRAN - 1996	-	15	15
TOPLAM	1	30	31

Tablo 5.2 Yolun genişletilmesi ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Yolun Genişletilmesi	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM DİLEKÇE
EKİM - 1995	28	-	28
ŞUBAT - 1996	7	-	7
HAZİRAN - 1996	14	-	14
TOPLAM	49	-	49

Tablo 5.3 Otoparkların değiştirilmesi ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Otoparklar	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM
EKİM - 1995	2	2	4
ŞUBAT - 1996	-	3	3
HAZİRAN - 1996	-	1	1
TOPLAM	2	6	8

Elazığda otopark sorunu çözümü en zor problemlerdendir.

Otopark probleminin had safhada olduğu Elazığ' da bu yöndeki taleplerin red edilmesi gereğini vurgulamaya gerek bile yoktur.

5.4 Yapılara Verilen Yükseklik Ve Yoğunluk Hakları

İmar planlarının karar getirdiği konulardan en önemlilerinden birinin arsalara tanıdığı yapı hacmi kararları olduğu bu kararların yarattıkları değişik rant nedeniyle büyük baskılar altında kaldığı bilinmektedir. Böylece, imar planlarında büyük sayıda plan değişikliği isteği kat sayısının yani yapı hacmini artırmak yönünde olmaktadır.(Akçura, 1982)

Elazığ'ın düzlük bir alanda kurulmuş olmasının, yani arsa arzını sınırlayan doğal önemli engeller bulunmayışının da, şehirin yayılmasına imkan verdiği ve yoğunlaşma baskılarını engellediği söylenebilir.

Özellikle Elazığ merkezinde yapı yoğunluğu ve kat artımına yönelik yanlış uygulamalar zamanla büyük boyutlara ulaşmıştır.

Şöyleki; 1965 yılı imar planı çoğunlukla az katlı ve az yoğun bir dokulaşmayı hedeflemişti. Özellikle nizamlandırmayı Belediyenin yönetmelik uygulamasına bırakan "meskun 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 artırmış bu revizyonla birlikte şehir merkezindeki uygulama bir kaosa bürünmüştür.

Eski kent ticaret merkezi 2 veya 3 katlı ve yoğun dokusuyla sıhhileştirilemez iken bu yeni karar ile problemler dahada zorlaşmıştır. Zira, yerleşme alanının değişik kesimlerinde 4 veya 8 kat arasında binalar teşekkül etmiştir. Binalar genellikle bitişik düzen oluşturduklarında merkezde park ve ulaşım sorununun çözümüde gittikçe zorlaşmıştır.

Bu değişiklikle, bir yandan zaten dar bir alana sıkışmış bulunan merkezin tıkanması olasılıkları artırılmış, öte yandan daha önemlisi imar planının ana kararlarının gerçekleşme imkanı engellenmiştir.

1988 yılında onaylanan nazım planda, yerleşik alanda yoğunluk kontrolunun sınırlı oluşu nedeniyle, talebin merkezden yakın gelişme alanlarına doğru akışını 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.

Yaşam için gerekli ışık ve havayı sağlamak, belli bir kesimdeki yapılar arası uyumu gerçekleştirmek amacıyla topraktan düşey olarak yararlanma açısından mülkiyet hakkı sınırlanmalıdır. Yükseklik sınırlamaları, yapının üzerinde yapılacağı yolun genişliğine göre farklı ölçülerde uygulanmalıdır. Yükseklikle ilgili sınırlamalar konulurken genellikle yolun genişliği, uygulamada büyük ölçüde dikkate alınmalı, böylece yolun iki yanındaki yapıların birbirinin ışık, hava ve görüşünü engellememesi sağlanmalıdır. 3030 sayılı kanun kapsamı dışında kalan Belediyeler tip imar yönetmeliği madde 29'da bina yüksekliklerinin ne şekilde olacağı belirtilmiştir.

1988 yılındaki Elazığ nazım planında yapı yoğunlukları ise şöyledir;

1) Batıda demiryolu 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.

2) Kent kuzeyindeki gelişme alanları farklı 2 kavşak oluşturmaktadır. Sel kanalı (çevre yolu) güneyindeki düz alanlarda 4 ile 6 kat arasında değişen apartman düzenleri önerilmiş, sel yatağı kuzeyinde ki yamaç ve sırtlarda 2 ve yer yer 3 katlı düzenler önerilmiştir.

3) Batıda Keban yolu ve çevresinde mevcut oluşum 2 katlı bahçeli evler şeklindedir. Apartmanlaşma daha çok Keban-Malatya kavşağı ve karayoluna yakın kuşaklardadır.

Merkez ve yol kuşaklarında çok katlı (4 ile 6) ve 1 ila 2 emsalli apartmanlaşma iç kesimlerde ise 2 ve yer yer 3 katlı ev düzenleri önerilmiştir.

4) Demiryolu güneyi, çimento fabrikası ve istasyon çevresindeki 2 katlı yerleşik alan dışında kırsal bir yerleşik alan vardır.(Elazığ imar izah raporu, 1987)

1988 yılındaki nazım plan bunları önerirken, geçen zaman zarfında Belediye yönetimlerinin aldığı kat artırma kararları ile bu bölgelerdeki yoğunluklar artırılmıştır.

Sürsürü kesiminde 4 kat önerilirken 5'e çıkmış, Merkez ve yol kuşaklarında ayrıca iç kesimlerdeki yoğunluklarda bu kararla artırılmıştır.

Genel kural olarak, yoğunluk ne kadar yüksek olursa nüfus başına teknik altyapı giderlerinin azalacağı dolayısıyla teknik altyapıyı bir ölçü olarak ele alan bir planlamada yoğunluğun yükseltilmesi gerektiği söylenebilir.(Akçura, 1982)

Elazığ merkezin altyapısı teknik koşullara uygun olmadığından ortaya çıkacak sakıncaları azaltmak için yoğunluğun düşük tutulması gerekebilirdi. Bugünkü, Elazığ merkezin altyapısı daha önceden yapıldığından bu yönde verilen yoğunluk artırma kararı altyapıda bazı tıkanıklıklara sebebiyet vermiştir.

Yoğunluk artırımının en büyük sebeplerinden 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 herzaman olmuştur. Belediyede imar ve şehir planından anlayan teknik eleman bulunmayışı ve belediye meclis üyeliğine seçilen kişilerin bu konuda yeterli bilgi ve deneyime sahip olmayışlarıda bu yönde kararlar alınmasında etken olmaktadır.

Tablo 5.4 Yapı nizamında değişiklik ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Yapı Nizamında Değişiklik	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM
EKİM - 1995	4	9	13
ŞUBAT - 1996	4	10	14
HAZİRAN - 1996	3	7	10
TOPLAM	11	26	37

1988 yılı Elazığ imar planında, planın çoğunluğunda özellikle konut alanlarında, yoğunluk sınırlaması temel bir amaç olarak ele alınmış ve yoğunluk sınırlamasına yönelik bir çaba gösterilmiştir. Ancak belediye yönetimleri aldıkları kararlarla yoğunluğun sınırlandığı alanlarda kat artırımı yoluna gitmişlerdir.

Bu değişiklik isteğinin altında yatan gerçek ise; belli şahıs ve kurumların rant kazanma amacı gütmesidir.

Binaların yoğunlukları, işgal ettikleri metrekare ile cephe, yan ve arka cephenin ve bunların muhtaç olduğu boşluklarla ölçülür. Evlerin yığıntı yapmamalarına ve bu seretle 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.(Akçura, 1982)

Herbir 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.

Komşuluk Mesafesi Olan Ön ve Yan Bahçe Mesafeleri İmar Planı Eki Madde 18'de verilmiştir.

5.4.1 Ön Bahçe Mesafeleri

İskan alanlarında yapılacak, binaların ön bahçe ve yol kenarına rastlayan bahçe mesafeleri en az 5 m'dir.

- Ön bahçe ilerideki yol genişletmelerinde yedek arsa olarak da değerlendirilebilir. Ön bahçe uzaklığının yapı yüksekliğine göre artmasıda gerekmektedir.

Ön bahçe, gerçekte yapının yolu göre belli ölçüde geriye çekilmesinden doğmaktadır. Ön bahçeye ilişkin ölçüler dört biçimde düzenlenir;

1) Arsa ön cephesi ile yapı ön cephesi arasındaki en az uzaklık
2) Arsa derinliğinin belli bir yüzdesi
3) Komşu parsellerdeki yapıların ön bahçelerine uygunluk
4) Yapı cephesi ile yolun orta çizgisi arasındaki uzaklık

5.4.2 Yan Bahçe Mesafeleri

4 kata kadar (4.kat dahil) olan binalarda yan bahçe mesafeleri en az 3'm dir. 4 kattan fazla her kat için yan bahçe mesafeleri 0.5 m artırılır.

Yan bahçe mesafesinin hesabında dikkate alınacak kat adedi; Bina yüksekliğinin 3'e bölünmesiyle bulunacak sayıdır. Bu hesapta 2.50 m'yi aşan artık değerler bir kat adedine tekabül eder.

- Yan bahçe (komşu uzaklığı) mesafesi ; Yapının komşu parsel sınırına olan uzaklığı ayrık yapı düzeninde önem kazanmaktadır. İkiz blokların bitişik olmayan yanları için de yan bahçe uzaklığının belirtilmesi gerekir.Yan bahçe uzaklığı, yapının yüksekliği, genişliği içerdiği konut birimi sayısına bağlıdır. Hava, ışık ve yaşam gizliliği (mahremiyet), yangından korunma amaçları ile bırakılan yan bahçe uzaklıkları yönetmelikte belirtilmiştir.

5.4.3 Arka Bahçe Mesafesi

Işık ve hava sağlamak amacıyla yapının arka yüzü ile komşu parsel sınırı arasındaki en az uzaklık yönetmelikte belirtilmiştir.

Yukarıda belirtilen mesafeler, en iyi yaşama imkanlarını ve en iyi sosyal değişiklikleri tesbit edecek şekildedir. Zengin halkın yaşadığı yerde azami imkanları 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.

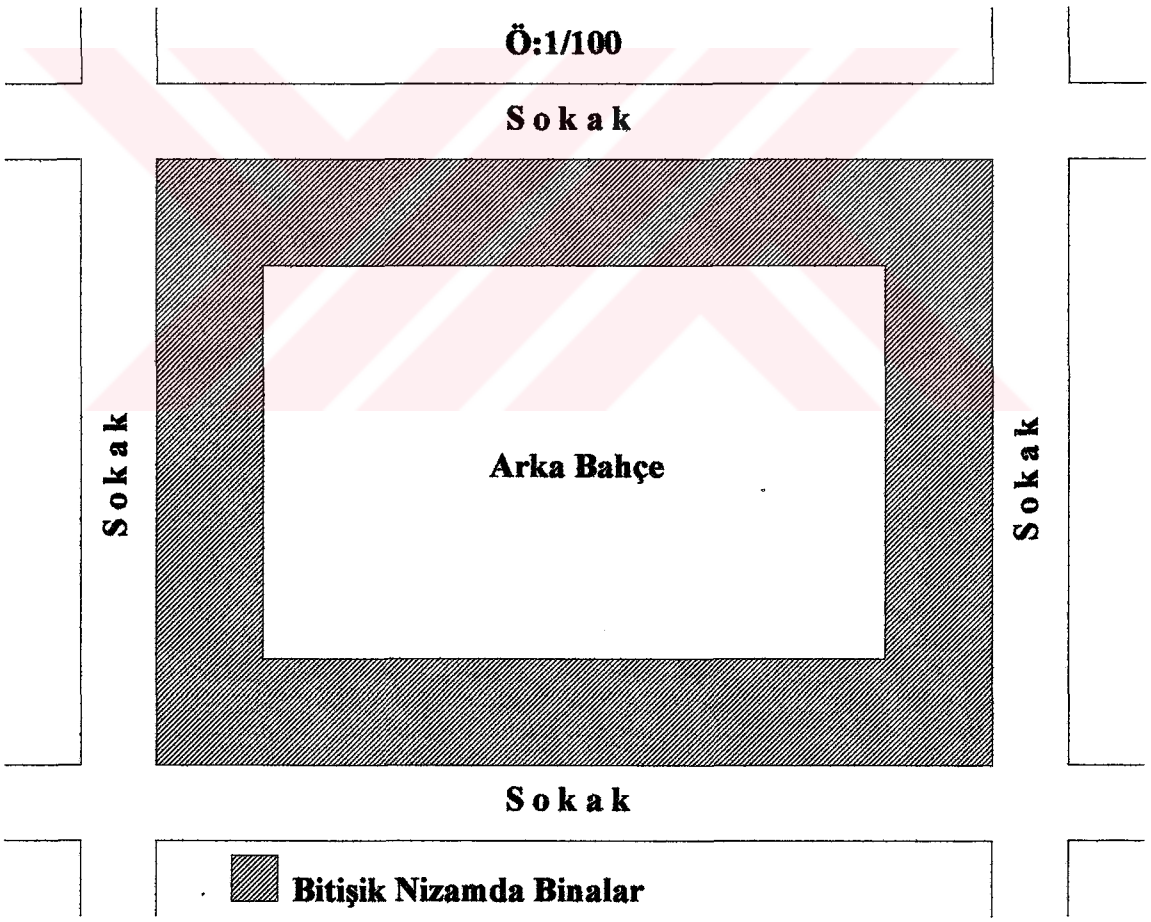
Elazığ 1980' li yıllardan sonra yapılaşmaya başlayan bir şehirdir. Belediye yönetimleri bu yapılaşma esnasında binaları yoldan biraz daha geri çektirecek kurallar koyabilir mahalle yollarının genişlemesini sağlayabilirlerdi. Ada etrafına yerleşen binaların tamamının arka bahçeye çıkış yolu bulunmakta ayrıca bazı binaların altında bulunan garajlar direkt arka bahçeye açılmaktadır. Kullanılmaz durumdaki arka bahçeleri aktif hale getirerek çocuk oyun alanları, parklar ve hatta otoparklar yapabilme imkanı vardır. Böylece şehrin en önemli problemi olan oyun alanları yeşil alan, parklar ve otopark sorunları çözüme kavuşturulmuş olur. Bu tür bir uygulama için geç kalınmamıştır. Belediye ve halkın işbirliği ile bu alanlarda çalışma yapma imkanları araştırılmalı ve en uygun çözüm yöntemi belirlenmelidir.

Önemli ikametgah alanlarının yenilenmesini sağlamak, kenarlardaki alanların düzeltilmesiyle olabilir. Örneğin; plana uygun olmayan evlerin ortadan kaldırılması yada uygun hale getirilmesi ile bir garaj alanı veya oyun sahası gibi çevresel etkinliğe sahip alanlar elde etme imkanı vardır.(Spencer, 1970)

Bu tür uygulamaları güçlü bir yönetime sahip belediyelerin olması, yeterli ve deneyimli teknik elemanların bulunması yerinde kontrol mekanizmasının

kurulması, şahsi çıkar ve menfaatlere göz yummadan, siyasi baskılara maruz kalmadan önleme imkanı vardır. Aksi takdirde bu uygulamaların sonucunda sabun kalıbı gibi binalar oluşacak, yeterli boş alan kalmayacaktır. Şehir estetik ve güzel görünümden uzak beton yığınlarına dönüşecektir. Geleceğe daha güzel yaşanılır bir çevre bırakılmak isteniyorsa bunların önüne geçmek gerekir.

Elazığ'ın merkezinde ve civarındaki yerleşim alanlarında (Nailbey mah.,Kültür mah.,Şehit ilhanlar mah v.b) ön bahçe mesafesi ve yan bahçe mesafeleri hiç yoktur. Arka bahçeler ise bu alanlarda binalar adaların etrafına yapıldığından arka kısımda kalan alanlar ölü alan olarak kalmaktadır. Bu alanlar hiç bir şekilde kullanılmamakta ve bir çöplüğü andıracak şekildedir.(Şekil 5.2)



Şekil 5.1 Elazığın Merkezinde Bulunan Adalardaki Binaların Yerleşim Biçimi

Elazığ'da Gazi Caddesi göz önüne alınıp incelendiğinde ön bahçe mesafesinin ne şekilde uygulandığı açıkça görülür. Bir testere dişi görünümünde bulunan Gazi Caddesi, Orduevi'nden D.S.İ 'ne kadar olan kısımda binaların bir kısmı içeride bir kısmı dışarıdadır. Buda ön bahçe mesafesinin uygulanışındaki aksaklığı göz önüne sermektedir.

Elazığ nazım imar planında öngörülen yoğunluklar şu şekilde belirlenmiştir.

Düşük yoğunluk 50-100 kişi/Ha

Orta Yoğunluk 100-200 kişi/Ha.

Yüksek Yoğunluk 200-300 kişi/Ha.

Yoğunlukların imar planlarında belirtilmesindeki amaç belirli alanlarda yer alacak nüfus sayısını veya yer alacak etkinlik miktarını denetlemek, yani demografik ve bazende ekonomik içeriğin yoğunluğunu sınırlamaktır.

Ancak bu şekilde yoğunluğu sınırlamak tek başına yeterli olmadığından, yapıların hacimlerini sınırlandıran ve bu yolla yapı biçimlerini etkileyen imar kararlarınada gereksinim vardır. Bunlar; yapı yüksekliği, komşu mesafeleri, KAKS (Kat alanı katsayısı) ve TAKS (Taban alanı kat sayısı) dır.

1988 yılında onaylanan Elazığ İmar Planı eki olarak hazırlanan "Özel İmar ve Yapılanma Koşulları " adlı yönetmelikte yukarıda belirtilen tanımlar şöyle açıklanmıştır;

5.4.4 KAKS (Kat alanı kat sayısı)

Belirli bir alanda, alanın genişliğine orantılı olarak hangi ölçüde kat üretileceğini belirten bir katsayıdır.

$$KAKS = \frac{K}{A}$$

A = Üstünde yapı yapılabilecek arazinin genişliği (parsel,ada veya daha geniş bir gelişme alanı)

K = Söz konusu alanda yapılacak yapı veya yapıların katlarının toplam alanı.

KAKS doğrudan yoğunluğu denetler. Bir alanda belirli bir nüfus veya işlev yoğunluğuna karar verildiğinde, bunu sağlamak üzere bu alandaki KAKS

hesaplanıp karara bağlanır. Elazığ'da Merkez ve yakın çevresi (Sürsürü dahil) net yoğunluk 400 Kışı/Ha, Net alan 500 ha. olarak belirlendiğinden burada KAKS'sı 1.00 olarak verilmiştir. KAKS yapıların biçimlenmesini denetlemeye yönelik değildir, tam aksine amacı yoğunluğu sınırlayıp yapı biçimlenmesini serbest bırakmaktadır.

5.4.5 TAKS (Taban Alanı Katsayısı)

Arazinin ne kadar bölümünün boş bırakılmasını gerektiren bir katsayıdır.

$$TAKS = \frac{T}{A}$$

T = Söz konusu alanda yapılacak yapı veya yapıların zeminde işgal edecekleri alan

A = Üstünde yapı yapılacak arazinin genişliği

TAKS, boş alan-yapılaşan alan oranını saptayarak dokuya belirli bir sınırlama koymakla beraber, biçimlendirme özgürlüğü büyük ölçüde korunur.

1/1000 ölçeğindeki Elazığ uygulama imar planında planlaması yapılan ve ayrık nizamda bulunan ada ve parseller için uygulanan KAKS = 1.00 ve TAKS = 0.25 olarak verilmiştir.

Ancak uygulama alanı içerisinde, planda öngörülen kat yükseklikleri artırılmıştır. Örneğin; Ayrık nizamda 4 kata ruhsatlı iken TAKS = 0.25 ve KAKS = 1.00 olarak verilen yerlerde, kat adedi 8 çıktığında TAKS = 0.15 - 0.20 ve KAKS = 0.75 - 0.80 olması gerekirken yapılan inşaatların bir kısmında yine planda öngörülen değerler kullanılmıştır. Bu değerlerin kullanılması bazı kişi ve kurumlara rant sağlamak amacıyla alındığı açıktır.

Örnek olarak; 8000 m^2 'lik bir arazide TAKS = 0.25 ve KAKS = 1.00 olarak verilmişse

ve planda öngörülen nizam $\frac{5(\text{ön bahçe mesafesi})}{A \text{ ------ } 4 \text{ (kat sayısı)}}$ olarak belirlenmişse,
$\frac{}{3(\text{arka bahçe mesafesi})}$

kullanılacak ve boş bırakılacak arazi miktarı şu şekildedir.

8000*TAKS = 8000 x 0.25 = 2000 m^2 alan kullanılacak ve 6000 m^2 alan boş bırakılacaktır.

KAKS = 1.00

4 katlı bina yapılacak ve bina alanıda 200 m^2 ise;

200 m^2 lik bina alanında 2000/200 =10 blok

ve 10x4 = 40 daire

$$TAKS = \frac{40*200}{8000} = 1$$

$$TAKS = \frac{200*10}{8000} = 0.25$$

bulunur.

8 kata çıktığında; TAKS 0.25 kullanılırsa,

$$KAKS = \frac{10*200*8}{8000} = 2 \text{ bulunur}$$

Asıl uygulanması gereken TAKS değeri;

40 daire, tabanda 5 blokta yapılması gerektiğinden,

5x200 = 1000 m^2 alan kullanılması ve 7000m^2 alanın boş bırakılması gerekir;

Bu aşamadan sonra TAKS 'ın değeri;

$$TAKS = \frac{1000}{8000} = 0.125$$ olarak bulunur.

Bu örnekte açıkça gösteriyor ki, arazinin maxımumda kullanılması arazinin ve dolayısıyla üzerinde yapılacak binanın alanının artmasına ve fiyatının yükselmesine sebep olacaktır. Bina yapımı işiyle ilgilenen kişilerin haksız kazanç elde etmesini sağlayacaktır.

TAKS'nın ve KAKS'nın planda öngörülen şekilde kullanılmaması ve kat artırımıyla bunların düşmesi gerekirken aynı veya daha yüksek kullanılması birtakım problemleride beraberinde getirir. Bu problemler imar planın makroform tutumuna ters düşecektir. Yolların genişliği planda bina yüksekliklerine göre uyum sağladığından ve planlamada ölçü olarak ele alınan komşuluk mesafeleri, güneş ışığının geliş açısı, hava ve benzeri unsurlar bu tür uygulamalarla ortadan kalkmaktadır.

Elazığ Ek yönetmeliği, Madde 29 da; Blok veya ayrık yapı nizamına tabii olan ve imar planı ile ölçü ve emsal verilmemiş yerlerde taban alanı katsayısının % 40'ı hiçbir şekilde geçemiyeceğide belirtilmiştir.

Tablo 5.5 TAKS ve KAKS'IN değiştirilmesi ile ilgili başvurular ve sonuçları.

TAKS ve KAKS	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM
EKİM - 1995	8	4	12
ŞUBAT - 1996	2	3	5
HAZİRAN - 1996	1	5	6
TOPLAM	11	12	23

5.5 Elazığ'da 18.Madde Uygulamaları

İmar hududu içinde bulunan binalı veya binasız arsa ve araziler malikleri veya diğer hak sahiplerinin muvafakatı aranmaksızın, birbirleri ile, yol fazlaları ile, kamu kurumlarına veya belediyelere ait bulunan yerlerle birleştirmeye, bunları yeniden imar planına uygun ada veya parsellere ayırmaya, müstakil, hisseli veya kat mülkiyeti esaslarına göre hak sahiplerine dağıtmaya ve resen tescil işlemlerini yaptırmaya belediyeler yetkilidir. Sözü edilen yerler belediye ve mücavir alan dışında ise yukarıda belirtilen yetkiler valilikçe kullanılır.(Şakar, 1992)

Elazığ'da imar planlarını aktif hale getirmede en büyük araç olacak olan ve " Temmuz 1956 gün 6785 sayılı kanunun 42. maddesi " Arazi ve Arsa Düzenlemesi " aynı şekilde 9 Kasım 1985 gününde yürürlüğe giren 3194 sayılı kanun 18. maddesi 1988 yılına kadar uygulanmamıştır.

1988 yılında şehrin doğu kısmında ilk defa 420 hektarlık bir alanda 18. madde uygulanmasına başlanmış ve 1989 yılında bitirilmiştir.

1993 yılında şehrin batı kısmında Elazığ-Malatya karayolu ile demiryolu arasında 330 hektar'lık bir alanda tekrar 18.madde uygulaması yapılmıştır. Bu alanda bulunan imar yolları, yeşil alanlar, otoparklar tamamen bedelsiz olarak

belediyenin eline geçmiştir. Birçok imar yolu trafiğe açılmış ve bu alanlarda şehirleşme süreci devam etmektedir.

Bu uygulamalar sonunda;

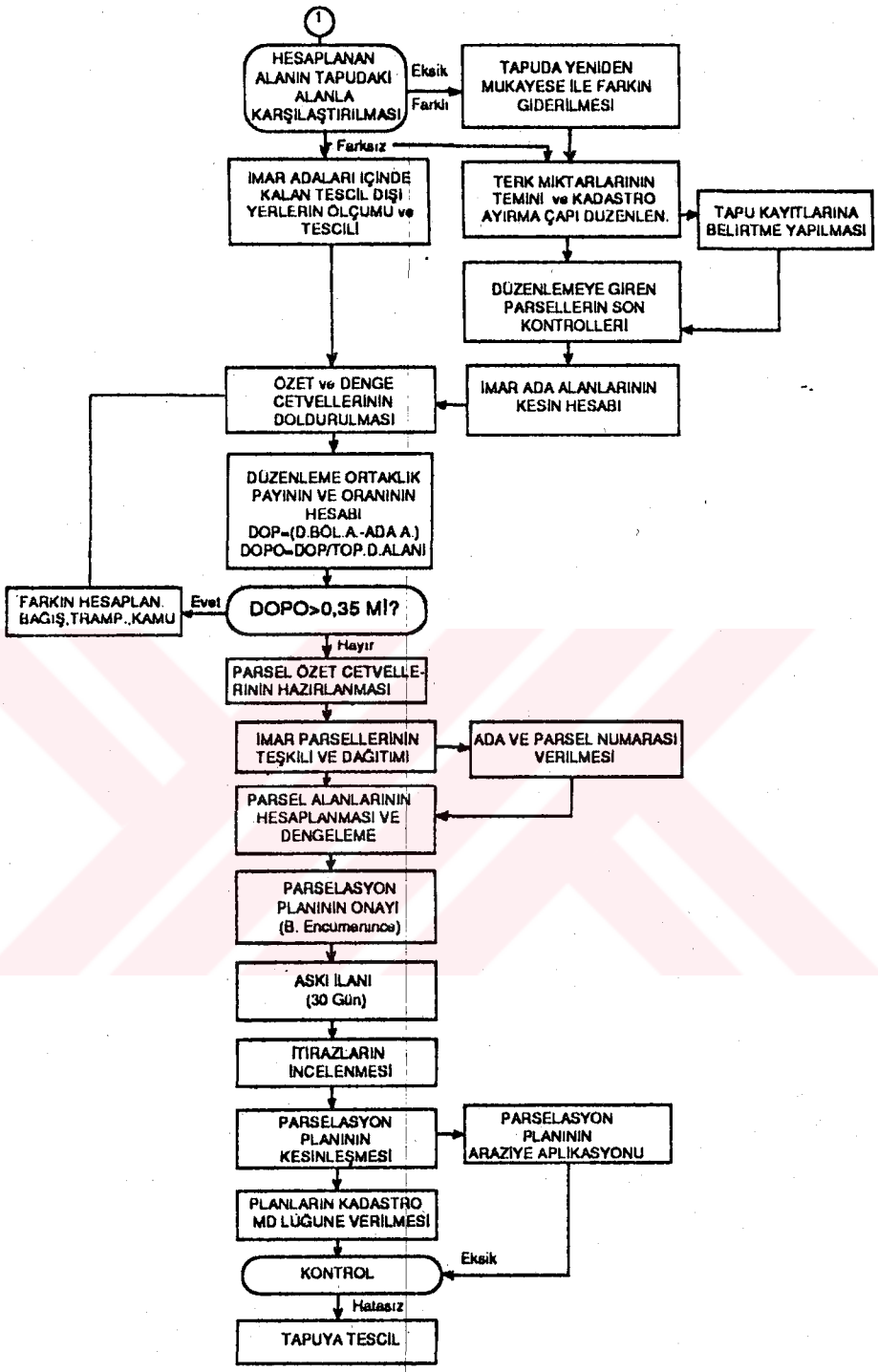
1) Arazileri düzenleme bölgesine giren vatandaşın, arazileri alan olarak %35 oranında küçülmüştür ama, değeri enaz %100 artmış ve istediği zaman satabileceği imara uygun arsaları olmuştur.

2) Elazığ'lı da kazançlı çıkacaktır. Çünkü bu bölgede, geniş yolları bulunan düzgün yapılmış, çağdaş anlamda bir mahalle oluşacaktır.

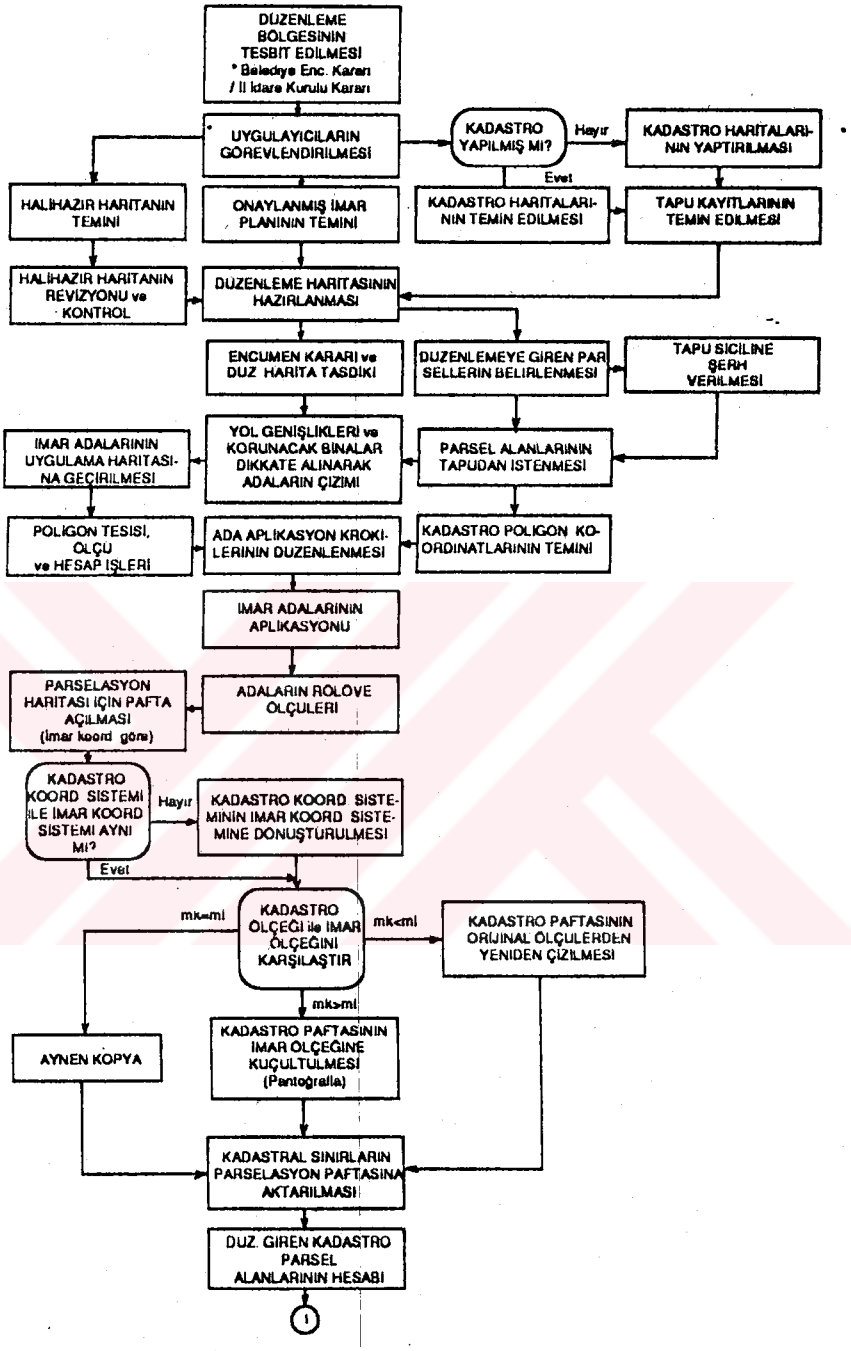
18. madde uygulaması ülkemiz açısından halen uygulanmakta olan en aktif ve en geniş bölgeleri kapsayacak nitelikte bir uygulamadır. Aynı zamanda planlı kentleşmenin de temel şartıdır. Bu nedenle büyük ve büyümekte olan şehirlerde kentleşme hızına parelel olarak yeterli sayıda arsa üretilebilmesi için imar planı uygulamalarının daha hızlı yapılması gerekecektir.

İmar planı uygulamalarında proje yöneticisinin mevcut potansiyeli sevk ve idare ederken, zaman içinde proje adımlarını plan üzerinde izlemesi, bazı sonuçları zamanından önce görerek gerekli önlemleri alması mümkün olacaktır. İyi bir yönetici bütün faaliyetleri ve aralarındaki ilişkileri genel bilgisi ve tecrübeleri sayesinde bilir. Bunları da akış şemasında göstererek aralarındaki ilişkileri oklarla kuracak olursa bir proje planı hazırlamış olur.(Bıyık; Uzun, 1992)

Şekil 5.2 te böyle bir akış şeması verilmiştir.



Şekil 5.2 18. Madde Uygulamasında İş Akışı (Bıyık; Uzun, 1992)



Şekil 5.2 ün devamı

5.6 Elazığ İmar Planı Değişiklikleri

İmar planı değişikilikleri; onaylı imar planı sınırları içinde arazi kullanışlarının büyüklüğünde, konumunda, yoğunluğunda veya ulaşım sisteminde, imar planı ana kararlarını bozmayacak biçimde mevzii olarak farklılık getiren değişikliklerdir.(İmar Planı Yapılması ve Değişikiliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik. Madde 3)

Elazığ'daki imar tadilatları yukarıda belirtilen sebeplerden ve hazırlanma süresinin çok uzun olmasından dolayı ve yeni imar planın ana hatlarına uyma zorunluluğundan ortaya çıkmaktadır. Elazığ'daki imar tadilatları uzun süreli planlama dönemlerindeki belirsizlikten dolayı çok hata yapıldığı ve yanlış uygulamaların bir sonucu olarak daha çok önem kazanmaktadır. İşte imar tadilatlarının bir kısmı bu hataların düzeltilmesi ve ortadan kaldırılması için yapılmıştır.

İmar planı değişikleri doğrudan belediye meclis kararı biçiminde önerilmektedir. Buna karşılık belediyenin elindeki imkanların kısıtlılığı nedeniyle, mesleki formasyondan uzak teknik elemanlar yolu ile imar planı değişikliklerini yapmakta, bu arada önerilen değişiklerin şehrin tümüyle ilişkisini kıyaslamak kolay olmamaktadır.

Belediyece önerilen değişikliklerin, ne ölçüde şehir halkının çıkarına olduğu veya diğer bir deyişle bu önerileri oluşturan güç dengesinin ne ölçüde şehir halkını temsil ettiğidir.

Teknik ve estetik boyutu da bulunan şehir planlamasında, teknik elemanlarla politik karar vericiler arasındaki ilişkiler gözden uzak tutulmamalıdır. İmar planlarının değiştirilmesinde teknik elemanları saf dışı bırakıp karar verilmesini sadece politikacılara bırakmanın birçok sakıncası vardır.

Elazığ'da değişiklik talepleri genel olarak kat artırma, yeşil alanların, çocuk oyun alanlarının azaltılması oto parkların, yolların oranının azaltılması doğrultusundadır. Daha doğrusu şahsi menfaatlere yönelik isteklerdir.(Ek. 9)

İmar planları üzerinde değişiklik yapılmasını gerektiren nedenler aşağıda maddeler halinde belirtilmiştir,

a) Gelişen şartlar ve ihtiyaçlar

b) Mükteseb (kazanılmış) hakların korunması ve özel kişilerin istekleri

c) Arazinin değer artışı (Spekülatif neden)

d) İmar planı (yerleşme) sınırı dışındaki arazide yeni gelişme alanları açmak için

e) Planın-kadastrol duruma uyma güçlüğünden

f) Yerleşik bölgede "Islah" (düzeltme) kararları nedeniyle (plandaki gerçekci olmayan düzenlemelerden)

g) Gereksiz kamulaştırmalar ve parasal imkansızlık nedeniyle

h) Özellikle belediye ve kamu yararına aykırı durumlarda

i) Kamu kentsel donanımının yer değiştirmesi için

j) Özellikle yol güzergahları ve cephe çizgilerinde (mülkiyet ve yapılaşma uyarınca küçük düzeltmeler)

k) Politik baskılar nedeniyle

l) Uzun süre için yapılan imar planlarında, plan dinamiğini sağlamak için,

Uygulamada, kimi birey yada grupları cezalandırmak amacıylada değişiklik yapılması önerileri ve bu arada kimi kullanışları yeşil alana çevirme önerileride sayılabilir.

Uygulamada, imar planlarında özel kişilerin çıkarına durumlar yaratılmak amacı ile değişiklikler yapılmaktadır.

Danıştay, kamu yararına uygunluğu kanıtlanmamış olan plan değişikliklerini yasaya aykırı bulmaktadır.

Redlerin çok olmasının sebebi; isteklerin bulundukları alanlar itibariyle daha önceden yoğunlukların artırıldığı bölgelerdir. Bu bölgelerde tekrar kat artırımı yoluyla yoğunlukları artırmak yanlış olur. Kabuller ise genelde emsal yoluyla verilmiş kararlardır.

Tablo 5.6 Kat artırımı istekleri ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Kat Artırımı	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM
EKİM - 1995	5	34	39
ŞUBAT - 1996	4	21	25
HAZİRAN - 1996	15	44	59
TOPLAM	24	99	123

Elazığ'da imar planlarında değişiklik yaparak, kat artırma yoluna gidilmesinin doğuracağı problemler şunlardır;

1) İmar planları; Hektar / Kişi oranıyla hesaplanıp kat yüksekliği ve yoğunluklar buna göre belirlenmektedir. Kat artırımı yoluyla hektara düşecek insan sayısı artacaktır. Buna parelel olarak planlaması yapılmış alt yapıda (kanalizasyon, elektrik tesisatları, v.b gibi), yeşil alanlarda, çocuk oyun alanlarında ve spor alanlarında ileriki yıllarda ihtiyaca cevap veremeyecek şekilde problemler doğacaktır.

2) Yollar belli bir yoğunluğa hizmet edecek şekilde planlandıklarından, bu yönde kararlar ile yol kenarlarında binalar yükselecektir. Buda şehrin estetik görünümünü bozacak ve planlaması önceden yapılan bu yollar ileride ihtiyaca cevap veremeyecektir. En güzel örnek olarakta şehrin eski merkezindeki yollar ve binalar gösterilebilir (Gazi caddesi).

Kişisel gelir artışı amacı güden değişiklik önerilerinin genellikle imar planında belli bir kullanım için ayrılmış olan yerin belli kişinin gelirini artırıcı bir kullanıma çevrilmesi örneğin kat yüksekliklerinin artırılması, yeşil alanlardan oturma bölgesine çevrilme niteliğindedir. Ancak imar mevzuatının, "İmar Planı yapılması ve değişikliklerine ait esaslara dair yönetmelik" (RG 2.11.1985 mükerrer) Madde 22 de belirtilen esaslara göre olmalıdır. Yer ve yol yetersizliği nedeniyle oluşacak değişiklik önerilerinde ise imar planının öngördüğü alanların, genişliklerin ihtiyaçları karşılayamadığından ileri gelmektedir. Yol genişletmesine ilişkin önerilerin daha çok uygulanmış olan eski imar planında öngörülen ile yeni imar planında önerilen yol güzergahı arasındaki tutarsızlıklardan doğduğu anlaşılmaktadır.

Yolların daraltılması ve genişletilmesi gibi durumlarda imar mevzuatının, imar planlarında değişiklik esaslarına ait yönetmelik Madde 23'te nasıl yapılacağı belirlenmiştir.

Genellikle imar planı uygulamasında belediyenin giriştiği işlemlerden zarar gören halkın değişiklik istekleri vardır. Halkın gördüğü zararlar;arsasından yol geçirilmesi, taşınmaz malının bir kamu kullanılışına ayrılması gibi uygulamalar sayılabilir.

5.7 İmar Planlarının Arsa Değerine Etkisi

İmar planı bir yerleşmenin gelecekteki ihtiyaçları için kentsel arsaların büyüklüğünü, konumunu, arazi kullanış biçimini, mevcut kentsel merkeze uzaklığını, ulaşılabilirliğini ve arsalar üzerinde yapılanma koşullarını belirler.

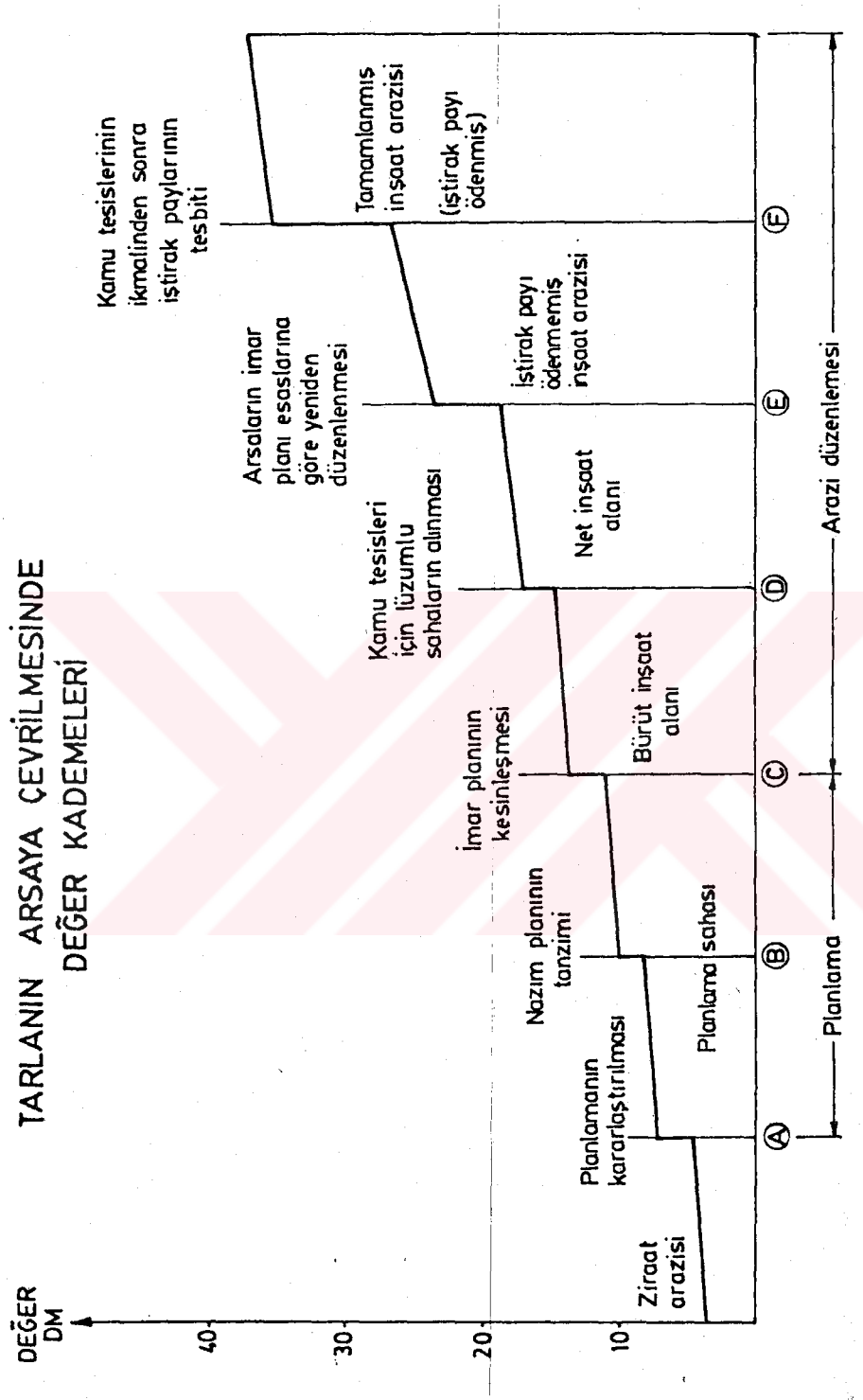
Mevcut bir yerleşmenin gelecekteki durumunu belirleyen bir imar planı yoksa çevresindeki kırsal arazi ve üzerindeki tarımsal amaçlı kullanışlar mevcut kullanışlara göre bir değer taşır. İmar planının kırsal alana gelmesiyle arsa değerinin etkisi artmaktadır.

İmar planı kırsal arazinin kentsel araziye dönüşmesini sağlayan yasal bir düzenlemenin belgesi olur. İmar planı içine alınan araziler belirli imar haklarına, belediye ve kamu hizmetlerinden yararlanma garantisine kavuşurlar.

Eğer bir planlama yapılmışsa, bu defa kırsal arazi iken imar planı içine alınan gelişme alanlarında imar değeri oluşur, çünkü şehirsel araziye dönüşecek kısımlar sınırlandırılmıştır, dolayısıyla şehirsel arsa arzı belirli seviyede kalacaktır. Bu ve bunun gibi noktalar kırsal alanda kalmışlardır ve değer artışına sahip olamamışlardır.(Altaban v.d, 1979)

Şehrin çevresinde ve meskun sahalara yakın yerlerdeki tarlalar düzeltilerek kadastro parselleri imar parseli haline getirilmemiş iseler, bu arsalara inşaat yapmağa imkan olmayacağı için talep az ve fiyatlar düşüktür. Aynı yerlerdeki arsalar düzenlenmiş ve aplike edilerek köşeleri belirtilmiş, yani inşaat yapabilecek duruma getirilmiş iseler, bunların mevcut yollara en yakın olanları en iyi fiyatla satılabilenleridir. Yoldan uzaklaştıkça fiyatlar biraz düşer ama aplike edilmiş olan arsaların aralarındaki yollar yapılacak olursa arsa fiyatları arasındaki farklar çok azalır.

Görüldüğü gibi toprağın tarım arazisinden arsaya geçişinde bir fiyat artışı olmaktadır. Arsa fiyatlarındaki artışlar hakkında, Almanya'da yapılmış olan bir araştırmanın grafiğini inceleyecek olursak bu hususu daha açık görebiliriz.
(Songu, 1967)



Şekil 5.3 Tarlanın arsaya çevrilmesinde değer kademeleri

Elazığ'da Doğukentin şu anda yerleştiği alan daha önceleri ekilip biçilmeyen bir arazi konumunda idi. Fakat Belediyenin öncülüğünde imar planı kapsamı içine alınıp toplu konut alanı haline getirildikten sonra yapılaşma süreci başlamış ve arazilerin değeri de gün geçtikçe artmaya başlamıştır.

Şehrin nüfusu arttıkça şehirsel arazinin ve şehirsel gelişmeye açılabilecek kırsal arazilerin toplam değeri, daha imar planı yapılmadan ve gelişme gerçekleşmeden bir artış gösterir. Kırsal arazideki mal sahipleri imar planı ile gelişmenin kendi arazilerine geleceğini umut ederek bir değer artışı beklerler. Hatta bazıları kırsal arazide önceden yer satın alarak imar planı ile gelecek değer artışı için kendi planlarını oluştururlar.

5.8 Yeşil Alanlar

Planlarda toplumun yararlanmasına açık tutulmak amacıyla ayrılan parklar, çocuk bahçeleri, oyun alanlarıyla kent içi ve çevresindeki korular, dinlenme ve gezinti alanlarıdır.

Yapı parselleri içinde kalan özel bahçeler, tarım alanları, meyve bahçeleri ve kamuya açılmamış ticari amaçlı koru ve fidanlıklar, devlet ormanları, mezarlıklar, askeri alanlar, okul ve hastahane bahçeleri, spor tesisi alanları, yol ve meydanlardaki güvenlik şerit refüjleri yeşil alan hesabına katılmaz.(Şakar, 1992)

Günümüzde fiziksel planlama çalışmaları, özellikle kentsel ölçekte, meslekleraras bir çalışma anlatışı içinde yürütülemediğinden ötürü, sonradan ilgili kurumlarca açıklanan m²/kişi açık/yeşil alan donanım durumu, mevcut bilgiler vermesinden öteye gidememekte; toptancı bir yaklaşımla, kentteki, üzerindeyeşil doku barındıran alanların tümü, kentin genel nüfusuna bölünerek bulunan sayı, kentin m²/kişi açık/yeşil alan donanımı olarak belirlenmektedir.

Kaldı ki, ekolojik denge ve dinlenim (rekreasyon) kavramları açısından önemli olmayan , çoğunlukla yapı adası artığı olarak düzenlenmiş yüzey yeşili ile refüj ve kavşak yeşillemeleri, kentlerimizdeki toplam açık/yeşil alanın çok büyük bir kısmını oluşturmaktadır.(Ergin, 1990)

İmar kanunu madde 27 ve 28' de aktif yeşil alan kişi başına 7.0 m² olarak belirlenmiştir.

Elazığ geçmişte yeşil karaktere sahip bir kent iken günümüzde maalesef bu özelliğini yitirmiştir. Yeşil alan özelliği merkezde çözümlenemeyecek boyutlara ulaşmıştır. Gelişme alanlarında (Sürsürü mah., Abdullahpaşa mah. v.b.) ise yeşil alanlar apartmanlar arasına sıkışmıştır. Ayrıca Elazığ'da bu hedef tepe ve sırtlarda (Harput v.b.) sağlanmaya çalışılmıştır. Elazığ için kişi başına düşen yeşil alan yeterli değildir.

Yeşil alanlar bilinçsiz bir kentleşme ile ortadan kalkmıştır. Buna bir örnek vermek gerekirse; halen çay bahçesi olarak kullanılan parkın belediye sarayına tahsis edilmesi olayıdır ve plana işlenmiştir. Elazığ'da yeşil alanlar birbirinden kopuk ve dağınık yeşil lekelerden oluşmaktadır. Buralar askeri alanların ve kamu kuruluşlarının yerleştikleri bölgelerdir. Kentin nefes alabileceği noktalarda buralardır.

Yeşil alan hesabında kişi/m² hesabından vazgeçilmelidir. Kentin iklim verilerine, toprak tahlilleride eklenerek kentte çabuk teşil örtüye kavuşmak sağlanmalıdır. Bunu gerçekleştirmek içinde belediyelenin öncülüğünde diğer kamu kuruluşlarındanda gerekli destek alınarak bir komisyon kurulmalıdır. Bu komisyon kentin iklimi ve toprağı hakkında detaylı araştırmalar yaparak gerekli verileri toplamalıdır. Kent için uygun çim, çiçek ve ağaçları belirlemeli, bunların yetiştirilmesi için gerekli sera ve fidanlık kapasiteleri ile yerini belirtmelidir. Gelişme alanlarında ve merkezde yeşil alan ihtiyacına göre uygun yerleri belirlemeli ve gerekli alan hesabıda yaparak bir rapor halinda belediye yönetimine sunmalıdır.

Merkezde bu tür bir talep hiç yoktur. Çünkü merkezde yeterli derecede yeşil alan yoktur. Bu tür talepler sadece gelişme alanlarında bulunmaktadır.

Tablo 5.7 Yeşil alanlarda değişiklik istekleri ile ilgili başvurular ve sonuçları.

Yeşil alanlarda değişiklik isteği	KABUL EDİLEN	RED EDİLEN	TOPLAM
EKİM - 1995	1	11	12
ŞUBAT - 1996	3	6	9
HAZİRAN - 1996	3	12	15
TOPLAM	7	31	36

6. İSKAN ALANLARI SINIRLAMASI

6.1 Elazığ'da İskan Sınırı

Elazığ'da iskan alanlarının güneye, doğuya yerleştirilmemesinin sebebi; bu alanların iyi tarım toprağı olması ve tarım alanlarının korunmak istenmesi ayrıca bu bölgede arazinin hemen hemen düz olması pis suyun akıtılmasında güçlük yaratacağı düşüncesidir. Aynı bölgelerde yeraltı su seviyesi çok yüksek olduğundan pis su ile karışmaması için kanalizasyon borularını yalıtmak gerekir. Böyle yüksek standarttaki bu donatım büyük giderlere neden olacaktır. Bu sebeplerin doğuracağı olumsuz etkileri azaltma ve özellikle güney ve doğudaki iyi tarım topraklarını korumak üzere kentin batıya doğru gelişmesini destekleyen bir politika benimsenmiştir.

Elazığ'da kamu kurum ve kuruluşlarının batıya doğru yerleşmeleri ve halkın bu yöne doğru yerleşmek istemeleri de iskan sınırını belirlemede büyük rol oynamıştır. Bu alanlarda bağ ve bahçelik düzende yerleşmelerin bulunması arazinin eğimi ve tarım alanlarının (Sürsürü hariç) sulanamaması da bu sınırı belirlemede etkendir.

6.2 İskan Alanlarını Sınırlamanın Amacı

İskan alanlarını sınırlamanın amaçlarından ilki, kentin dağılmasını, birbirinden kopuk, aralarında boşluklar bulunan çok küçük yapı grupları veya tek tek yapılar biçiminde gelişmesini engellemektir. Ayrıca üzerinde yapılaşma olmasında sakınca görünen alanların iskana açılmasını engellemektir. Söz konusu sakıncalar değişik türde olmaktadır.

-Bazen yapıların yapımıyla ilgili teknik sorunlardan kaynaklanmaktadır, kötü zemin kalitesi, heyelan olasılığı, yüksek yeraltı suyu, su baskını tehlikesi,

gibi. Bazı hallerde, gene arazinin nitelikleri altyapı yapımını güçleştirmekte ve pahallılaştırmaktadır. Zemini kayalık olup kanalizasyon yapımını zorlaştırması, belirli kotların üstüne çıkıldığında suyu buralara pompalamanın gideri, çok düz ve alçak alanlarda pis suyun nereye akıtılabileceği sorunu bunun bazı örnekleridir.

-Belirli alanları iskana açmamaya yönelten sakıncalardan diğer bir bölümü ise koruma amaçlıdır. İyi bir tarım toprağı, mevcut ve değerli bir bitki örtüsü, bazı su kıyıları, arkeolojik değerler bulunduğu bilinen bir alan korunmak istenmekte, bu amaçla buralarda yapılaşma engellenmeye çalışılmakta, buralar iskan dışı bırakılmaktadır. (Akçura, 1982)

Elazığ'da iskan sınırlarının saptanmasındaki temel veri, kentin mevcut yapılaşma biçimi ve gelişme eğilimleri olmuştur. Kent belirli alanlarda kısmen de olsa geliştiğinden (Sürsürü ve Malatya yol kavşağı) ve bu yönlere doğru yapılaşma eğilimi görüldüğünden, plan mevcut durum ve eğilimlerle çelişkiye düşmemek için bunları bir veri olarak benimsemiştir. İskan sınırı bu alanları içine alacak biçimde geçirilmiştir.

6.3 İskan Sınırını Belirlemedeki Zorluklar

Her imar kararlarında olduğu gibi buradaki problemde arazi mülkiyetinden kaynaklanmaktadır. İster şehrin dağılımını sınırlamak ister sakıncalı bulunan alanlarda yapılaşmayı engellemek, ister şehrin istenen aksa göre gelişmesini sağlamak amacıyla olsun iskan sınırı geçirildiğinde, iskan içine alınan alanlar ile iskan dışı bırakılan alanlar arasında büyük hak ve dolayısıyla rant eşitsizlikleri yaratılmaktadır. İskan sınırı içine alınan, parselasyonuna ve üzerinde şehirsel yapılaşmaya izin verilen, belediye alt-yapısından yararlanmak hakkı tanınan arazide şehirsel rant oluşmakta, iskan dışı arazi ise kırsal nitelikte kalmaktadır.İskan sınırı dışında kalan arazi sahibi kendisine büyük haksızlık yapıldığı iddiasıyla, iskan sınırı içine girmek için baskı yapmaktadır. Yasal yolla bunu sağlayamazsa yasa dışı yollarla arazisini parselleyip iskana açmak ve bu parselleri satın alanlarda gene yasa dışı yollarla yapı yapmak eğilimine girmektedirler.

6.4 İskan Sınırı Kararlarına Uyulup Uyulmadığı

Elazığ imar planında şehrin doğusunda sanayi için ayrılmış bölgeler vardır ve sanayi ile depolamanın bir kısmı gerçekten buradadır. Ancak bazı büyük kuruluşlar, değişik nedenlerle bu alanlarda yerleşmemekte, iskan sınırının ve belediye sınırının dışına çıkarak Malatya-Elazığ, Elazığ-Diyarbakır karayolu üzerinde yerleşmeyi yeğlemişlerdir. Buna örnek olarak; Diyarbakır Karayolu üzerinde yerleşen Kola fabrikaları ve Arçelik depolama tesisi gösterilebilir. Aynı şekilde Malatya karayolu üzerindeki Günaydın gazetesi tesiside bir örnektir.(Ek.8)

Sonuçta karayolu üzerindeki bu yerleşmelerin bir sanayi aksı olarak gelişebileceği ve sanayinin konutuda çekeceği dikkate alınırsa düzensiz dağılışın yaratacağı problemlerin ötesinde bu alandaki iyi tarım toprağını kaybetme gerçeği vardır.

Elazığ'da iskan sınırının geniş tutulmasından dolayı iskan alanlarındaki yapılar iskan sınırı dışına taşmamıştır. Buna karşılık arsa gereksinimi iskan sınırı içinde, fakat yapı düzeni değiştirilerek karşılanmıştır.

6.5 Sanayi Alanları Yer Seçimi

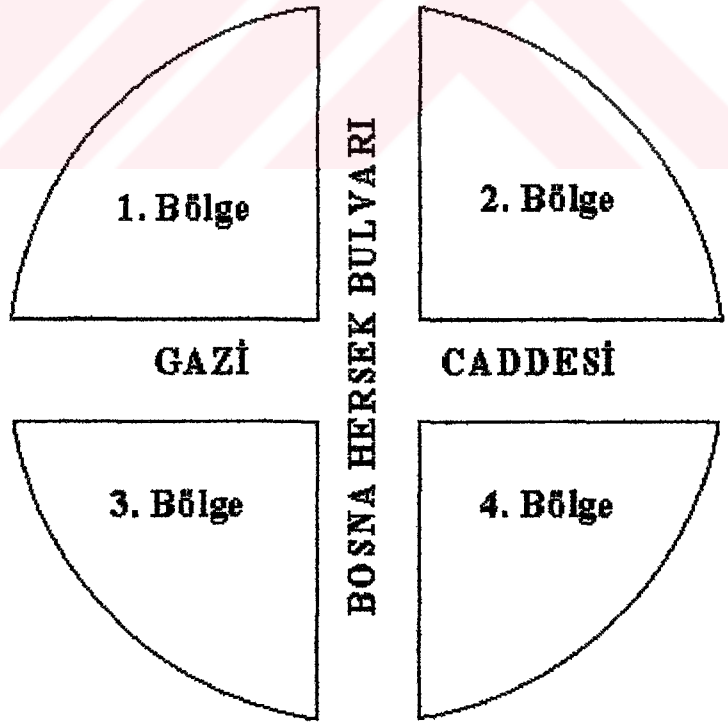
Sanayi bölgelerinin uygulamada karşılaşacağı güçlükleri gidermek üzere, 1960 lardan beri Organize Sanayi Bölgesi uygulamaları yapılmaktadır. Sistem bir yandan söz konusu alanları gerekli alt-yapı ve diğer hizmetlerle donatarak çekici kalmaya, öte yandan özellikle donatılma nedeniyle ortaya çıkacak arsa fiyatı yükseklişlerini engellemek üzere bölgenin mülkiyetini bir kamu kuruluşunu vermeye dayanmaktadır.(Akçura, 1982)

Bu uygulama Elazığ'da sanayi gelişmesini desteklemesi açısından, hem de sanayi kuruluşlarının belirli bir bölgede faydalı biçimde yerleşmesine imkan tanımıştır.

Elazığ İmar Planında da, şehrin doğusunda bir organize sanayi bölgesi ve iki küçük sanayi sitesi öngörülmüştür.

Organize sanayi bölgesinin bulunduğu ve günümüzde faaliyette bulunan bu aksın yer seçimi kent açısından uygundur. Çünkü bu alanlarda tarım yapılmayışı, kent merkezinden uzaklığı, arazi fiyatlarının düşük olması, şehirlerarası karayoluna yakın oluşu açısından uygunluğu ve her türlü alt yapısının tamamlanmış olması da önemli bir etkendir. İleriki yıllarda gelişmelerin olacağı kanısıylada alan yeterli genişliktedir. En önemlisi sanayinin yaratacağı gürültü ve kirliliğin şehir üzerinde yapacağı etkinin de az olacağı düşünülürse bu alanlar uygundur.

Elazığ ilini sanayi ve diğer açılardan yaklaşık olarak inceleyebilmek için; Gazi Caddesi ve Bosna-Hersek Bulvarı ile böldüğümüzde şekil 6.1 de görülen dört bölge meydana gelir.



Şekil 6.1 Elazığ İlinin Bölge Olarak İncelenmesi

Bölgeler incelenirse aşağıdaki sonuç ortaya çıkar.

I. Bölge;

Hiç tamirci yok

Sanayi gelişimi yok

Arsa bedelleri yüksek

Nüfus Fazla

Mesken çok

Resmi kurum alanları

II.Bölge;

Askeri alan çoğunlukta

Sanayi çok az

Mesken çok

Resmi kuruluş az (Hastaneler)

III.Bölge;

Resmi kurum alanları

Yeni imar planı kapsamında

Arsa bedelleri yüksek

Nüfus fazla

Mesken çok

IV.Bölge;

Sanayi ağırlıklı orta yoğunlukta

gelişen bölge (Sanayi sitesi)

Resmi kurum yok

Mesken az.

Küçük sanayi sitelerinin Doğuya yöneltilmesi ve Batıda sanayi sitesi öngörülmemesi bir sakıncadır. Gelişmenin batıya doğru olması ve yoğunlukların buralarda bulunması, halkın en basitinden aracının bir arıza yapmasında, ulaşabileceği yakınlıkta bir sanayi sitesi yoktur.

Belirtilen bölgelere göre batıda halkın ihtiyacını karşılayacak bir küçük sanayi sitesine ihtiyaç vardır. Bu alanda ya yeni açılacak çevre yolu üzerinde veya şehre giden mevcut yol üzerinde planlı ve uygun bir alana yapılması gereklidir.

6.6 Elazığ İmar Planında Belirtilen Yönde Gelişiyormu ?

Günümüz Elazığ'ında gözlenen gelişmelerin en etkileyicisi Elazığ-Malatya karayolu üzerindedir. Ancak projedede öngörülmüş olan merkezin batıya gelişme yönü kanımızca tam gerçekleşememiştir.

İmar planının temel amacı olan şehri batıya doğru geliştirmek ilkesinin gerçekleşmesi için; kamu elindeki bütün imkanlar kullanılmamıştır. Merkezin bu yöne doğru sıçratma yapmasını sağlayacak yeni çevre yolu plana göre biçimlenmemiş, ana yol ağlarıda aynı şekilde biçimlendirilmemiştir. Ayrıca bu alanlarda gelişmeyi hızlandıracak büyük toplu konut gelişmeleri sağlanmadığı gibi altyapıdaki eksiklikler, okul, yeşil alan, park, oyun alanları gibi gelişmeyi destekleyecek alanlarda yetersizdir.

Bu alandaki arazi fiatlarınında yüksek oluşu gelişmeyi yavaşlatan bir etkendir.

İmar planlarında öngörülen kararlara bağlı kalınmadığı ve kat artırımı gibi verilen kararlar sebebiyle de gelişmenin yayılması ve hızlı bir şekilde olması engellenmiştir.(Ek.8)

Elazığ Belediyesinin planı desteklememesi ve planın gerçekleşmesi yönünde fazla çaba göstermemesi, bu alandaki bütün imkanlarını, yasaları zorlama sorumluluğunu yüklenmemesi de gelişmenin yavaş olarak seyretmesinin sebebidir. Yukarıda belirtilen sebeplere rağmen planın onaylanmasından günümüze kadar şehrin gelişmesi yavaş da olsa planda öngörülen gelişme yönüne göredir ve kent batıya doğru gelişme eğilimindedir.

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

Elazığ'a ait halihazır haritalar, uygulama imar planlarından beş yıl önce hazırlanmış ve bu zaman süresince Elazığ'daki yapısal değişmeler halihazır haritalara yansıtılmamıştır. İmar planları, değişikliklerin yansıtılmadığı bu halihazır haritalar üzerinde yapıldığından uygulama esnasında problemler meydana getirmiştir.

İmar planlarının hazırlanma süresinin çok uzun zaman alması, bu zaman esnasında kontrolsuz ve düzensiz yapılaşmanın devam etmesi çarpık kentleşmenin sebeplerinden biri olmuştur.

TAKS ve KAKS imar planı ana kararları çerçevesinde uygulanmamıştır. Yanlış uygulamalar sonucunda; yoğunluklar artmış, teknik alt yapı yetersiz kalmış, yollar artan yoğunluğa cevap veremez hale gelmiştir.

Elazığ'da imar planının öngördüğü kat yükseklikleri korunamamıştır. Kat artırımı yoluyla bazı kişi ve kurumlara rant sağlanmıştır. Kat sayısının artırıldığı yerleşim alanlarında yol genişlikleri buna göre yeniden düzenlenmemiştir.

Sonuç olarak; Elazığ modern bir kent görüntüsünden uzaktır. Merkezinde; yoğunluk en üst seviyede, yolları artan trafik ihtiyacına cevap veremeyen, yeşil alanlardan yoksun bir kent konumundadır. Gelişme alanlarında ise; merkezin tıkanıklığını açacak yeterli alt yapı, çocuk oyun alanları, okullar v.s gibi sosyal etkinlikler gerçekleştirilememiş ve yeni merkezlerin oluşumu sağlanamamıştır.

Yukarıda belirtilen sonuçlara göre, aşağıdaki öneriler tesbit edilmiştir;

- İmar planları dört-beş yılda bir gözden geçirilmeli gerekli değerlendirmeler yapıldıktan sonra; imar planında ne zaman ve nasıl değişiklik yapılacağının ana hatları saptanmalıdır.
- İmar planı kesinlik kazandıktan sonra bağlayıcı, uyulması zorunlu bir belge niteliğinde olmalı.
- Kentleşmenin devam ettiği yerlerde (Sürsürü mah., Abdullahpaşa mah.) yeni merkezlerin oluşmasını sağlayacak tesisler planlanmalı. Örneğin; Belediye sarayının bu iki gelişme alanları içerisinde veya arasında uygun bir yere yapılmalıdır. Aynı zamanda okullara ek yapılması yerine bu alanlarda okul yapımına hız verilmesi gerekir. Özel idare ve belediye öncülüğünde bu gelişme

alanları içerisinde ticaret ve iş merkezleri, spor kompleksleri, sağlık ocağı ve benzeri gibi kentsel gelişimi etkileyecek ve yeni merkezler oluşmasını sağlayacak olan yatırımların planlanması yapılmalıdır.

KAYNAKLAR

AÇLAR, A. (1972) **Yeni Yerleşme bölgelerinin Seçimi -Yol Alt Yapı Planlama Esasları.** TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 24 - 25.

AKÇURA, T. (1982) **İmar Kurumu Konusunda Gözlemler.** Ankara.

AKTÜRE, S. (1979) **Kent Planlamasında " İmar Planları " Yerine Geçebilecek Yeni Plan Türleri Ve Planlama Süreçleri.** Türkiyede İmar Planlaması ODTÜ Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü S: 218 -235. Ankara.

ALTABAN, Ö. KIZILGÜN, Ö. SEVİNÇ, S. TOKATLI, N. (1979) **Arsa Pazarı - İmar Planı İlişkileri Ve Ankara Örneği.** Türkiyede İmar Planlaması ODTÜ Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü S:135 -168.Ankara.

ARAN, M. (1965) **İmar İle İlgili Harita Ve Kadastro İşleri**. TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 1.

BAYHAN, H, İ. (1969) **Şehir Planlaması.** İstanbul.

BIYIK, C. UZUN, B. (1992) **3194/18. Madde Uygulamalarında Süre - Maliyet Analizlerinin Somut Bir Örnek Üzerinde İncelenmesi.** TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 73.

BİLSEL, A. BİLSEL, G. (1979) **Günümüzde İmar Planı Olgusu, Niteliği Ve Türel Ayırımı.** Türkiyede İmar Planlaması ODTÜ Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü S:113 -133 Ankara.

BÜKÜLMER, G. (1979) **Arsa Pazarının Oluşmasında İmar Planının İşlevleri.** Türkiyede İmar Planlaması ODTÜ Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü S:168-179 Ankara.

CAN, Z. (1979) **Belediye Yönetimleri Açısından İmar Planları Ve Programları.** Türkiyede İmar Planlaması ODTÜ Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü S:201 -207. Ankara.

CURRİE, L. (1976) **Controlling Land Use.** The Key To Urbanızatıon, Exıstıc, Vol,41, pp:137-143

D.S.İ GENEL MÜD. **Elazığ Ve Bölgesi Jeoloji Haritası.** Ankara.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1987) **Elazığ Belediyesi İmar İzah Raporu.** Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1987) **1/5000 Ölçekli Elazığ Nazım İmar Planı.** Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1987) **1/1000 Ölçekli Elazığ Uygulama İmar Planı.** Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1988) **1/25000 Ölçekli Elazığ' a Ait Haritalar.** Harita Genel Komutanlığı, Ankara.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1988) **Elazığ Özel İmar Ve Yapılanma Koşulları.** Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1965) **1/50000 Ölçekli Elazığ Çevre Düzeni Planı.** İmar Ve İskan Bakanlığı, Ankara.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1995) **Elazığ Belediyesi 1995 Ekim Ayı Meclis Kararları.** Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1996) **Elazığ Belediyesi 1996 Şubat Ayı Meclis Kararları.** Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ BELEDİYESİ, (1996) **Elazığ Belediyesi 1996 Haziran Ayı Meclis Kararları**. Elazığ Belediyesi, Elazığ.

ELAZIĞ ÖZEL İDARESİ (1992) **1992 Elazığ İl Yıllığı.** Elazığ.

ERGİN, Ş.(1990) **Kentsel Açık/Yeşil Alan Donanımının Niceliksel Değerlendirmesine Yönelik Bir Model Önerisi.** TMMOB Mimarlık Dergisi 1990/3 S:68-69. İstanbul.

İMAR VE İSKAN BAKANLIĞI PL. GEN. MÜD. (1965) **Elazığ - Keban Bölgesi Fiziki Yerleşme Planı.** Ankara.

KILIÇOĞLU, T.(1979) **Belediye Yönetimleri Açısından İmar Planları Ve Programları.**Türkiyede İmar Planlaması ODTÜ Şehir Ve Bölge Planlama Bölümü S:188 -201. Ankara.

MERTON. R.K. (1964) **Social Theory And Social Structure.** Glencee; The Free Presse, pp: 122

ÖNDER, Z. (1968) **Şehir İçi Yollar.** TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 11-12.

ÖZEN, H. (1972) **Kadastronun Kentleşme Hedeflerine Yöneltilmesi.** TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 24 - 25.

SONGU, C. (1967) **İmar Planı Uygulamaları.** TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 7.

SPENCER, K.M. (1970) **Older Urban Areas And Housıng İmprovement Policies.** Town Planing Review, Volume 41, Page 250 - 263

ŞAKAR, M. (1992) **İmar Mevzuatı.** İstanbul.

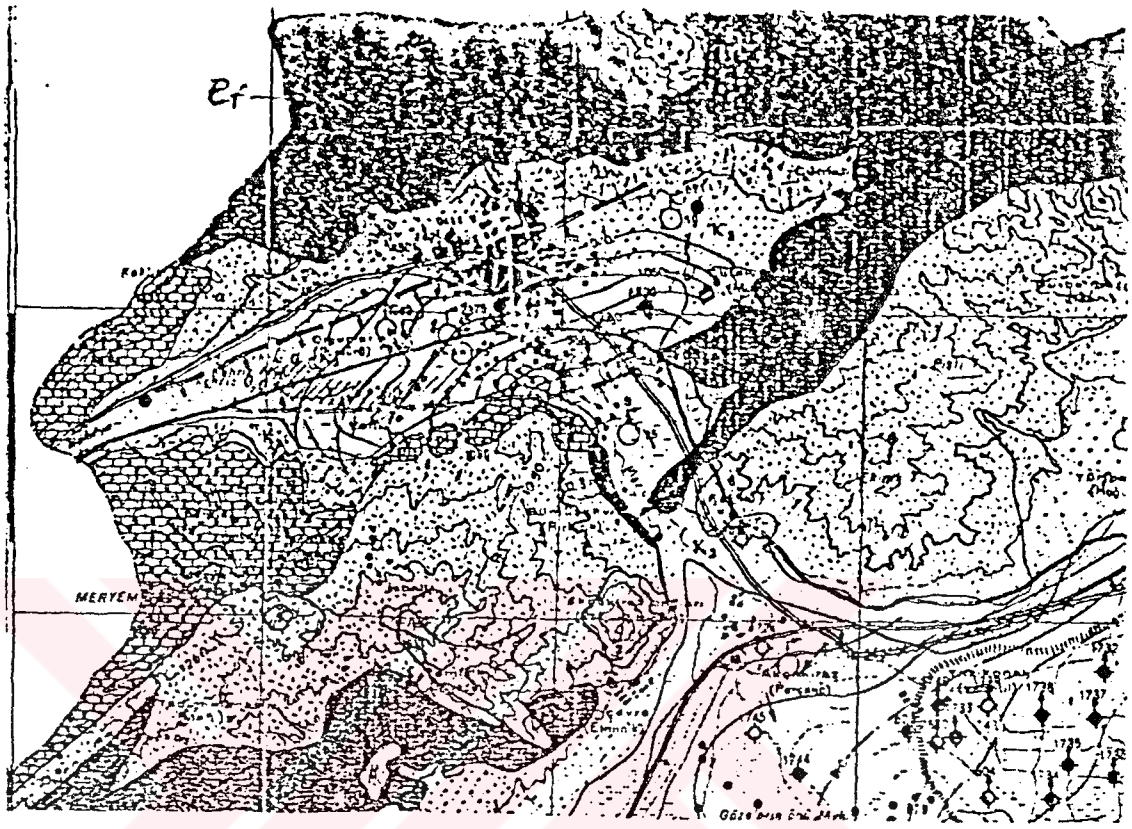
ULUSAN, M,C. (1953) **Şehir İmar Planlarının Tanziminde Prensip Ve Usuller.** Ankara.

ÜLGEÇ, İ. (1991) **Kentsel Tasarım Ancak Ekip Çalışması İle Başarılabilir.** TMMOB Mimarlık Dergisi 1990/3 İstanbul.

YAVUZ, F. KELEŞ, R. FERAY, C. (1978) **Şehircilik Sorunlar - Uygulama Ve Politika.** Ankara.

YOMRALIOĞLU, T. (1992) **Arazi Ve Arsa Düzenlemesi İçin Yeni Bir Uygulama Şekli.** TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası Dergisi, Sayı 73.

EK 1. Elazığ İli Jeolojik Haritası



JEOLOJI
GEOLOGY

STRATIGRAFI
Stratigraphy

LITOLOJI
Lithology

ZAMAN Era	DEVIR Period	ALT DEVIR Sub-Period	EPOK Epoch	
SENOZOIK Cenozoic	KUATERNER Quaternary			
	TERSIER Tertiary	NEOJEN Neogene	PLIOSEN Pliocene	
		PALEOJEN Paleogene	EOSEN Eocene	
SOZOIK Sozoic	ETASE Cretaceous		UST Upper	

- K_1 — A.ÜVYON - KİL, AZ KUM VE ÇAKIL — Alluvium : Clay, less sand and gravel
- K_2 — A.ÜVYON : KUM ÇAKIL AZ KİL — Alluvium : Sand gravel less clay
- KALKER — Limestone
- P_2^1 — KİL KUM ÇAKIL — Clay, sand gravel
- KALKER, — Limestone
- E_1^2 — FLİŞ KUMTAŞI, KONGLOMARA, KİL, MARN, KALKER — Flysch Sandstone conglomerate, clay, marl, limestone
- β — BAZALT — Basalt
- α — ANDEZİT, SPİLİT, TÜF — Andesite, spilite tuff
- FLİŞ : KISMEN OFİOLİTLE BERABER — Flysch : Occasionally with ophiolites

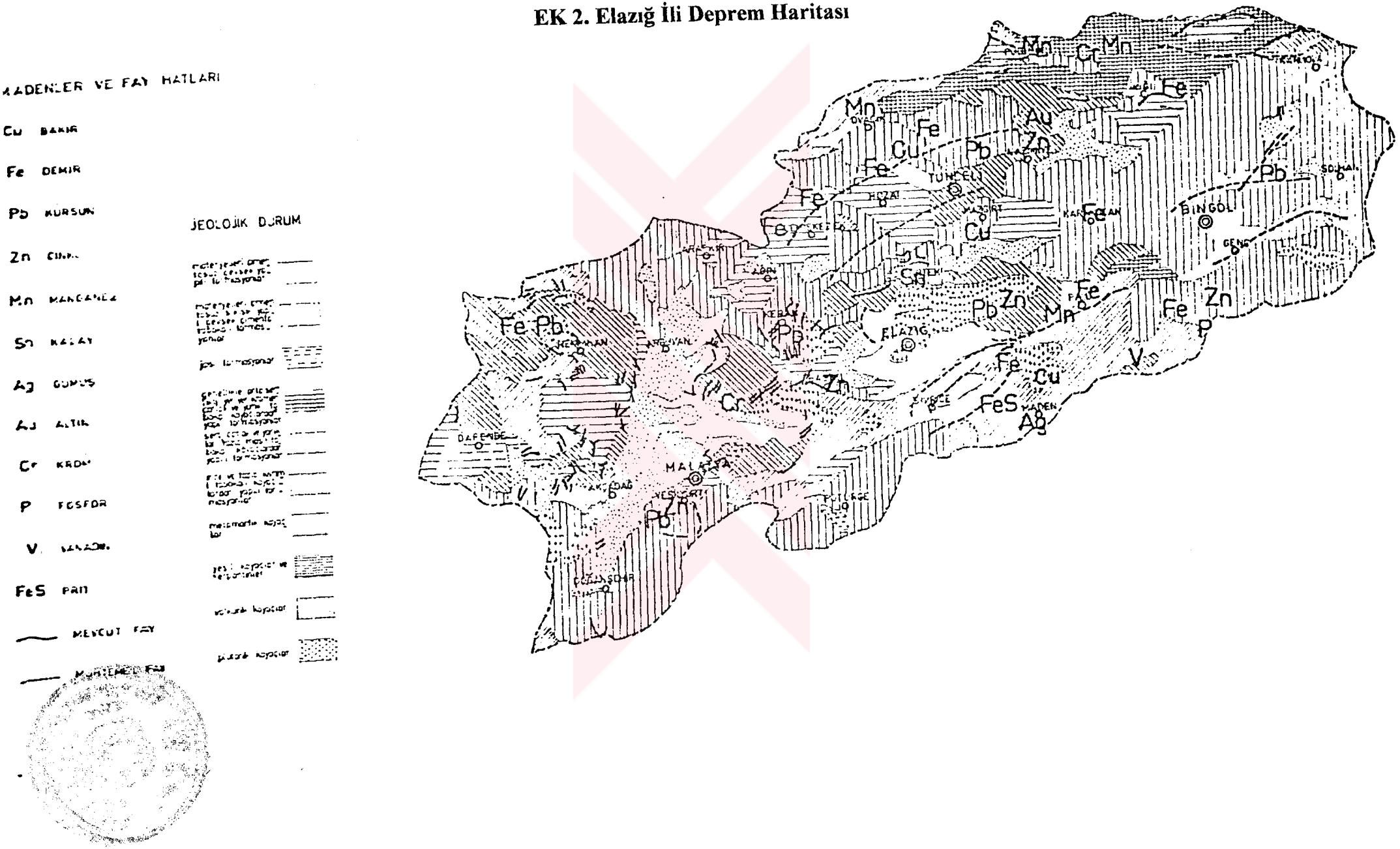
YERALTISUYU HİDROLOJİSİ
GROUND-WATER HYDROLOGY

- SU TABLASI EĞRİLERİ — Water table contours
- BASINÇ YÜZEYİ EĞRİLERİ — Piezometric surface contours
- YERALTI SUYU AKIŞ YÖNÜ — Direction of ground-water flow
- AKAN ARTEZYEN KUYU SAHASI SINIRI — Boundary of flowing artesian well area
- İLETKENLİK DEĞERİ (m3 gün/m) — Transmissibility value (m3/day/m)

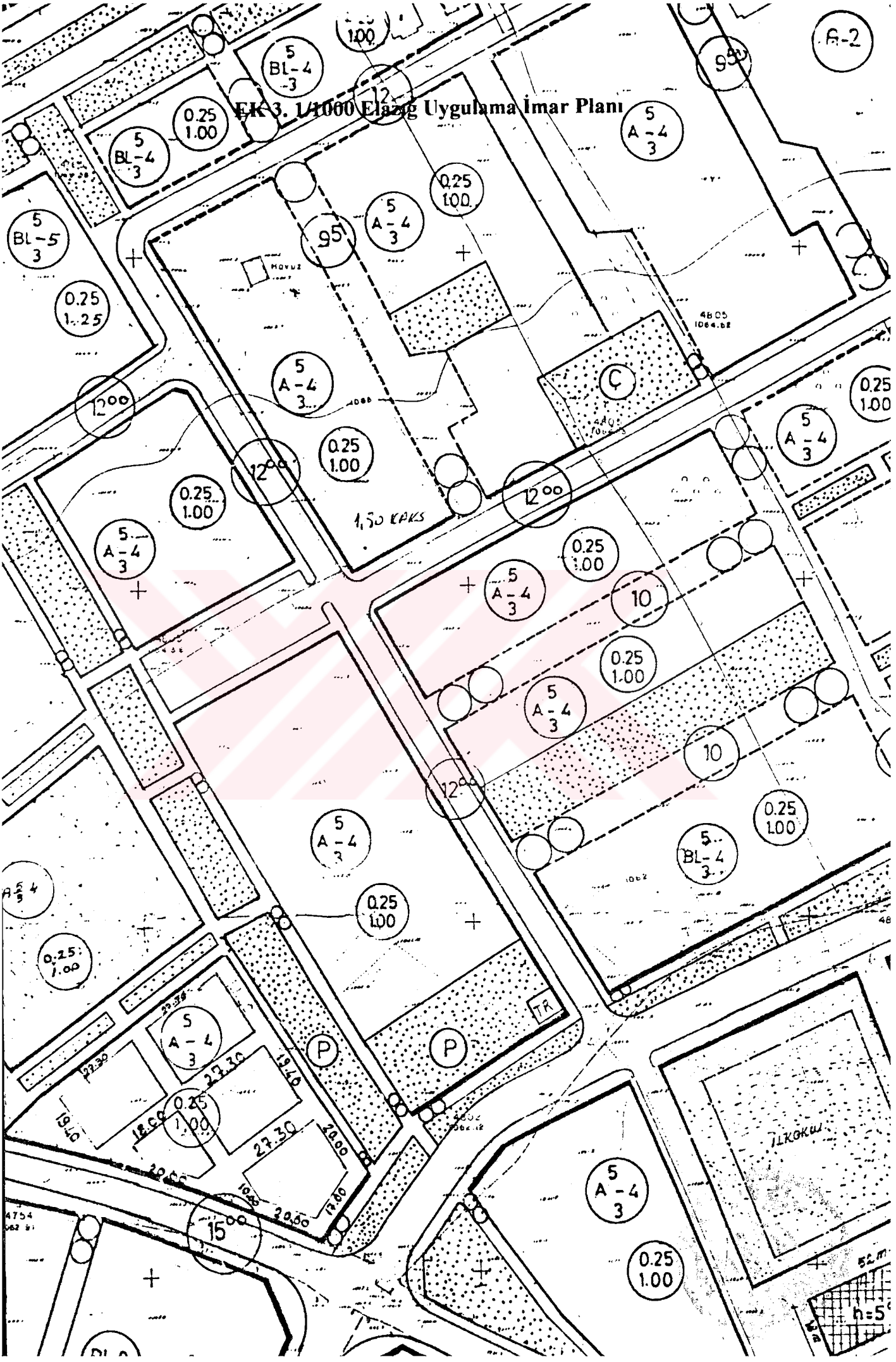
SONDAJ KUYULARI VE DİĞER TESİSLER
DRILLED WELLS AND MISCELLANEOUS WORKS

- SONDAJ KUYUSU SULU (DSİ KUYU NUMARALI) — Drilled well containing water (With DS. i well No.)
- SONDAJ KUYUSU, KURU (DSİ KUYU NUMARALI) — Drilled well, dry (With DSİ's well No.)
- SONDAJ KUYUSU AKAN ARTEZYEN (DSİ KUYU NUMARALI) — Drilled well flowing artesian (With DSİ's well No.)
- İŞLETME SONDAJ KUYUSU — Exploitation drilled well
- SONDAJ KUYUSU, VERİMSİZ (DSİ KUYU NUMARALI) — Drilled well with uneconomical yield (With DSİ's well No.)
- YAĞIŞ İSTASYONU — Precipitation gage station

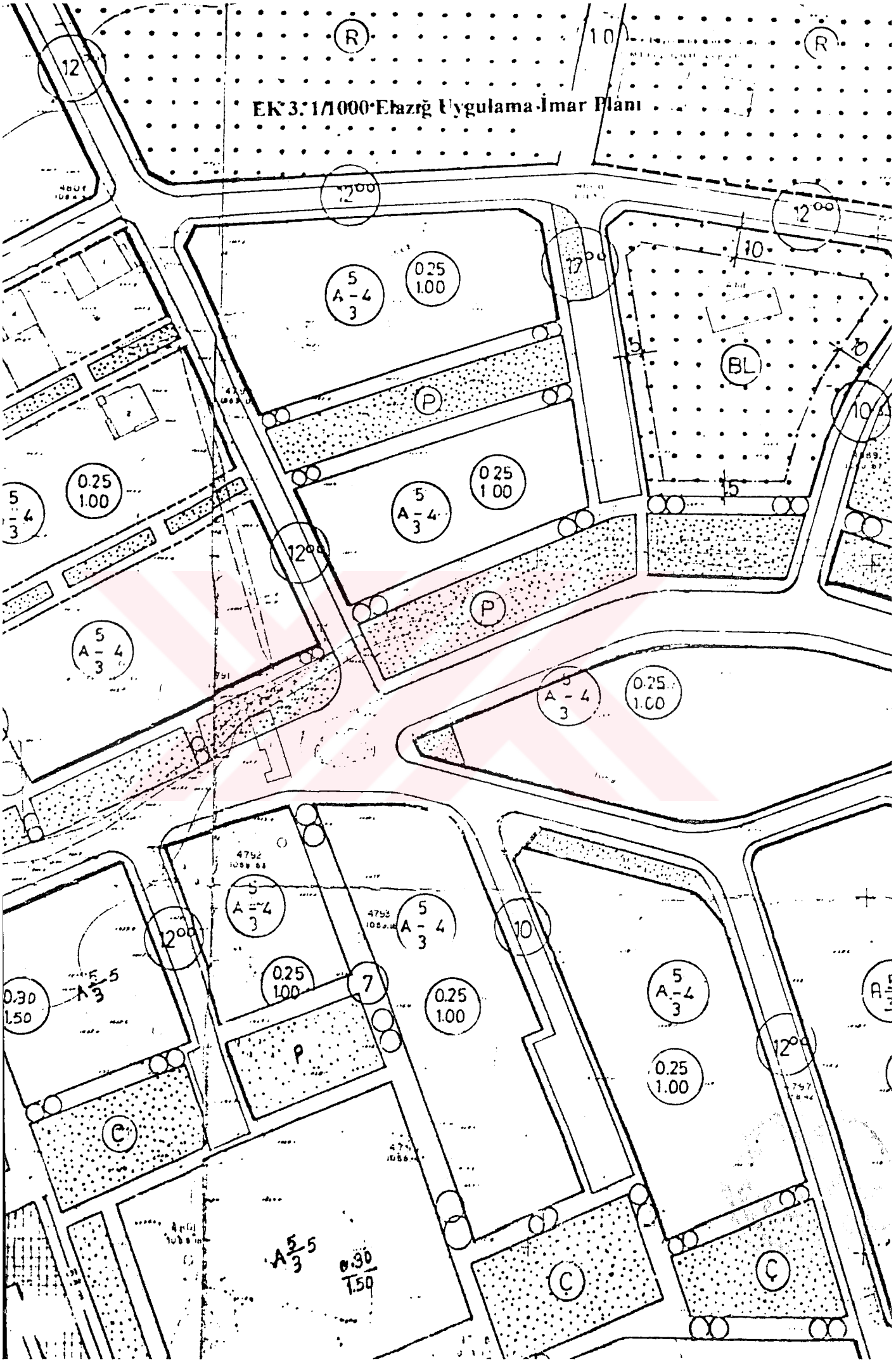
EK 2. Elazığ İli Deprem Haritası

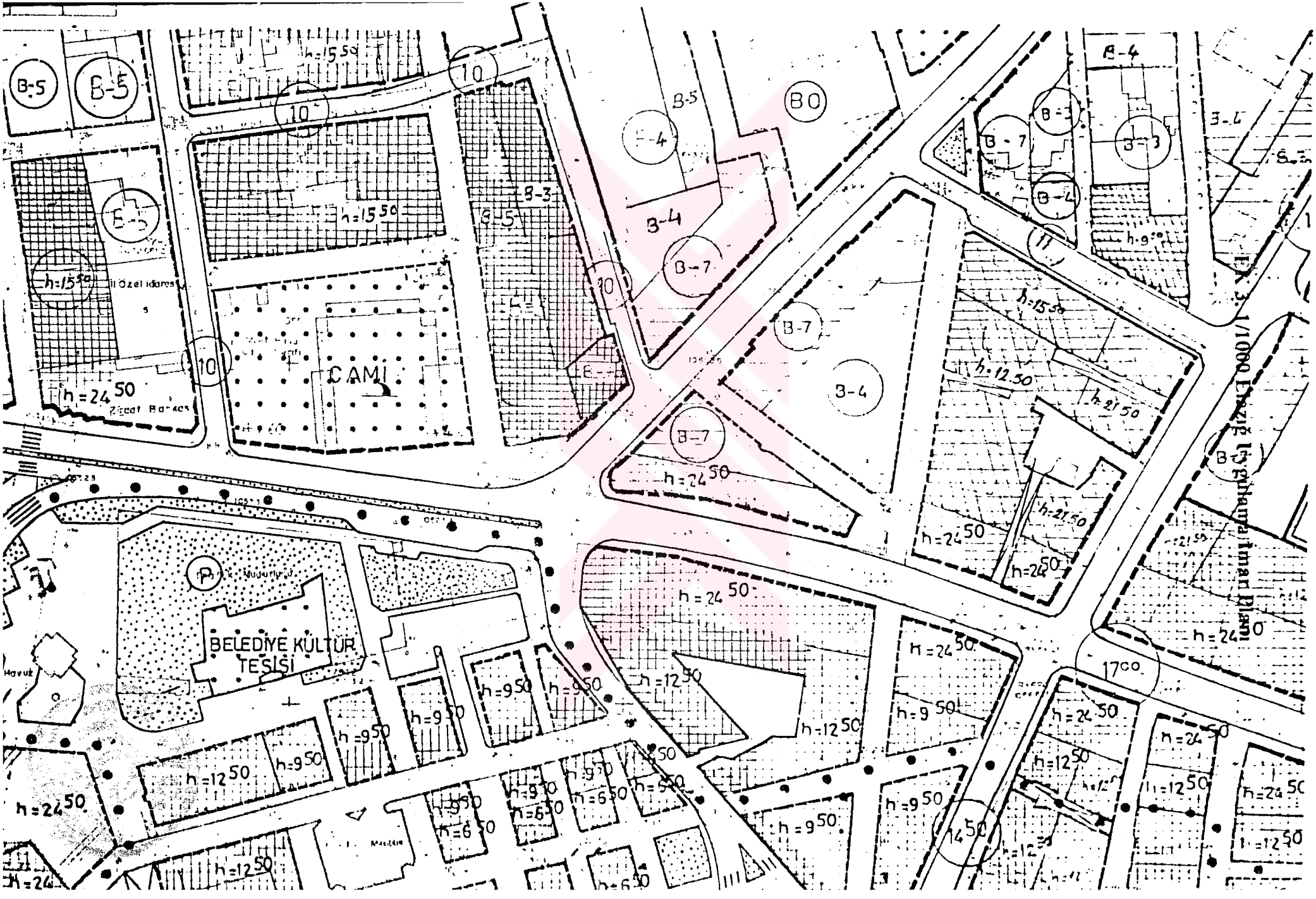


EK 3. 1/1000 Elazığ Uygulama İmar Planı

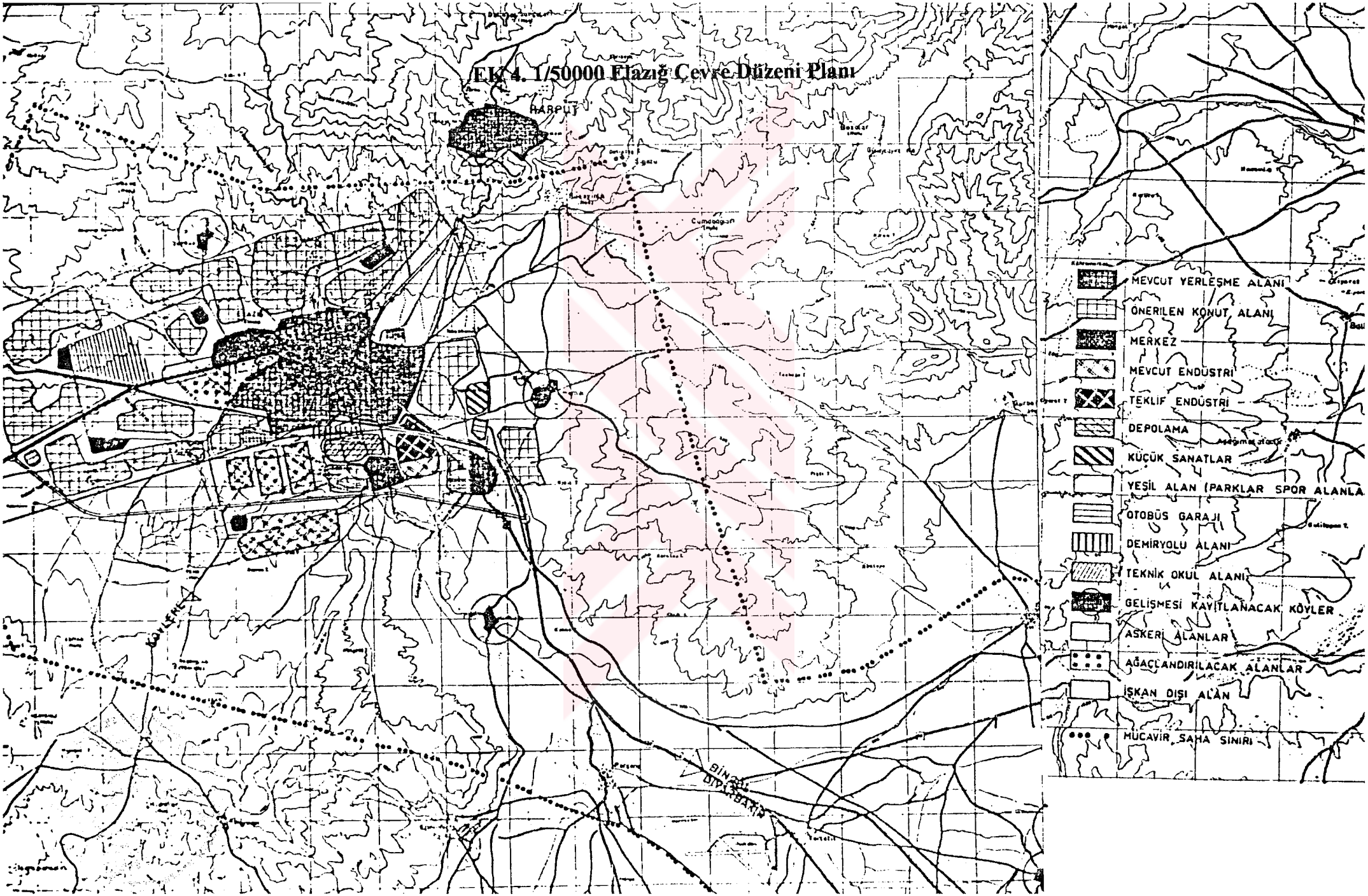


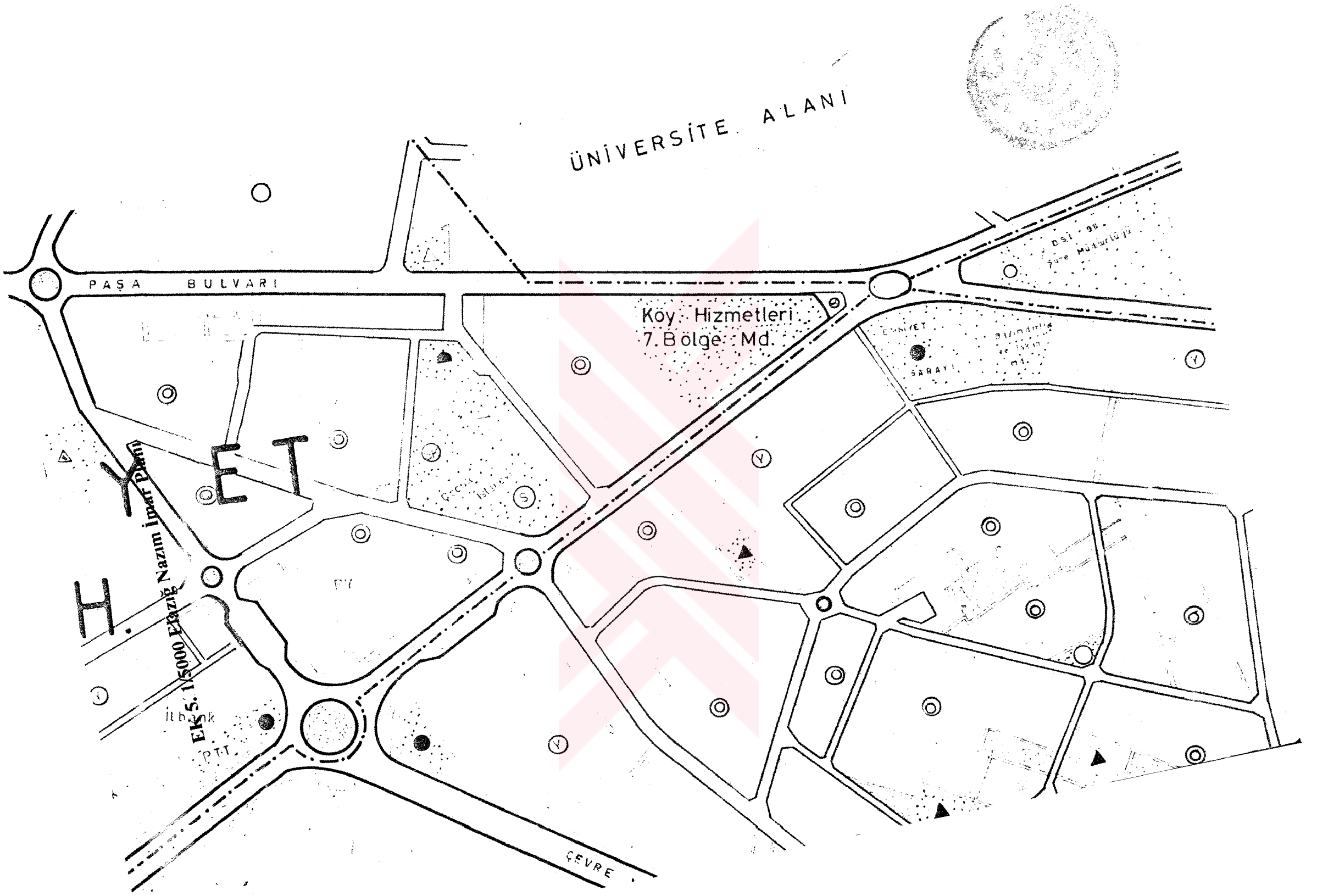
EK 3: 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı




B-5
B-5
h=15 50
10
10
B-5
B-3
B-5
B-4
B-7
B-7
B-4
B-7
h=24 50
Ziraat Bankası
İl Özel İdaresi
CAMİ
10
10
10
B-5
B0
B-4
B-7
B-4
B-3
B-4
h=9
11
h=15 50
h=12 50
h=21 50
h=24 50
h=21 50
h=24 50
B-7
h=24 50
P
BELEDİYE KÜLTÜR TESİSİ
Havuz
h=9 50
h=9 50
h=9 50
h=9 50
h=12 50
h=9 50
h=24 50
h=12 50
h=24 50
h=12 50
h=9 50
h=24 50
h=24 50
h=12 50
h=24 50
h=9 50
h=9 50
h=9 50
h=6 50
h=9 50
h=6 50
h=6 50
h=6 50
h=12 50
h=24 50
14 50
17 00
h=24 50
h=12 50
h=24 50
h=12 50
EK 3: 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı

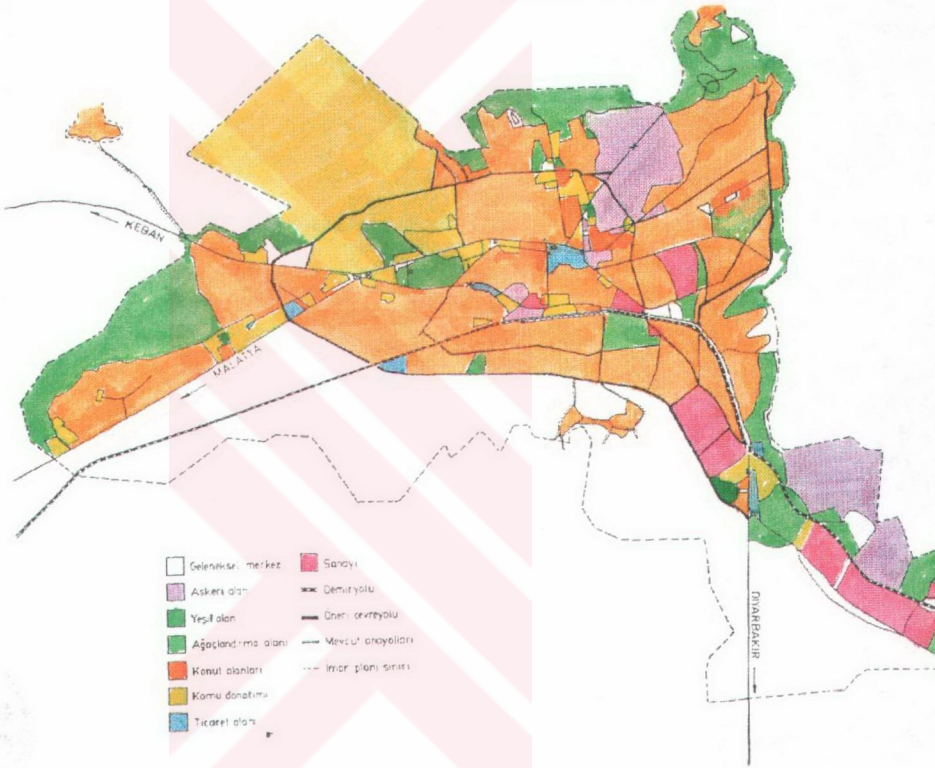
EK 4. 1/50000 Elazığ Çevre Düzeni Planı



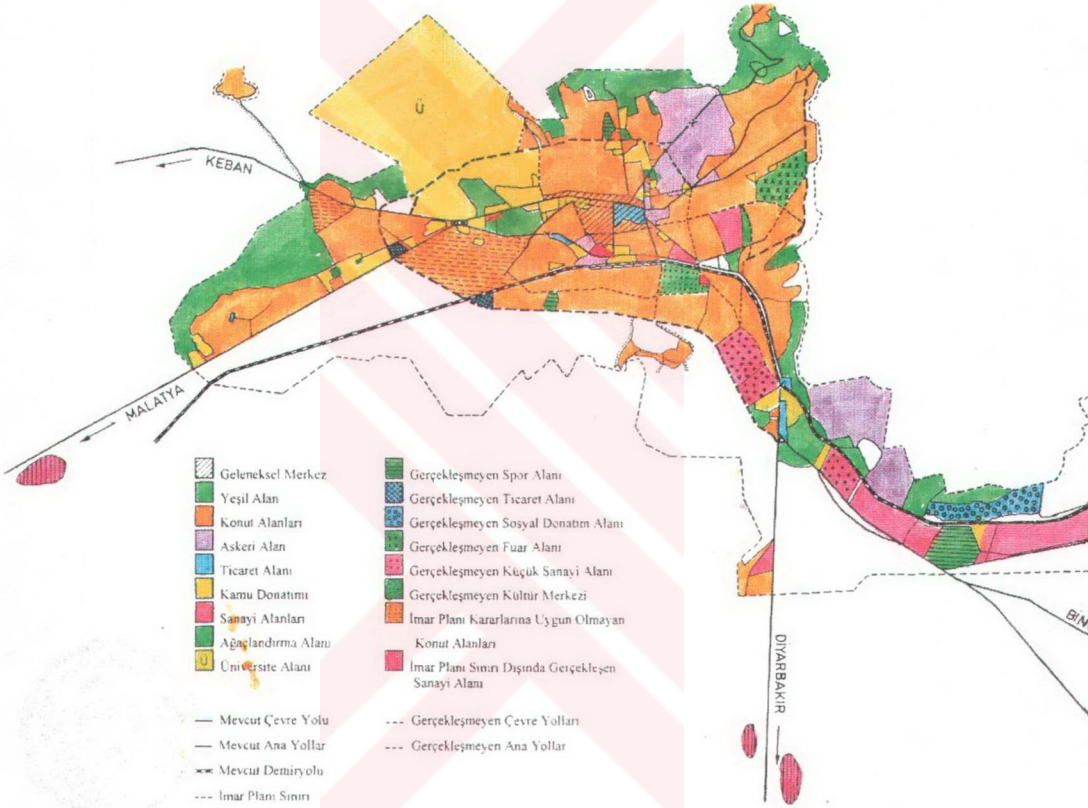

ÜNİVERSİTE ALANI
PAŞA BULVARI
Köy Hizmetleri
7. Bölge Md.
EMNİYET
SARAYI
DSİ 9b
Şube Müdürlüğü
ET
H.
Ek 5. 1/5000 Elazığ Nazım İmar Planı
İller Bankası
PTT
ÇEVRE

ELAZIĞ İMAR PLANI ÖNCESİ

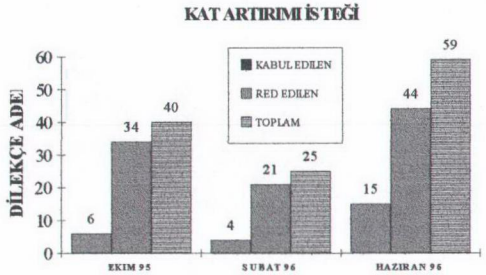
ELAZIĞ İMAR PLANI

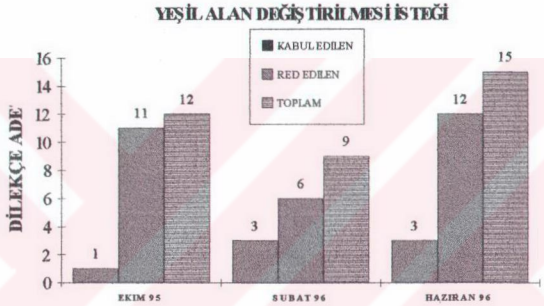


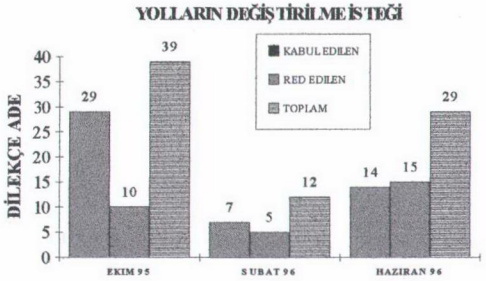
ELAZIĞ İMAR PLANI SONRASI

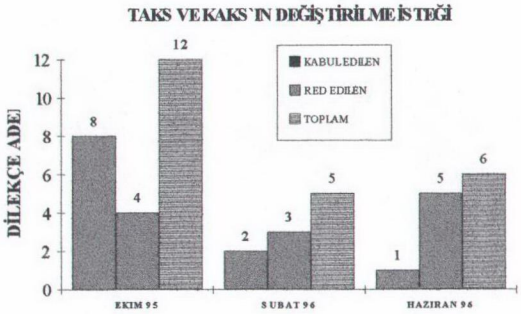


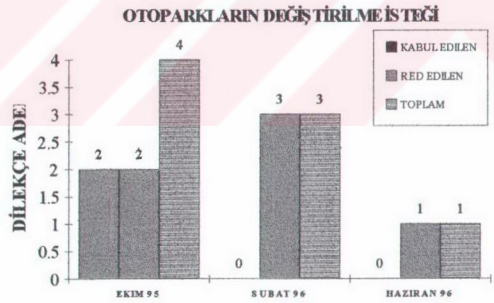
EK.9 İmar Planı Değişiklik İsteklerinin Değerlendirilmesi

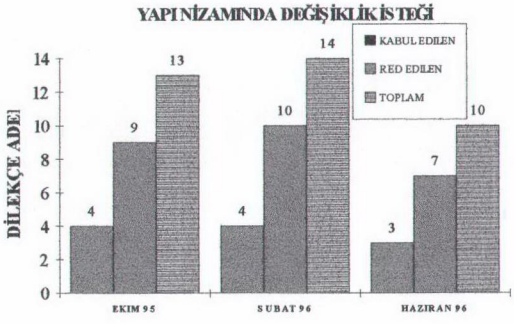


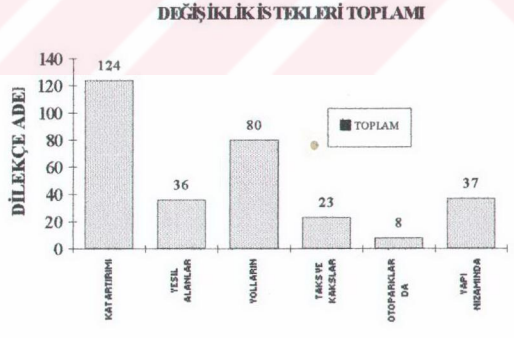





TAKS VE KAKS`IN DEĞİŞTİRİLME İSTEĞİ
DİLEKÇE ADEDİ
KABUL EDİLEN
RED EDİLEN
TOPLAM
EKIM 95
SUBAT 96
HAZIRAN 96


OTOPARKLARIN DEĞİŞTİRİLME İSTEĞİ
DİLEKÇE ADEDİ
KABUL EDİLEN
RED EDİLEN
TOPLAM
EKIM 95
SUBAT 96
HAZIRAN 96


YAPI NİZAMINDA DEĞİŞİKLİK İSTEĞİ
KABUL EDİLEN
RED EDİLEN
TOPLAM
DİLEKÇE ADEDİ
0
2
4
6
8
10
12
14
4
9
13
4
10
14
3
7
10
EKİM 95
ŞUBAT 96
HAZİRAN 96


DEĞİŞİKLİK İSTEKLERİ TOPLAMI
TOPLAM
DİLEKÇE ADEDİ
0
20
40
60
80
100
120
140
124
36
80
23
8
37
KAT ARTIRIMI
YEŞİL ALANLAR
YOLLARIN
TAKSİ VE KAMUSLAR
OTOPARKLARDA
YAPI NİZAMINDA