

T.C.
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü

7/13501
GK:137

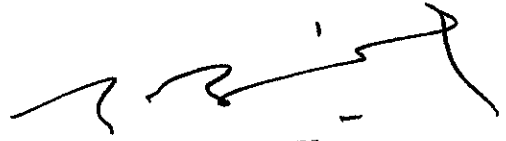
12/7.2010

SAYI : B.05.0.MAH.0.07.02 .00/20231
KONU: 7/13501 Esas No'lu yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 05/04/2010 tarih ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-21470-7/13501/21580/44944 sayılı yazısı.

Bursa Milletvekili Sayın Kemal DEMİREL'in 7/13501 sayılı yazılı soru önergesi ile ilgili olarak; İstanbul Valiliğince gönderilen cevabi yazı ekte sunulmuştur. Bilgilerinizi arz ederim.



Beşir ATALAY
Bakan

EKİ:1

DAĞITIM :
Gereği :
TBMM Başkanlığına

Bilgi :
Başbakanlığa

T.C.
İSTANBUL VALİLİĞİ
İl Mahalli İdareler Müdürlüğü

22.06.2010

Sayı :B.05.4.VLK.4.34.07.00/663.07/

30879

Konu :7/13501 Esas No'lu
Yazılı Soru Önergisi

İÇİŞLERİ BAKANLIĞINA
(Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü)

İlgi : 09.04.2010 tarih ve 10676 sayılı yazımız.

Bursa Milletvekili Sayın Kemal DEMİREL'in 7/13501 esas nolu sayılı yazılı soru önergesinde yer alan sorular hakkında;
Büyükşehir belediyelerinin görevleri arasında yer alan nazım imar planlarının, çevre düzeni planına uygun olarak yapılabilmesi amacıyla İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasında 01.10.2004 tarihinde İstanbul Çevre Düzeni Planı Yapımına İlişkin İşbirliği Protokolü'nün imzalandığı, 22.02.2005 tarihinde yürürlüğe giren 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nun 6. maddesi ile 10. maddesinin (c) fıkrası hükümlerinden dolayı 31.01.2006 tarihinde İstanbul Valiliği'nin de bu Protokole katılımıyla 01.10.2004 tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı Yapımına İlişkin İşbirliği Protokolüne Ait Ek Protokol'ün imzalandığı,

Ancak 5538 sayılı Kanun'la 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'nun 6. maddesinin 3. fıkrasının sonuna "Belediye sınırları il sınırı olan Büyükşehir Belediyelerinde il çevre düzeni planı ilgili Büyükşehir Belediyeleri tarafından yapılır veya yaptırılır ve doğrudan Belediye Meclisi tarafından onaylanır" cümlesi ile 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 18. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendinin sonuna "Belediye sınırları il sınırı olan Büyükşehir Belediyelerinde il çevre düzeni planı ilgili Büyükşehir Belediyeleri tarafından yapılır veya yaptırılır ve doğrudan Belediye Meclisi tarafından onaylanır" cümlesinin eklendiği,

5538 sayılı Kanun'un ilgili Kanunlarda yapmış olduğu değişiklikler doğrultusunda 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın İstanbul Valiliği ve Çevre ve Orman Bakanlığı ile yapılan protokolden farklı olarak, sadece İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmasının yeterli olması sonucunun doğduğu dolayısıyla, büyükşehir belediyesinin il sınırı olan İstanbul'da il sınırları kapsamında yapılan çalışmalar neticesinde hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nın, ilgili mevzuat gereği İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 14.07.2006 gün ve 1370 sayılı kararı ile kabul edildiği ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından 22.08.2006 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girdiği,

Askı sürecinde 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na yapılan itirazlar üzerine İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.02.2007 gün ve 321 sayılı kararıyla "Çevre ve Orman Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Trakya Kalkınma Birliği arasında 1/100.000 ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası, İstanbul İl Çevre Düzeni Planı, Kocaeli İl Çevre Düzeni ve Sakarya, Düzce, Yalova ve Bilecik Çevre Düzeni Planlarının Uyumlaştırılması ile Trakya Alt Bölgesi 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planları'nın üretilmesine ilişkin ekli ortak hizmet protokolü, 5393 sayılı Belediye Yasasının 75.maddesi, 5216 Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 7/b, 18/g maddeleri uyarınca Komisyonumuzca uygun görülmüştür." şeklindeki Komisyon görüşünün kabul edilmesine karar verildiği,

L

Bu plana yasal askı süresi içerisinde yapılan itirazların, Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.04.2007 gün ve 1015 sayılı kararıyla "22.08.2006 tasdik tarihli, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'yla ilgili ferdi ve hükmi şahsiyetler ile sivil toplum kuruluşları vs. tarafından yapılmış, 1.087 adet itiraz incelenmiş bulunmaktadır. Bu kapsamda itirazların tümünün incelenmesi suretiyle teknik ve hukuki yönlerden gerçekleştirilecek değerlendirme sonucu yapılması uygun görülecek düzenlemelerin sağlanması ve çevre illerle yapılacak çevre düzeni planları uyumlaştırma çalışmaları amacıyla dosyasının Müdürlüğüne iadesi uygun görülmüştür" şeklinde karara bağlandığı, söz konusu kararla plana yönelik herhangi bir değişikliğin getirilmediği, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin bu kararları doğrultusunda yapılan çalışmalar neticesinde hazırlanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 gün ve 103 sayılı kararıyla kabul edildiği, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından 15.06.2009 tarihinde onaylanarak yürürlüğe giren 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 17.07.2009-17.08.2009 tarihleri arasında otuz gün süre ile askıya çıkartıldığı,

4-5) Çevre Düzeni Planları'nın "ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörler ile kentsel-kırsal yapı ve gelişme ile doğal ve kültürel değerler arasında koruma-kullanma dengesini sağlayan ve arazi kullanım kararlarını belirleyen yönetsel, mekansal ve işlevsel bütünlük gösteren sınırlar içinde, varsa bölge planı kararlarına uygun olarak yapılan, idareler arası koordinasyon esaslarını belirleyen, 1/25.000, 1/50.000, 1/100.000 veya 1/200.000 ölçekte hazırlanan, plan notları ve raporuyla bir bütün olan planlardır", bu kapsayıcı tanımdan da anlaşılacağı üzere, çevre düzeni planının, plan sıra düzeninde (hiyerarşisinde) bölge planından sonra gelen ve ona uyumlu olarak hazırlanan parsel ölçeğinin üzerinde kararlar üreten "üst plan" niteliğinde olduğu, bununla birlikte, ülkemizde merkezi idarenin yetki ve sorumluluğunda olan ülke ve bölge planlarının olmamasının, çevre düzeni planlarının üst ölçekten desteklenememesi sonucunu doğurduğu, dolayısıyla, İstanbul Metropolitan Alanı'nın etki ve işlevsellik sınırlarının il sınırlarını aşmasının, İstanbul'a ilişkin kararların ülke ve bölge ölçeğinde belirlenmesini gerekli kıldığı, yukarıda açıklanan gerekçelerle, İstanbul il bütünü için hazırlanan 15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kararlarının, İstanbul Metropolitan Alanı'nın etki ve işlevsellik sınırlarının il sınırlarını aşması nedeniyle il sınırı dışındaki alanlar da göz önünde bulundurularak ve bu alanları etkileyecek şekilde belirlendiği, İstanbul'un ekonomik ve sosyal ilişkilerinin Marmara, Batı Karadeniz, Kuzey Ege ve Batı İç Anadolu ile bütünleştiği için başta sanayi ve liman olmak üzere bazı kararların il sınırlarının dışına ilişkin olduğu,

Ancak, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin il sınırı dışında plan yapma yetkisinin olmadığı için 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın il sınırları dışındaki kararlarının plan paftasında ve plan uygulama hükümlerinde gösterilmeyip, sadece Plan Raporu'nun 6. ve 7. bölümlerinde (yaklaşım olduğu vurgulanarak) yer aldığı, söz konusu kararların Plan Uygulama Hükümleri'nde de yer almadığı, özetle 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kararlarının sadece İstanbul il sınırını kapsadığı,

Plan'da yer alan "Bölgesel Yaklaşım" kararlarının; plan çalışması kapsamında oluşturulan ve bölge planlama konusunda uzmanların yer aldığı "Ülke ve Bölge Grubu"na bölgesel ölçekte hazırlanan kapsamlı analitik etüt çalışmaları ve ilgili kurum ve kuruluşlarla yapılan toplantılar neticesinde oluşturulduğu, Plan'da İstanbul odak alınarak; hem kent hem de bölgesel düzeyde sorunların çözümlenmesine, yürütülen faaliyetlere verimlilik ve etkinlik getirecek önlemlerin alınmasına, ileriye yönelik en uygun mekansal düzenlemelerin yapılmasına temel oluşturmak üzere İstanbul il ve Marmara Bölgesi düzeyinde çok merkezli ve dengeli bir mekansal gelişme modelinin tanımlandığı, Söz konusu model doğrultusunda, Marmara Bölgesi'nde İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi merkezleri destekleyecek ara kademe kentsel çekim merkezlerinin (ihtisas kentlerin) oluşturulması önerilerek, kır-kent arası kutuplaşmanın giderilebilmesi ve aşırı yük üstlenen kentlerin işlevlerinin alternatif kentsel merkezler (ihtisas kentler) tarafından üstlenilebilmesinin öngörüldüğü, Çok merkezli ve dengeli mekansal gelişme yaklaşımının sağlanması ile bir taraftan bölgelerin verimliliğini yükseltmek suretiyle ulusal kalkınmaya, rekabet gücüne ve istihdama katkı artarken, diğer taraftan da bölgeler ve kır-kent arası gelişmişlik farklılıklarını azaltma temel amacına hizmet edileceği, böylelikle başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesi üzerindeki göç baskısının azalmasının söz konusu olabileceği,

Söz konusu yaklaşımın Marmara Bölgesi ve İstanbul il düzeyinde uyarlanması iki yönlü katkısının olabileceği, bunların,

İstanbul'un Marmara Bölgesi'ndeki diğer kentsel merkezlerle işbirliğini arttırması böylelikle, İstanbul'un üst düzey hizmetlerde yoğunlaşmış bir merkez fonksiyonu üstlenerek, öngörülen vizyonla uyuşmayan sektörlerin öncelikle Marmara Bölgesi olmak üzere Anadolu'ya yönlendirilmesi,

Ülkenin diğer bölgelerinde olduğu gibi, Marmara Bölgesi'nde de görülen alt-bölgesel ve yerel gelişmişlik farklılıklarının dengelenmesinin olduğu, Bölgesel ölçekte yapılan çalışmalar neticesinde, Marmara Bölgesi ölçeğinde ihtisas kentlerin oluşturulması yaklaşımı doğrultusunda, İstanbul'un üst düzey hizmet odaklı Bursa, Kocaeli, Sakarya, Tekirdağ ve Bilecik illerinin sanayi odaklı Balıkesir, Çanakkale, Edirne ve Tekirdağ illerinin tarıma dayalı sanayi odaklı merkez fonksiyonu üstlenmesi, öngörülen gelişmenin Bölgedeki doğal değerleri riske atmayacak şekilde olmasının, bölgedeki tarımsal verimliliğin arttırılması ve bölge genelindeki turizm potansiyelinin etkin bir biçimde değerlendirilmesinin öngörüldüğü,

Bu şekilde genel çerçevesi çizilen yaklaşımın Marmara Bölgesi'ndeki illerin birbirleriyle olan sosyo-ekonomik ilişkileri göz önünde bulundurularak Trakya, Kuzey Marmara, Güney-Batı Marmara ve Güney-Doğu Marmara alt-bölge kümeleri bazında detaylandırıldığı, Marmara Bölgesi'nde genel olarak İstanbul'u da içermek üzere Trakya'dan Adapazarı'na, güneyde ise Balıkesir'den başlayarak Bursa üzerinden Bilecik'e uzanan sanayi ve ticaret akslarının yer aldığı, bölgenin batı kısmında da Balıkesir'den ve Çanakkale üzerinden geçerek Trakya'nın içlerine uzanan ve diğer akslardan farklı olarak koruma alanları, tarıma dayalı sanayi, tarım ve hayvancılık alanlarından oluşan yeşil aks olarak nitelendirilebilecek bir aksın yer aldığı, bölgenin doğu kısmında, Bilecik ile Adapazarı arasında ise coğrafi koşullar sebebiyle mekansal gelişmenin sınırlı kaldığı,

"Bölgesel İşlevsel Bütünlük ve Dengeli Mekansal Gelişme" ilkesi doğrultusunda, bölgenin batısındaki yeşil aksın (koruma alanları, tarıma dayalı sanayi, tarım ve hayvancılık faaliyetlerini içeren yeşil doku) korunması, doğusunda ise kuzey ve güney Marmara illeri üzerinden batı-doğu yönünde uzanan iki ticaret-sanayi aksının, Bilecik-Adapazarı arasında dikey bir ticaret-sanayi aksı oluşturularak bağlanmasının öngörüldüğü, bu yaklaşımda hedeflenenin, İstanbul-Adapazarı-Bolu-Ankara ticaret-sanayi aksına Adapazarı'ndan sonra Bilecik üzerinden Eskişehir-Afyon açılımının sağladığı, böylelikle, İstanbul'daki yığılmanın Anadolu yönünde olabilecek sıçramaları için akış rahatlığının sağlanmış olabileceği, bu şekilde açıklanan yaklaşımın bölgesel gelişme açısından Trakya ile Güney-Batı Marmara Alt Bölgeleri'nin kendi alansal gelişmelerini; doğal ve ekolojik değerlerini koruyarak, tarıma ve tarıma dayalı sanayi ile turizm ve hizmet sektörlerine yönlendirmelerini öngördüğü, böylelikle, anılan alt bölgelerin iç kesimlerinde bu tür faaliyetlerin geliştirilmesine yönelik girişimlerin İstanbul'dan gelebilecek sermaye, bilgi, beceri, teknoloji ve pazar bağlantıları ile noktasal buluşmaları gerçekleştirebileceği,

Trakya ve Güney-Batı Marmara için yapılabilecek bu öngörünün yanında, bölgenin doğusunda önerilenin ise yoğun bir yatırım faaliyetinin başlatılarak, İstanbul'un taşıdığı aşırı yüklerin desantralizasyonunu Anadolu'nun içlerine doğru çekmek için Adapazarı-Bilecik bağlantısının kurulması ve burasının bir kalkınma koridoruna dönüştürülmesinin yapılabileceği, bu aynı zamanda İstanbul'a yönelecek yeni yatırımlar için bölgesel tampon görevini de görebileceği,

Trakya Alt Bölgesi'nde, İstanbul çıkışı olan ve Edirne'ye doğru uzanan ticaret-sanayi aksının Babaeski ve Pehlivan köy istasyonlarına kadar gelişmesinin öngörüldüğü, buna ilave olarak, Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi limanlarının güçlendirilmesi ile RoRo hatlarının kullanımının arttırılmasının önerildiği, Trakya Alt Bölgesi'nde ayrıca Karadeniz ve Saroz Körfezi kıyılarındaki turizm potansiyeli ile Saroz Körfezi'nin Doğal Sit ve Gelibolu Yarımadası'ndaki Milli Park potansiyelinin değerlendirilmesine yönelik kararların geliştirilmesinin öngörüldüğü,

Kuzey Marmara Alt Bölgesi için, Trakya Alt Bölgesi'ndeki gelişme aksının doğu uzantısı olarak Alt Bölge'nin ortasından geçen ve İzmit-Adapazarı-Düzce karayolu güzergâhı üzerinde yerleşik faaliyetler ve tesisler tarafından oluşturulan gelişme koridorunun yoğunluğunun Düzce'ye kadar devam ettirilmesinin öngörüldüğü, ayrıca, Adapazarı-Bilecik güzergâhının güçlendirilerek güneyde Bilecik ve Bozüyük, kuzeyde ise Karadeniz'e bağlanmasının öngörüldüğü, böylelikle, İzmit Körfezi ve Yalova üzerindeki ticaret-sanayi aksındaki yoğunlaşmanın da rahatlatılmasının öngörüldüğü,

Güneybatı Marmara Alt Bölgesi'nin gelişme koridorlarının; Bandırma ve Erdek Limanları'ndan başlayarak Susurluk ve Balıkesir üzerinden Manisa ve İzmir'e inen sanayi aksı ile buna kuzeyde bağlanıp Çanakkale'ye ve güneyde Edremit'e uzanan sanayi akslarının oluşturmasının önerildiği, Kuzey-Güney aksı üzerinde kara ve demiryolu güzergâhlarının bulunması ve bunların Bursa İl Merkezi, Karacabey ve Mustafakemalpaşa'yı Balıkesir, Manisa ve İzmir ile bağlamasının, anılan aksı Alt Bölge'de 1. derece gelişme koridoru konumuna getirdiği,

Alt Bölge'de, Bandırma Limanı'nın kuzeyde dışa açılım sağlamasının; Bandırma-Çanakkale uzantısının da Kepez Limanı üzerinden dışa açılım eğilimini beslemek üzere toplayıcı işleviyle gelişimini sürdürmesinin önerildiği, ana gelişme koridorlarının batısında ve doğusunda kalan iç kesimlerde beklenen gelişmenin ise batıda Çan'a, doğuda ise Bandırma'ya yönelik akışların gerçekleşmesinin olduğu, burada her iki merkezin kırsal alanlara hizmet veren kentsel merkezler görevini üstlenmesinin önerildiği,

Güneydoğu Marmara Alt Bölgesi'ndeki önemli gelişme akslarının; Bandırma-Karacabey-Mustafakemalpaşa-Susurluk-Balıkesir, Bursa-Karacabey, Bursa-Bursa-Karacabey, Bursa-Gemlik-Bursa-İnegöl-Bozüyük-Eskişehir ve İnegöl-Yenişehir sanayi ve kısmen ticaret aksları olduğu, bu aksların üzerinde yer alan karayolu projelerinin Alt Bölge'nin kara ulaşım altyapısını güçlendirici faaliyetler olduğu, Gemlik ve Mudanya Limanları'nın daha etkinlikle kullanılmasıyla yük ve yolcu taşımacılığının deniz ulaşımına kaydırılması sonucu, Doğu Marmara karayolu aksları üzerindeki akışlarda gözlenen aşırı yığılmaların önüne geçilebilmesinin öngörüldüğü,

Bursa'dan çıkarak İnegöl üzerinden Bozüyük'e varan ve Eskişehir'e uzanan sanayi ağırlıklı gelişme aksının, Kuzey Marmara'daki İstanbul-İzmit-Adapazarı-Düzce sanayi hattı ile Bozüyük-Bilecik-Adapazarı koridorunun açılarak bütünleştirilmesinin Alt Bölge için geliştirilen bir diğer öneri olduğu,

Bölgesel ölçekte belirlenen yaklaşımın İstanbul boyutunda ise İstanbul'da yer seçmiş olan ve halen faaliyetlerini sürdüren, ancak çevresel ve ekonomik anlamda kente katkısı olmayan faaliyetlerin öncelikle Marmara Bölgesi olmak üzere ülke içerisinde uygun yerlere (ihtisas kentlere) yönlendirilmesi olanaklarının araştırılması; İstanbul'da konumlanması düşünülen, ancak aynı getiri düzeyini belki de daha yükseğini, ülkenin ve Marmara Bölgesi'nin diğer yerlerinde konumlanarak da yakalayabilecek olan potansiyel işletme ve faaliyetlerin ise İstanbul dışı alternatiflere (ihtisas kentlere) yönlendirilmesi önerisinin yapıldığı,

Ancak bu noktada vurgulanması gereken hususun; yukarıda özetlenen kararların yaklaşım olup mekansal önerileri içermemesi, söz konusu yaklaşımların somut kararlar haline gelebilmesi için çevre illerle birlikte ortak kararların alınmasının gerektiği ki bu hususun 15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda da yer aldığı,

Sonuç olarak, Marmara Bölgesi ölçeğindeki bir bölge planının bulunmadığı, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı çalışmaları kapsamında Marmara Bölgesi ölçeğinde incelemeler yapılarak stratejik saptamalarda bulunulduğu, Planlama sisteminin bütünlüğünü sağlamak için geliştirilen yaklaşımlarda İstanbul'un çevre iller ile bir bütün olarak ele alınması konusunun vurgulandığı, 15.06.2009 onaylı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın İstanbul İl bütünü için hazırlandığı, Büyükşehir Belediye Başkanlığı'ndan alınan bilgilerden anlaşılmıştır.

Bilgilerinize arz ederim.

Hüseyin Avni MUTLU
Vali