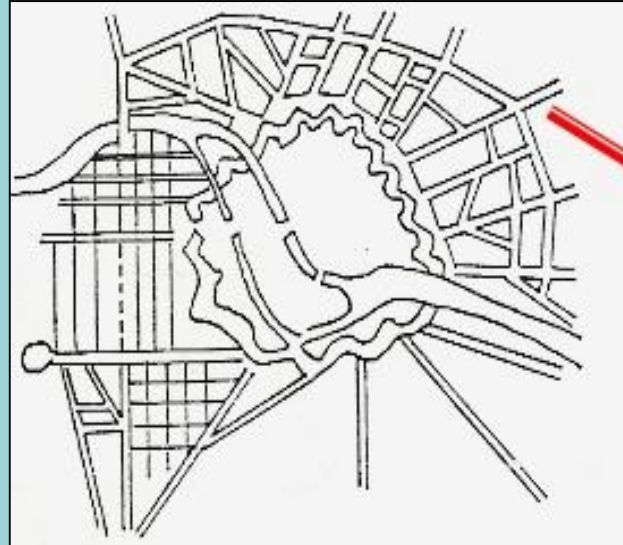
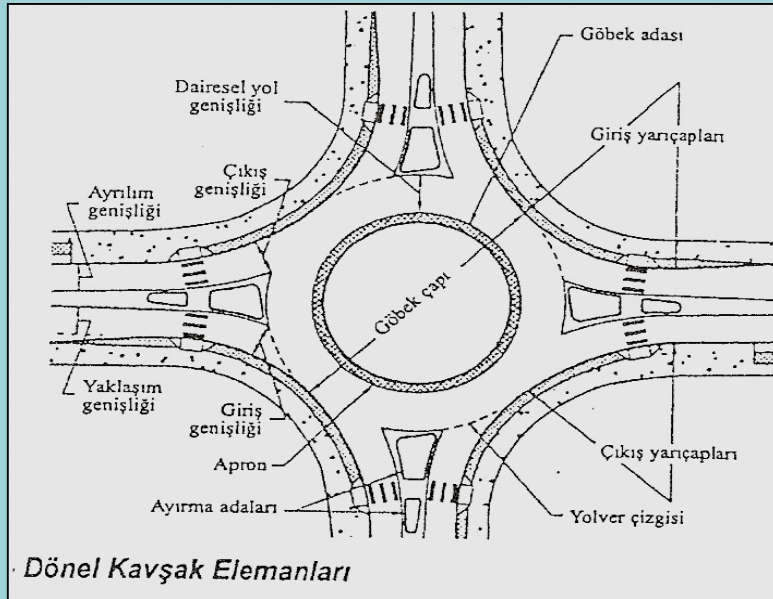


ŞEHİR BÖLGE PLANLAMA dersi

Harita Mühendisliği Bölümü



İMAR PLANI YAPIMI VE UYGULAMASINDAKİ SORUNLARI

Plan yapımı aşamasında dikkate alınmayan hususlar nedeniyle ortaya çıkan ve planın özünden kaynaklanan sorunlar bulunmaktadır. Bunlar;

- İmar planı yapım yolları,
- İmar planının farklı disiplinlerin oluşturduğu bir ekip tarafından hazırlanmayışı,
- İmar planlarının yerinde yapılmayışı,
- Planlamaya ilişkin standartların yol açtığı sorunlar,
- Halihazır haritaların yetersiz oluşlarına ilişkin sorunlar,
- Planlama süresinin fazla uzamasına yönelik sorunlar,
- Kentsel gelişme stratejisinin alternatifsiz oluşuna ilişkin sorunlar,
- Planlama-Uygulama sürecinde bütünlüğün olmayışına ilişkin sorunlar,
- Yasal Boşluklardır (Koca, 1997).

Ülkemizde yaşanan imar planlaması sürecinde, plan yapılmasına karar verilip sorunların belirlenmesiyle başlayarak, amaçlanan hedeflere varmak için seçenek planlar üretilip bu planlar arasından kent ve kentli adına en uygunu seçme yani planlamanın sonuç belgesi olan imar planlarının oluşmasına kadar hiçbir planlama aşaması gerçek anlamda yaşanmamaktadır.

Uygulama Sorunları

Yalnızca plan yapım sürecinde değil, aynı zamanda plan uygulama sürecinde de günümüzde yaşanan ve hâlâ üstesinden gelmeyi başaramadığımız pek çok sorun, kentlerimizin gelişmesini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu bağlamda imar planları, gerek benimsediği planlama yaklaşımı gerekse uygulamadaki yetersizlikleri nedeniyle gerçek anlamda hedeflerine ulaşamamakta ve amaçlarından saptırılmaktadır. Bu sapma genellikle uygulama sürecinin yetersizliğinden ve denetimsizliğinden kaynaklanmaktadır.

Fiziksel planlama anlayışına dayanan ve kent sorunlarına uyum sağlayacak esneklikten yoksun olan planlar 20 yıl gibi uzun erimli hazırlandıklarından dolayı değişen sorunlar karşısında, plana ara müdahale olanağından yoksun oldukları için uygulama aşamasında sorunlar yaşanmaktadır (Geray; Özen, 1985).

Planın asıl varlık nedeni uygulama olduğuna göre, uygulanamayan bir planın amacına ulaştığı söylenemez ve ne kadar doğru hazırlanmış olsa dahi başarılı sayılamaz. Bu durumda planlamanın ve uygulamanın devamlılığından ya da içiçeliğinden söz edilememektedir (Tekeli, 1991).

Türkiye'deki planlama sisteminin, uygulamada başarılı olamaması, planlama aşaması ile uygulama aşamasındaki kopukluktan kaynaklanmaktadır. Bu kopuklukların nedeni,

- Planlama-altyapı projelendirme yönteminin, hızlı kentleşmenin ortaya koyduğu sorunları çözmekten uzak olması,
- Altyapı yatırım finansmanında yetersizliklerin oluşması,
- Yerel yönetimlerin, yasal donatı-örgütlenme-financeman açısından karşılaştıkları sorunları,bütüncül olarak çözebilecek durumda olmamaları,
- Teknik çözümdeki bilgi, deneyim eksikliği ve bunu destekleyecek danışmanlık ve proje üretiminin ön koşul olarak görülmemesi,
- Kentsel sorunları, merkezi hükümetin vesayeti altında ve genellikle onun kaynakları ve kuruluşları ile çözmek alışkanlığı olarak sıralanabilir (Yavaş ve diğ., 1994).

İmar planları uygulanması sırasında uygulayıcıların karşılaştığı sorunlar arasında Koca'ya (1997) göre;

- Tip imar yönetmeliklerinin neden olduğu sorunlar,
- Yerel yönetimlerin yeterli teknik eleman gücüne sahip olmayışlarının yol açtığı sorunlar,
- İmar programlarının uygulanamamasının neden olduğu sorunlar,
- Planlama mevzuatına uymayanlara verilen cezaların yetersizliğinden kaynaklanan sorunlar,
- Kamulaştırma işlemlerinin neden olduğu sorunlar,
- Planlamaya halkın yeterince katılımının sağlanamayışından doğan sorunlar olarak sıralanabilir (Koca, 1997).

ULAŞTIRMA SİSTEMLERİ

1-) Kara Ulaştırması

a) Karayolu Ulaştırması

b) Demiryolu Ulaştırması

2-) Su Ulaştırması

a) Denizyolu Ulaştırması

b) İç-su Yolu (göl-nehir-kanal) Ulaştırması

3-) Hava Ulaştırması

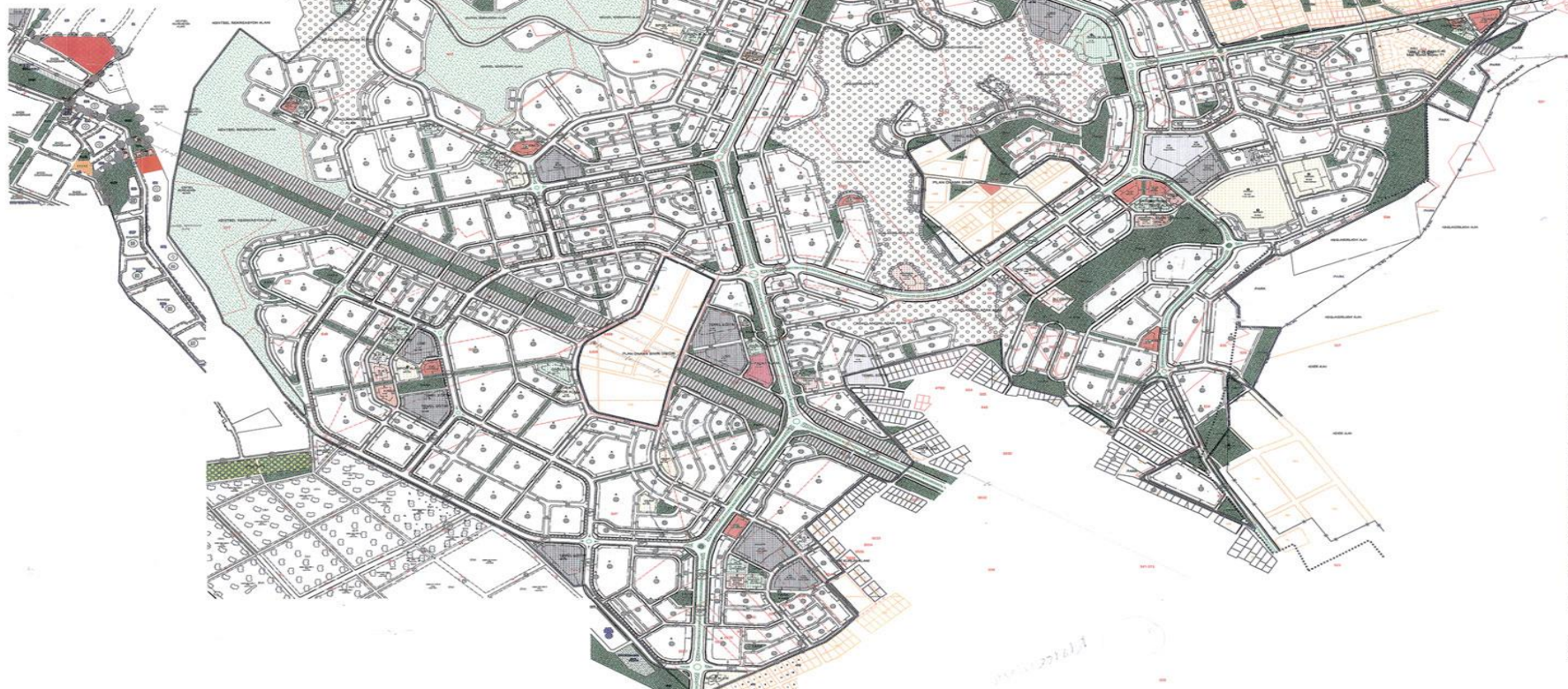
4-) Boru Hatları

Ulaşım Ağı Planlamasının Önemi

Kentleşme, ulaşım ve yol olguları birbirinden ve taşıma sisteminden ayrı düşünülemezler. Kent planları yapılırken ulaşım planlaması da birlikte düşünülmek zorundadır. Kent insan için oluşturulduğuna, insan da kentteki bölgeler arasında gereksinimlerini gidermek için arazi kullanımı ile hareket halinde olduğuna göre, seyahati de arazi kullanımının bir fonksiyonu olarak kabul etmek gerekir.

Ulaşım ağı, kentsel mekanın fonksiyonel bir tamamlayıcısıdır. Üretim-tüketim ilişkilerinden, boş zamanların iç ve dış seyahatlerle, piknik, dinlenme ve tatil yörelerine gitmelerle değerlendirilmesine kadar her şey ulaşım sistemine bağlıdır. Ulaşım sistemi, bütün sosyal ve kentsel sistemleri ve bu sistemlerde yapılabilecek düzenlemeleri etkiler. Ulaşım ağı günlük hayatımızda olan gereksinimleri, zamansal kayıp ya da kazançları, yerleşim alanlarındaki fonksiyonel değişiklikleri, mal-hizmet taşımacılığındaki boyutsal değişim gibi ekonomik, yerleşme tarzı, büyüklük ve doku değişimi, seyahat aralıklarının değişimi gibi sosyal, kirlenme, enerji tüketimi, estetik, güvenlik gibi çevresel olarak etkinliğini hissettiren bir teknik altyapı türüdür.

Yeni yerleşim alanları ve ulaşım ağlarının planlanmasında, teknik altyapının gereksinimlerine büyük özen gösterilmelidir. Bunun için şehir plancıları ile altyapı plancılarının beraber çalışmaları zorunludur.



KENTSEL ALTYAPI

Altyapı

Genel anlamda **altyapı**; insanların üretime yönelik eylemlerini, üretim yöntem ve ilişkilerini, araç, gereç ve donatılarını kapsayan, üretim ve ticareti kolaylaştıran geniş anlamli ekonomik bir kavramdır.

Çoğunlukla kamu kurumlarınca ama ulusal ya da uluslararası kurumlar ya da ortaklarca da oluşturulan ulaşım, enerji-su kazanım, dağıtım, haberleşme vb. teknik yapısal tüm tesis ve donanımlara da altyapı denir.

Şehircilik dilimizde genel olarak ekonomik, sosyal ve teknik altyapı kavramları kullanılmaktadır. Bu kavramların arasına dünyada son 40-50 yıldaki gelişmeler gözetilerek elektrik, petrol, doğalgaz, su yolları, otoyollar, GSM telekomünikasyon altyapıları gibi çok uluslu ya da global altyapı kavramlarını da sokmak gerekmektedir.

- 1. Ekonomik Altyapı:** Ekonomik altyapı, hedef alınan gelişmeye yönelik üretim araçları, toplumun üretime yönelik tüm eylemleri, üretimi ve tüketimi kolaylaştıran tesis ve donanımlardır.
- 2. Sosyal Altyapı:** Kent ve kır yerleşmelerindeki insanların sosyal gereksinimlerini karşılayan, boş zamanların değerlendirilmesine, toplumsal ve bireysel eğitime, sağlığa, yönetime, kamu düzeninin sağlanmasına yönelik güvenlik, eğitim, kültür, sağlık, din, spor, yönetim hizmet vb. eğlence yapılarıyla yeşil alanlardır.
- 3. Teknik Altyapı:** Bir yerleşim alanı ya da kentin işlevlerini yerine getirebilmesi için gereksinilen ulaşım, pis ve temiz su ağı, çöp, enerji (elektrik, gaz vb.), haberleşme gibi teknik tesis ve yapıların tümüdür.
- 4. Şehirselle "Kentsel" Altyapı:** Şehirlerdeki teknik altyapıya şehirselle teknik altyapı denir. Şehirselle teknik altyapıya sosyal donatıları da katarsak şehirselle "kentsel" altyapı kavramına ulaşırız.

Kent planlama eylemlerinde günümüzdeki yeni gelişmeler her türdeki plan tasarının altyapı ve donatım ilkelerine dayanması gereğini ortaya çıkarmıştır. Altyapı-donatı ya da donatı-altyapı her sektörün gelişmesi için planlama sırasında düşünülmeli, eksiksiz ve yeterli olmalıdır.

Yeni yerleşim alanlarının, yenilenen kent kesimlerinin işlevlerini eksiksiz, aksamadan yerine getirebilmeleri, oturan, çalışan, dinlenen, eğlenen insanları mutlu etmeleri, nüfus büyüklüklerine bağlı olarak tüm teknik ve sosyal donanımların yapılmaları ya da var olanların kapasitelerinin artırılmaları ile olasıdır.

Dışa bağlantı, toplu konut, yeni yerleşim, sanayi, organize sanayi, turizm vb. alanların elektrik-doğalgaz gibi enerji, ulaşım, haberleşme, su, kanal gibi altyapılara bağlantılarının sağlanmasıdır. **İçe bağlantı**, yine bu alanların kendi içinde ulaşım-teknik tesisler ve yeşil alanlarla donatılmasıdır.

Özel kesim teknik altyapıları, konut, organize sanayi, küçük sanatlar, ticaret gibi alanlardaki ya da parsel, site ve değişik işlevli merkezlerdeki ulaşım, teknik tesisler, ve yeşil alanlardan oluşmaktadır.

Kentsel alanlarda sosyal altyapı, eğitim kurumları, spor, sağlık, dinsel tesisler, yönetsel yapılar gibi **kamusal yapıları**, park-oyun-spor alanları ve mezarlıklar gibi **yeşil alanları**, ticarethaneler, bankalar, özel hastane, eğitim, spor ve hizmet tesisleri gibi **özel altyapıları** kapsar.

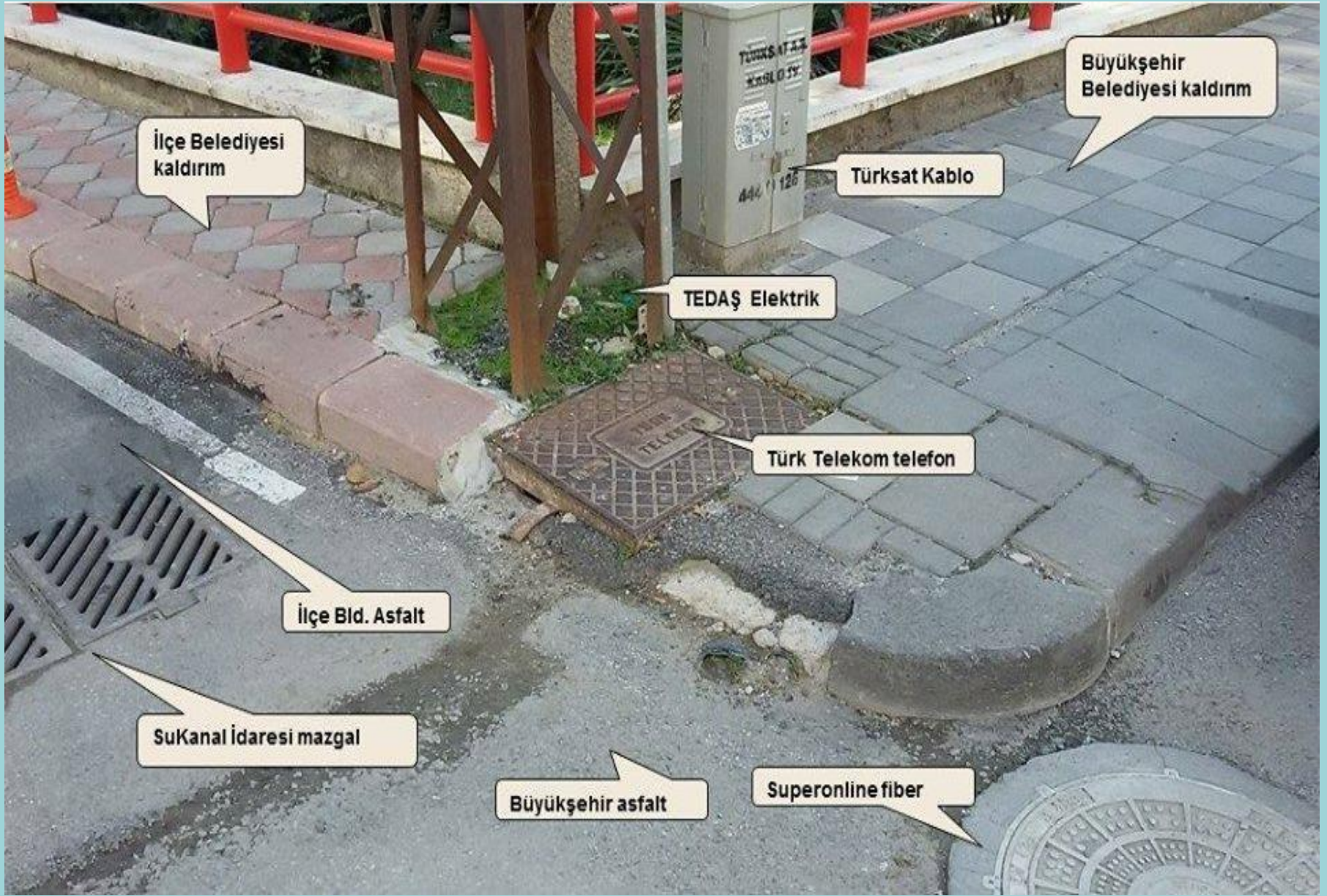
Teknik altyapı,

planlarda, kamusal alanlarda veya kamu yararına tesis edilmiş irtifak haklı alanlarda olmalıdır. Özellikle de su ve kanalizasyon ağlarının bu alanlar içinde planlanması ekonomik nedenle şarttır. Arazi topoğrafyasına bağlı olması gereken kanalizasyon ağları, ulaşım ağı planlarını zorlayabilirler. Dolayısıyla ulaşım ağı planlanırken bütün alanların yağmur ve kanalizasyon suları doğal uzaklaştırılmalıdır. Önce, planda eğimleriyle beraber yol ağı oluşturulmalı, sonra temiz ve pis su tesisleri yine eğimleriyle beraber planlanıp kesinleştirilmelidir. Yani temiz ve pis su tesislerinin eğimleri yolun genel eğimine paralel olmalıdır. Aksi halde bu tesisler sık sık arızalanacağından uzun zamanda büyük masraflar doğuracaktır. Gerçi terfi istasyonlarıyla bu problem çözülebilirse de sürekli ve fazladan bir masrafla karşı karşıya kalınacaktır.

Su dağıtım, elektrik, telefon, gaz hatları da yaya yolları altına yerleştirilmelidir. Yol temizliğinde kullanılan emici ya da süpürüp toplayıcı makineler için en az 2m genişlikte şeritler gereklidir. Büyük çöp bidonları ise çöp arabalarının gireceği yol ve caddelerden 15m'ye kadar uzakta olmalıdır.

Tek giriş çıkışlı yollar, su ağında oluşacak ölü noktalardan kaçınmak için yeşil bantlarla diğer kamusal alanlara bağlanmalıdır.

Yerleşim alanlarının yapıları, yol, kanalizasyon ve diğer teknik altyapı tesisleriyle uyumlu olmalıdır. **Yani üst yapıya başlanmadan altyapı işi bitirilmelidir.**



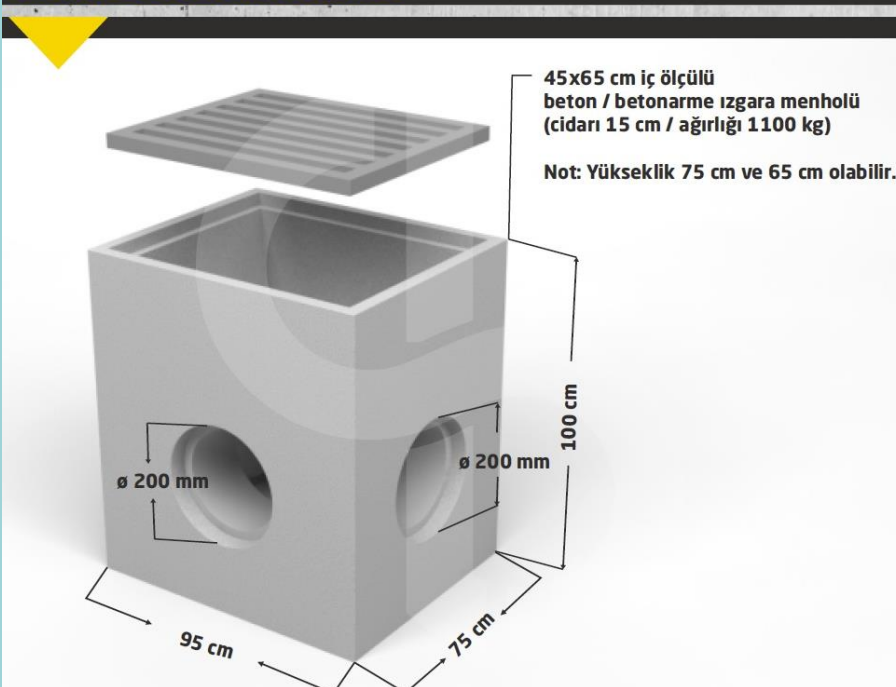
Kanalların eğimleri

Kanal tipi	Minimum eğim	Maksimum eğim		Tavsiye edilen eğim
		Normal	İstisnai durum	
Ev bağlantıları 15 cm	1/100	1/15	1/7	1/50
Başlangıç kanalları 20-30 cm	1/300	1/15	1/7	1/50 - 1/150
Tali kanallar 35-60 cm	1/500	1/25	1/15	1/100 – 1/200
Ana kanallar 65-100 cm	1/1000	1/50	-	1/200 – 1/500
Ana toplayıcılar 100-200 cm	1/3000	1/75	-	1/300 – 1/750



Arazinin topoğrafik yapısı doğru bir şekilde belirlenmediği ve su getirmek yada tahliye etmek için gerekli eğim hesabı doğru yapılmadığı takdirde; örneğin yandaki gibi yağmur suyunu toplaması beklenen izgaraların bu işlevlerini yerine getiremediğini görmek ve göl haline gelmiş yollarda yürümek zorunda kalmak söz konusu olacaktır.

YAĞMURSUYU IZGARA MENHOLÜ



Arazinin topoğrafik durumu: Yolun geçeceği arazinin eğimlerinin büyük ve çok olması elbette yolun kırmızı hattına da etki edecektir. Tabi ki büyük eğimlerden kaçınmalıdır. Gerekmedikçe, genelde %8'i kent içinde de %5'i geçmemelidir. Kentsel alanlarda ulaşım planlamasında plancılar tarafından maksimum eğim % 10 olarak dikkate alınmaktadır.

Teknik faktörler: Yolun kırmızı hattı geçirilirken maksimum fayda elde edilmeli (olabildiğince yarma (kazı) ve dolmalar (dolgu) dengelenmeli, büyük yarma, dolma, eğim ve uzunluklardan kaçınılarak yol yapım maliyeti düşürülmeli, topoğrafyaya uygunluk sağlanmalı), yapılar doğal zemine oturmakta olduğundan dolma fazlasından yol ile bina giriş kotları arasında büyük farklar doğmakta, yarma fazlasından ise yolun yapının oturacağı kota inmek zorunluluğu doğmakta, her iki halde maliyetler artmakta olduğundan geçki seçimine dikkat edilmeli, ayrıca görüş mesafesi göz önüne alınmalı, görüşü az ve planda keskin dönüşler düşeyde sert eğim değişmesine neden olduğundan buna mani olunmalı, kritik yerlerde enkesitler çıkartılıp gabari çizilerek yol ile yapılaşma ilişkisi incelenmelidir.

Yol geçki seçimi yeterli çalışmayla saptanmazsa; uygulamada zorlayıcı koşullarda yol projelerinin yapılması dolayısıyla kullanışsız yollar ortaya çıkmasına neden olur. Bunlardan başka yol kademelendirme ve standartlarına uyulmamasından, yüksek yarma ve dolmalardan, kesişmelerde belirli kurallara uyulmamasından da benzeri sakıncalar doğmaktadır. Bunları biraz irdelersek:

Yol kademelendirme ve standartları hatası da plan ve yükseklik konumunda bazı sakıncalar oluşmasına neden olabilir.

Plandaki sakıncalar: Plandaki yol kademelendirmeleri dar yollardan genişlere doğru olmalıdır. Aksi halde fazla trafik yüklü yollar tıkanmakta, kapasiteleri düşmekte, yaya yolları daraltılmakta, trafik memuru veya trafik ışıkları gibi pahalı çözümlere gidilmektedir.

Aşağıdaki şekillerde görüldüğü üzere birinci derece yola üçüncü derece yollar doğrudan bağlanmamalı, üçüncü derece yollar ikinci derece yola, ikinci derece yol da birinci derece yola bağlanmalı, böylece birinci derece yola sık bağlantı ve fazla kavşak yapımı önlenmiş ve birinci derece yolun yükünü alabilecek paralelinde toplayıcı yol açılmıştır.

