

**İZMİR İLİ, ÇİĞLİ İLÇESİ, BALATÇIK
MAHALLESİ, 5879 VE 969 PARSELLERDE
1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI
PLAN AÇIKLAMA RAPORU**

SKP
SELMA KISA PLANLAMA

İçindekiler

1. PLANLAMA ALANI VE ÇEVRESİNE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER.....	2
1.1. PLANLAMA ALANI	2
1.2. PLANLAMA ALANININ KONUMU VE ULAŞIM DURUMU	2
2. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN ANALİZLER.....	5
2.1. MÜLKİYET DURUMU.....	5
2.2. MEVCUT KULLANIMLAR VE ARAZİ KULLANIMI	7
2.3. EĞİM VE YÜKSEKLİK DURUMU	9
2.4. YERLEŞİME UYGUNLUK.....	15
2.5. DOLULUK BOŞLUK ANALİZİ.....	15
2.6. MANİA PLANLARI.....	16
2.7. İMAR PLANI VE EĞİM SENTEZİ	19
2.8. YOL EĞİMİ ANALİZİ.....	20
3. SENTEZ.....	19
4. ÜST ÖLÇEK PLAN KARARLARI.....	21
4.1. 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI.....	21
4.2. 1/25.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI	21
4.3. 1/5000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI	23
4.4. 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI.....	23
5. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN BİLİMSEL RAPORLAR.....	24
5.1. ULAŞIM ETÜDÜ.....	24
6. PLAN GEREKÇESİ.....	32
6.1. MAHKEME KARARI VE İPTAL GEREKÇELERİ ve AÇIKLAMALAR	33
6.2. PLAN KARARLARI	39

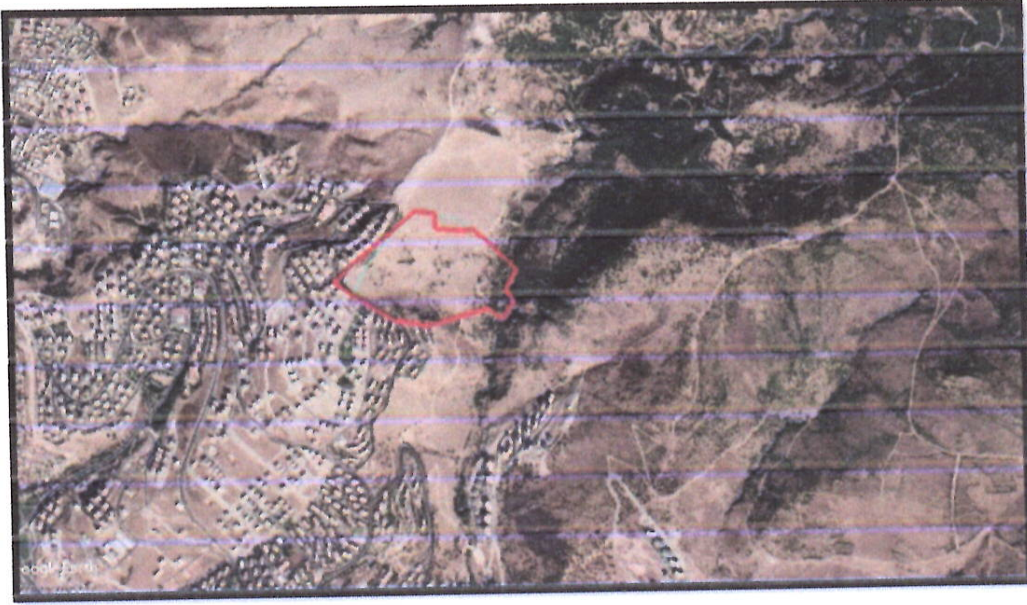
İZMİR İLİ, ÇİĞLİ İLÇESİ, BALATÇIK MAHALLESİ, 5879 VE 969 PARSELLERDE 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI PLAN AÇIKLAMA RAPORU

1. PLANLAMA ALANI VE ÇEVRESİNE İLİŞKİN GENEL BİLGİLER

1.1. PLANLAMA ALANI

Planlama alanı; Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Alt Yapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 10.05.2024 tarih ve 50831 sayılı kararı ile rezerv yapı alanı ilan edilen K18D22D2A, K18D22D2B, K18D22DC, K18D22D2D numaralı 1/1000 ölçekli paftalarda yer alan İzmir İli, Çiğli İlçesi, Balatçık Mahallesi, eski 5681 parselin ifrazından oluşan 5879 ve 969 parselleri kapsayan alandır.

Planlama alanının yer aldığı Çiğli ilçesinin yüzölçümü 139 km²'dir. İlçenin kuzeyinde Menemen, doğusunda Karşıyaka ilçeleri, güneyinde ve batısında İzmir Körfezi bulunmaktadır. Çiğli ilçesi İzmir merkeze 17 km, Menemen ilçesine 18 km, Karşıyaka ilçesine 7 km uzaklıktadır. Çiğli ilçesi sıradağ yükseltileri ile İzmir Körfezi arasındaki eski Gediz Nehri yatağının oluşturduğu ovada kurulmuştur. İlçe, geniş bir kıyı ovasına sahiptir. Yükseltiler ile ova İzmir-Çanakkale Karayoluyla ayrılmış gibidir. Körfez kıyısındaki ovalık alan çorak ve bataklıktır. Egekent, Evka-2 ve Evka-5 toplu konutları az eğimli bir alandadır.



Harita 1: Planlama Alanı Uzak Uydur Görüntüsü

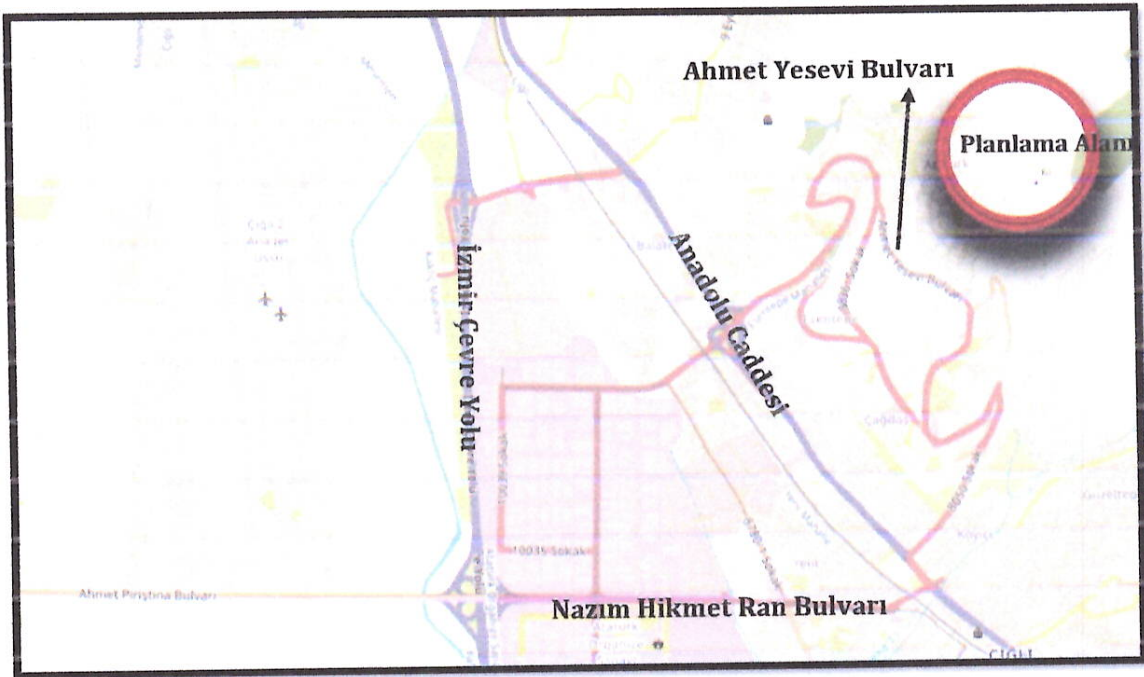
1.2. PLANLAMA ALANININ KONUMU VE ULAŞIM DURUMU

İzmir iline bağlı Çiğli ilçesi konum olarak 38.493620 enlem, 27.060160 boylamda yer almaktadır. Coğrafi koordinatları ise 38°29'37"N 27°03'36,6"E 'dir. İzmir kent merkezinin kuzeybatısında bulunan Çiğli ilçesindeki planlama alanının yer aldığı Balatçık Mahallesi, ilçe merkezinin kuzeyinde konumlanmaktadır. Planlama alanı Çiğli ilçe merkezinin 4.4 km kuzeyinde, İzmir il merkezinin yaklaşık 22.8 km kuzeybatısında yer almaktadır.



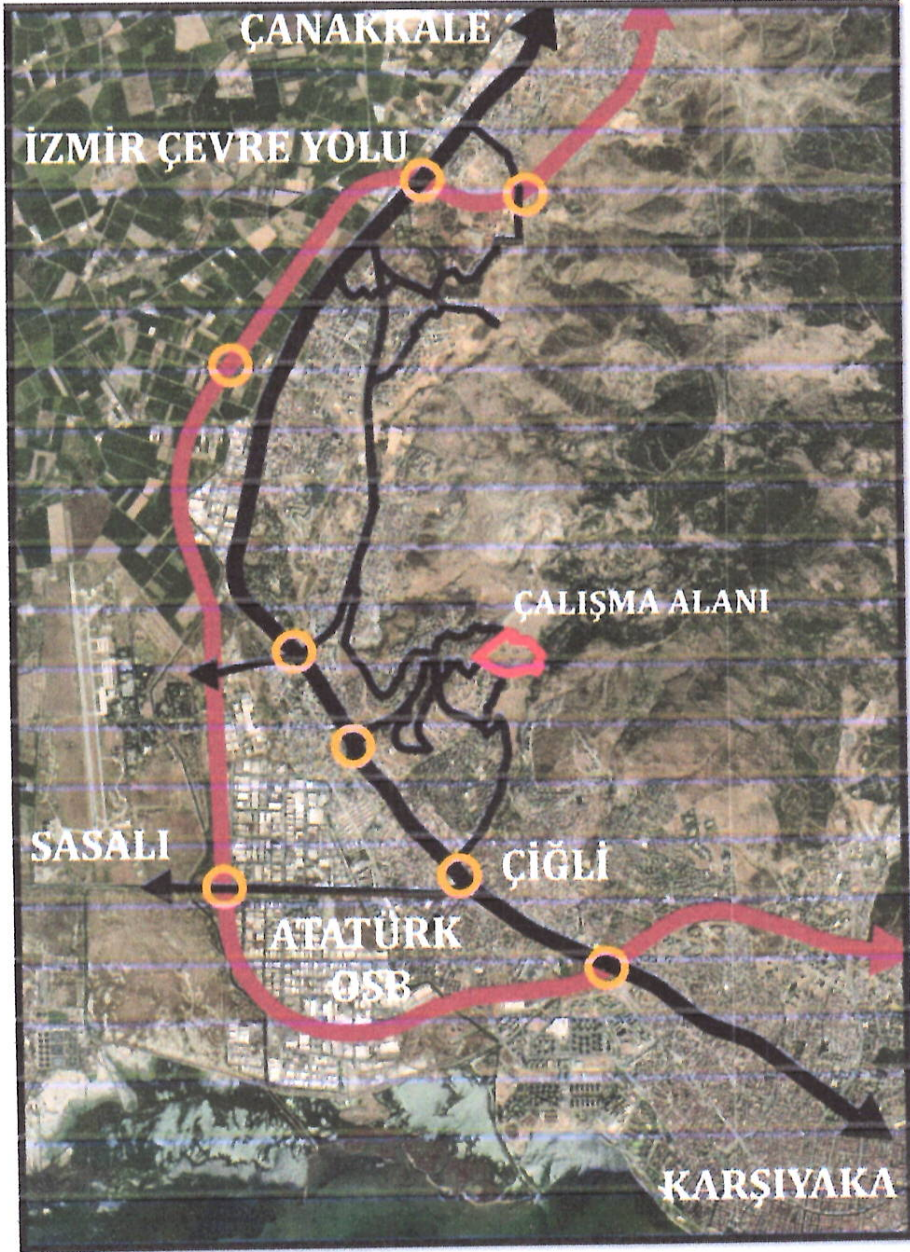
Harita 2: Planlama Alanının Kent İçindeki Konumu

Planlama alanı; İzmir iline ve çevresine ulaşımında önemli olan bağlantılardan İzmir Çevre Yolu'nun doğusunda konumlanmaktadır. Kent merkezinin çeperinde konumlanan alandan merkeze ulaşım ise kentin ana ulaşım akslarından bir olan Anadolu Caddesi bağlantısıyla sağlanmaktadır. Çiğli İlçesi, Balatçık Mahallesi, 5879 parsel; güneyinde yer alan Ahmet Yesevi Bulvarı'na bağlanan 8841. Sokak'tan servis almaktadır. 8841. Sokak ise güneyde Anadolu Caddesi'ne bağlanmaktadır.



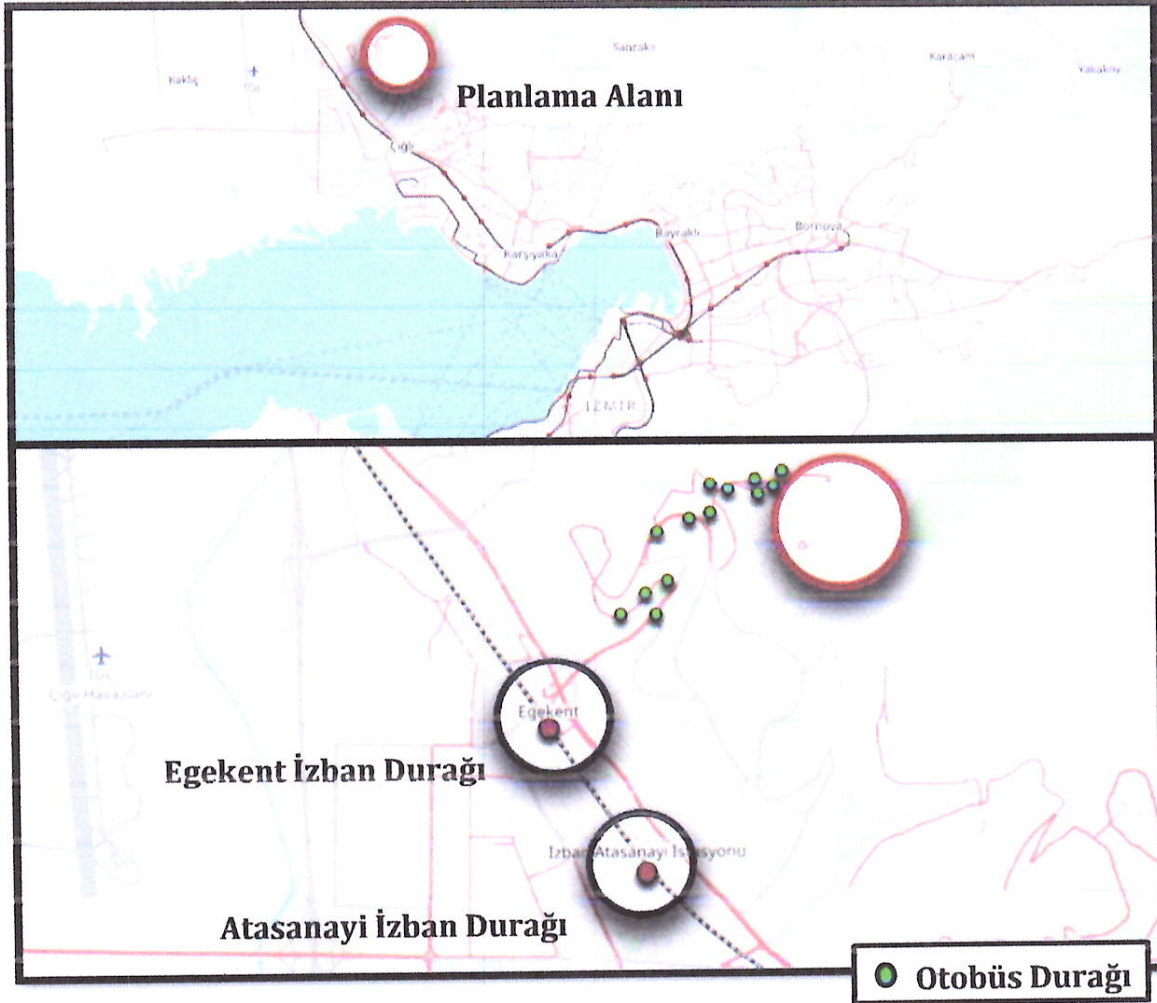
Harita 3: Planlama Alanı Önemli Merkezlere Uzaklığı

Alanın içinden İzmir Kuzey-Doğu Çevre Otoyolu projesi bağlantı kolu geçmektedir. Proje çalışması tamamlanmış olan otoyolun bağlantı kolunun alanın güneyinde iniş kavşağının olması ulaşılabilirliğini arttırmaktadır.



Harita 4: Planlama Alanı Ulaşım Bağlantıları

Planlama alanı, kuzey-güney aksındaki İzmir İzban Metro güzergahının doğusunda yer almaktadır. Alana en yakın istasyon Egekent ve Atasanayi İzban İstasyonlarıdır. Planlama alanından toplu taşıma ile raylı sisteme ulaşım sağlanmaktadır. Hem araç hem de toplu ulaşım türünde bağlantılara sahip bir alandır.



Harita 5: Planlama Alanı ve Raylı Sistem Bağlantıları

2. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN ANALİZLER

2.1. MÜLKİYET DURUMU

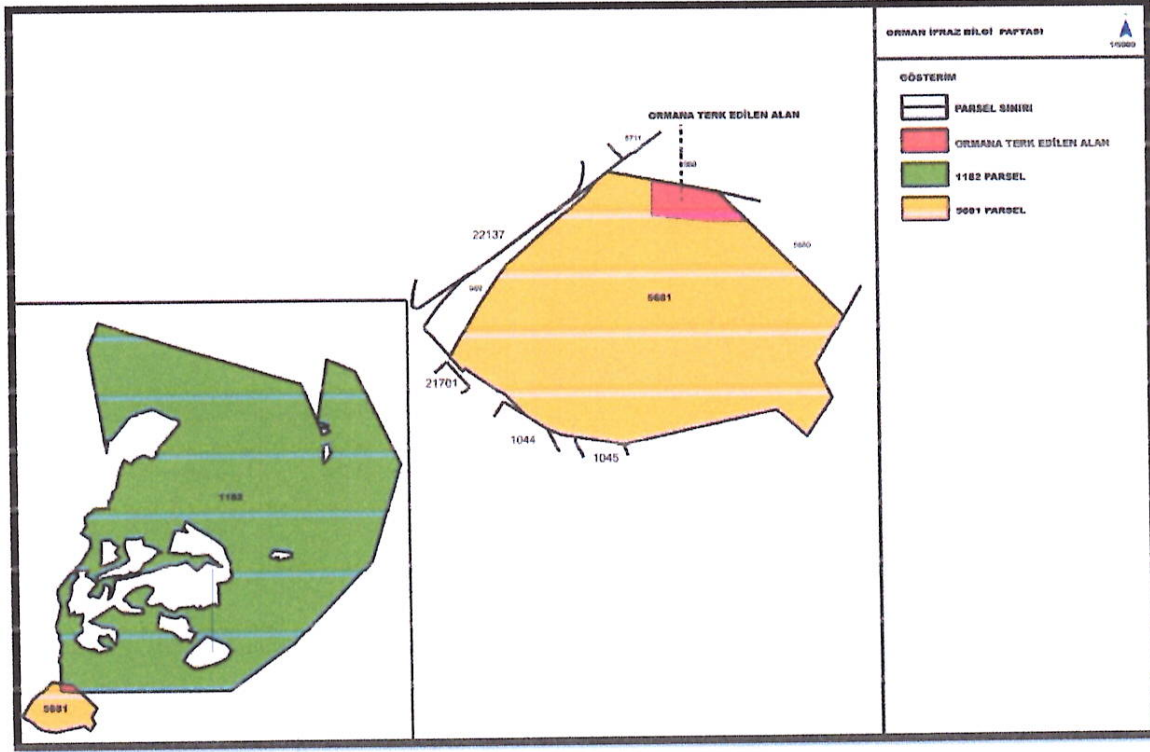
Planlama alanı; İzmir İli, Çiğli İlçesi, Balatçık Mahallesi, 5879 ve 969 parsellerde yer almaktadır. Çalışma alanında yer alan toplam alan 244035.04m² yüzölçümündedir.

PLANLAMA ALANI	
PARSEL NO	ALAN (M2)
5879	230265.04
969	13770
TOPLAM ALAN	244035.04

Tablo 1: Planlama Alanı Mülkiyet Bilgisi

Planlamaya konu alandaki taşınmazlar imar uygulaması görmemiş kadastral parsellerdir. Planlama alanının kuzeydoğusunda yer alan Harmandalı Mahallesi 1182 parsel tapuya orman niteliğinde kayıtlıdır. Orman vasıflı 1182 parsel ile 5681 parselin bir kısmı çakışık durumda olduğundan, 5681

parselde ifraz dosyası hazırlanarak 8744.96 m²lik kısmı ormana terk edilmiş, 230265.04m²lik kısmı 5879 parsel olarak tapuya tescil edilmiştir. . 5880 parsel orman parseli olmuştur.

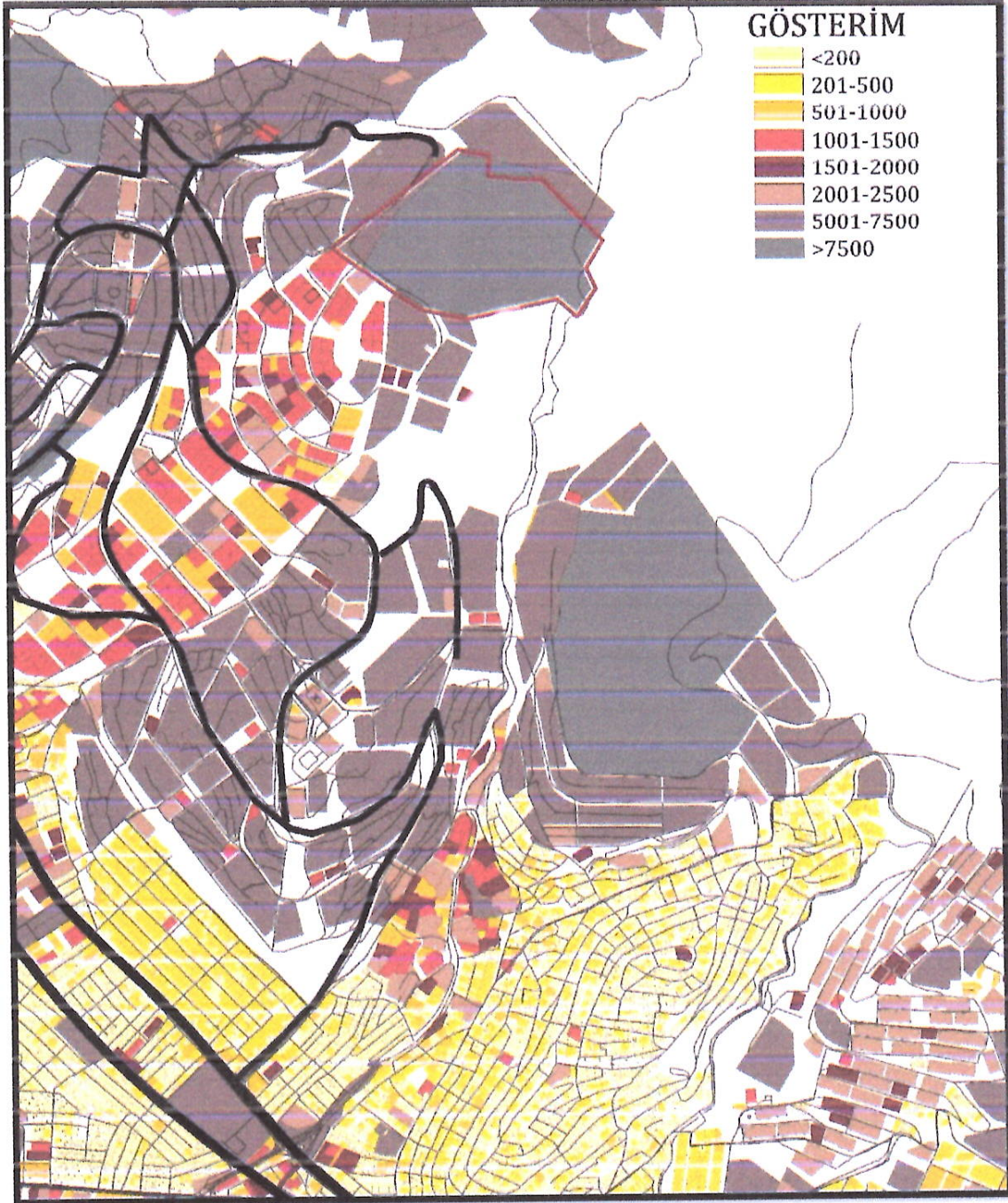


Harita 6: 5879 Parsel İfraz Bilgi Paftası

Alan Rezerv Yapı Alanı olarak belirlenmiş olduğundan mülkiyet Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Kentsel Dönüşüm Başkanlığına aittir.

Planlama çalışmasına yönelik yapılan parsel büyüklükleri analizinde; alanın güneyinde yer alan konut dokusunda parsel büyüklüklerinin 250 m²'den küçük ve 250 m²-500 m² arasında yoğunlaştığı görülmektedir. Alanın yakın çevresi ise ada bazında yapılaşması gerçekleşmiştir. Ada içindeki parsel büyüklükleri 5000 m²-7500 m² arasında olan bir dokuya sahiptir.

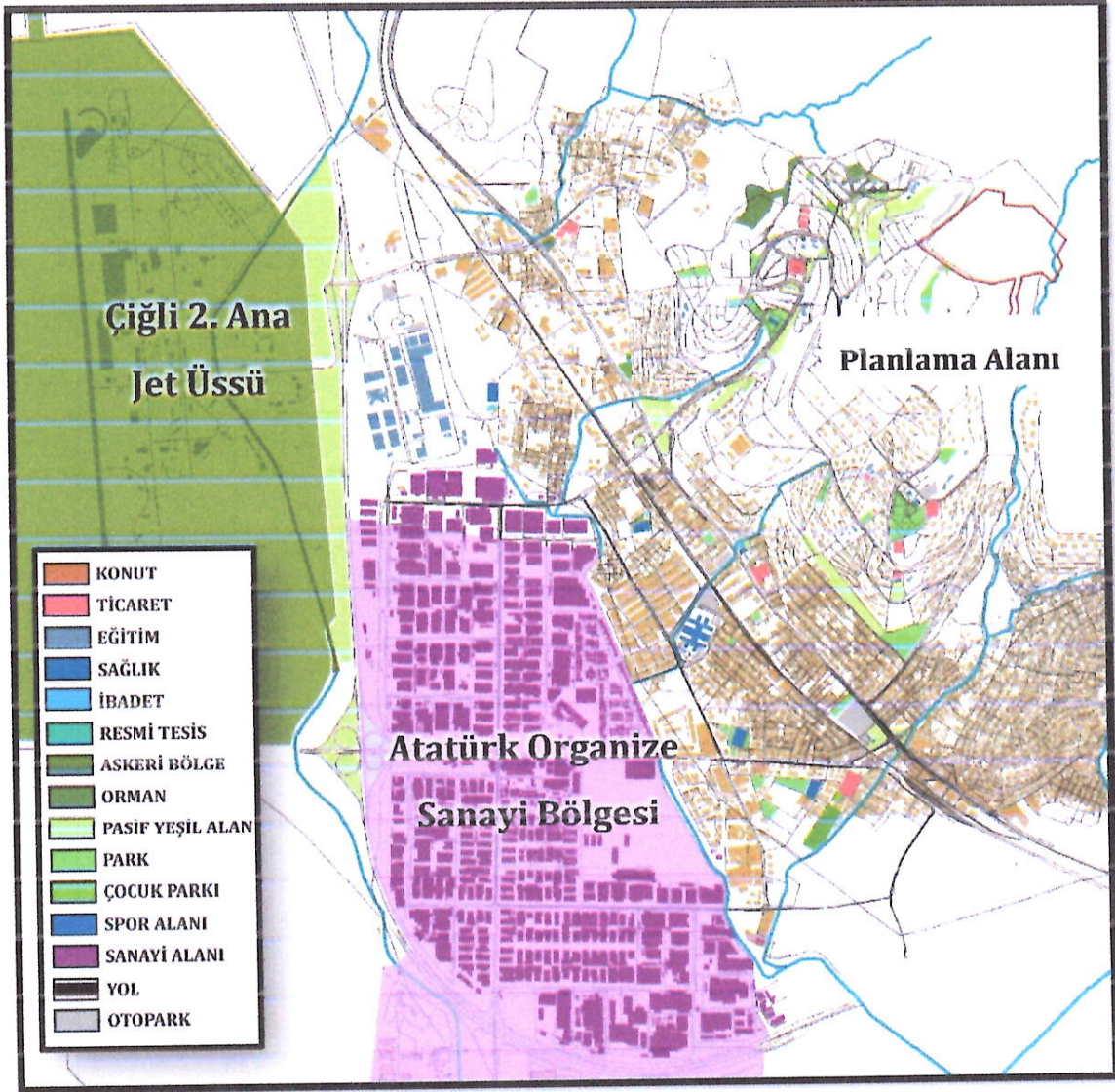
Alan çevresinde yer alan toplu konut alanlarında ve alanın güneybatısında yer alan sanayi parsellerinde de parsel büyüklükleri 5000 m²-7500 m² arasında yoğunlaşmaktadır.



Harita 7: Planlama Alanı Çevresindeki Parsel Büyüklükleri Analizi

2.2. MEVCUT KULLANIMLAR VE ARAZİ KULLANIMI

Alan çevresindeki kullanımlara bakıldığında; planlama alanı yakın çevresinde konut alanlarının yoğunlaştığı görülmektedir. Alanın güneybatısında Atatürk Organize Sanayi Bölgesi ve sanayi alanları yer almaktadır. Alanın batısında Çiğli 2. Jet Ana Üssü yer almaktadır. Alan çevresindeki yeşil alanlara bakıldığında Çiğli ilçesinin genelinden daha yoğun olduğu görülmektedir. Alan konut bölgesi içinde yer almaktadır.



Harita 8: Planlama Alanı Çevresindeki Arazi Kullanım Durumu



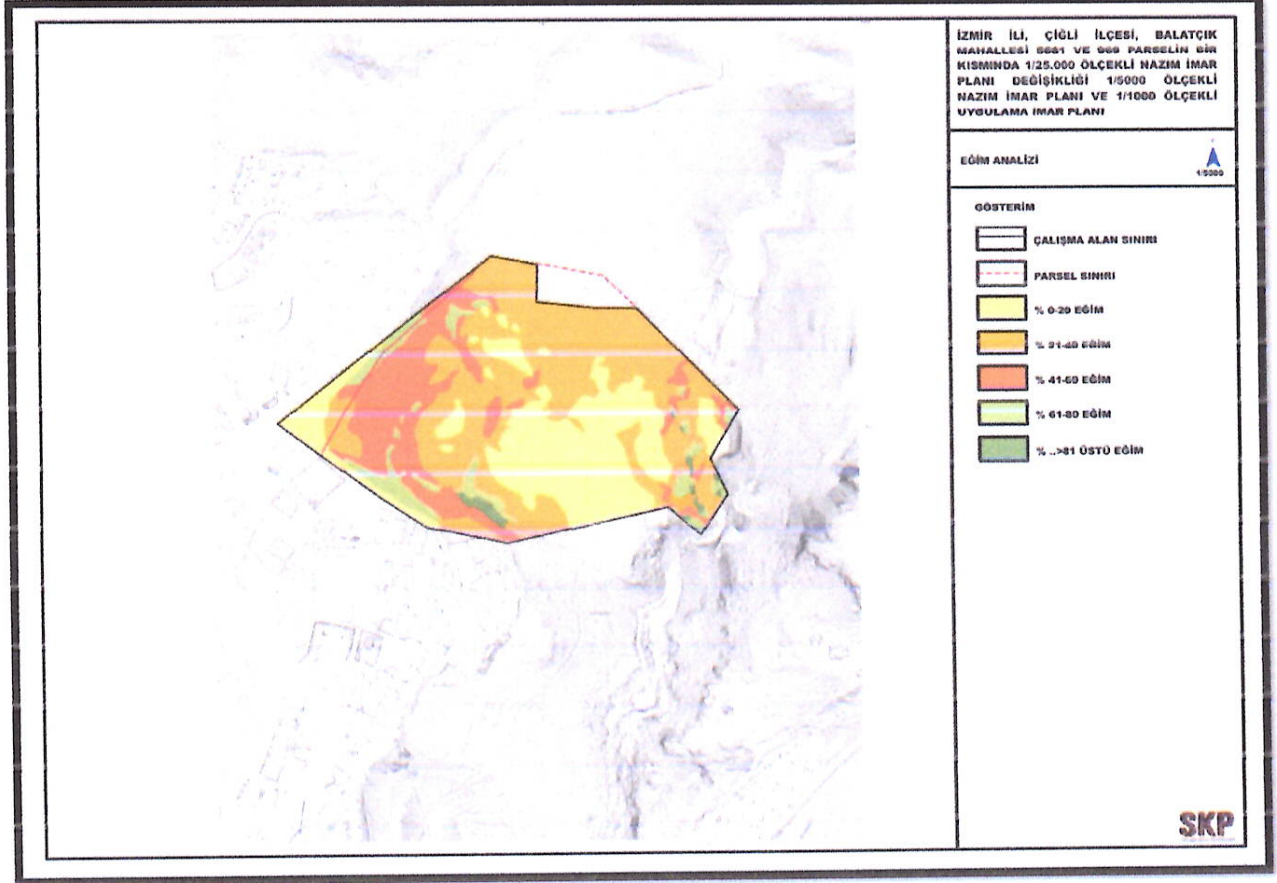
Harita 9: Planlama Alanı Çevresindeki Arazi Kullanım Durumu (3D Modelleme)

SELMA KISA PLANLAMA

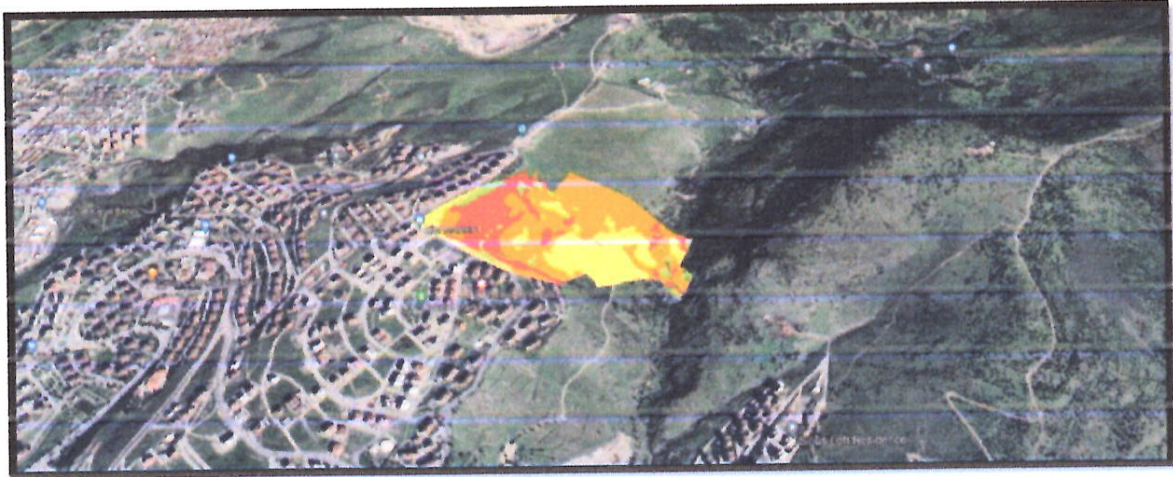
ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoğlu İşhanı BORNOVA / İZMİR
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

2.3. EĞİM VE YÜKSEKLİK DURUMU

Planlama alanının yer aldığı Çiğli ilçesi, İzmir merkezine göre daha eğimli bir konumda yer almaktadır. Planlama alanı deniz seviyesinden 150-290 m yükseklikte konumlanmaktadır. Alanın batısında eğim %40-55, kuzeyinde %20-40, güneyinde %0-20, olarak hesaplanmaktadır. Yani alanın doğusuna doğru eğim artmakta, güneyine doğru eğim azalmaktadır.



Harita 10: Planlama Alanı Eğim Durumu



Harita 11: Planlama Alanı ve Çevresindeki Yükseklik Durumu (3D)

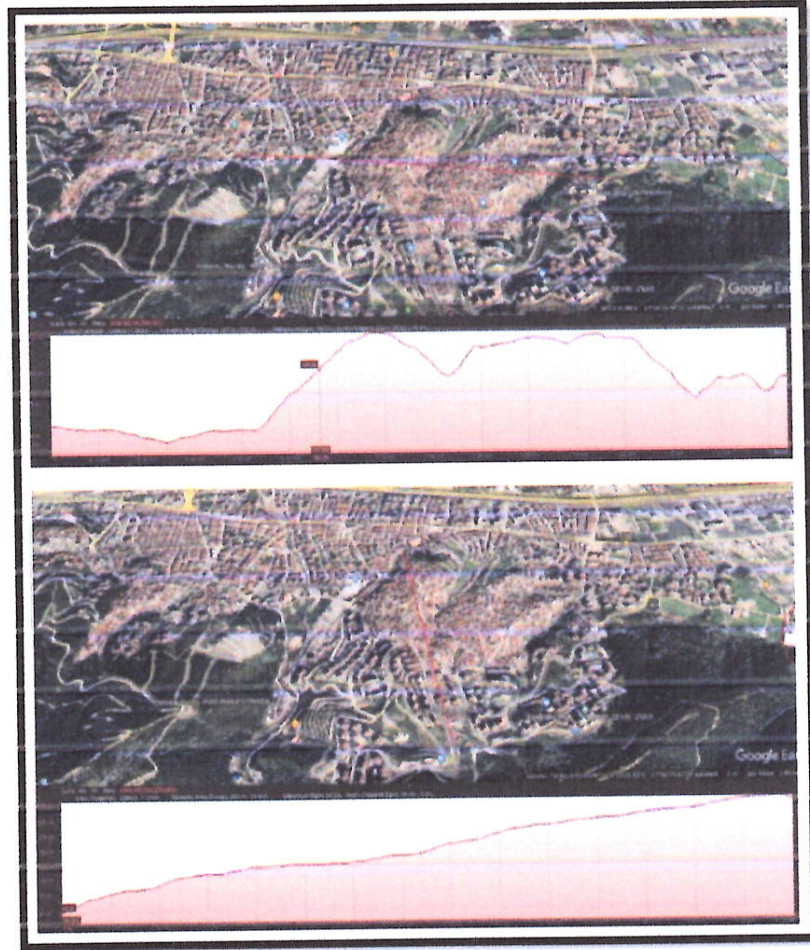
SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoglu İşhanı BORNOVA / İZMİR
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

Planlama alanı ve çevresi de eğimli arazi yapısına sahip olmakla beraber çevresindeki meskun dokudan daha fazla bir eğime sahip değildir. Kent merkezinin çevresinde yer alan Çiğli, gelişme konut alanlarının yer aldığı, yeni rezerv alanların yoğunlaştığı bir ilçedir. Kent merkezindeki doluluğun artması, deprem sonrası kent merkezinden kaçış, yenilenme sürecinde kent merkezine en yakın ve toplu ulaşım olanakları açısından avantajlı durumdaki ilçenin tercih edilirliliği artmıştır. Özellikle planlama alanının yer aldığı Balatçık Mahallesi'nde, son yıllarda toplu konut projeleri artmıştır, artmaya da devam etmektedir.

1980-2005 aralığında kent çevresindeki kamu arazileri üzerinde üretilen toplu konutların, kooperatifleşmenin ve büyük ölçekli konut topluluğu uygulamalarının önü açılarak, kent çevresinde yer alan ilçelerde yerleşim alanlarının çoğalmasına neden olunmuştur. Bu yaklaşım nedeniyle özellikle Karşıyaka ve Çiğli bölgesinde önemli bir dönüşüm yaşanmıştır.

Planlamaya konu alanın yakın çevresinde Egekent, Evka-2 gibi toplu konut bölgeleri ile kooperatif eliyle gerçekleşmiş alanlar bulunmaktadır. Planlama alanının batısında kalan alan ise sosyal konut alanıdır.

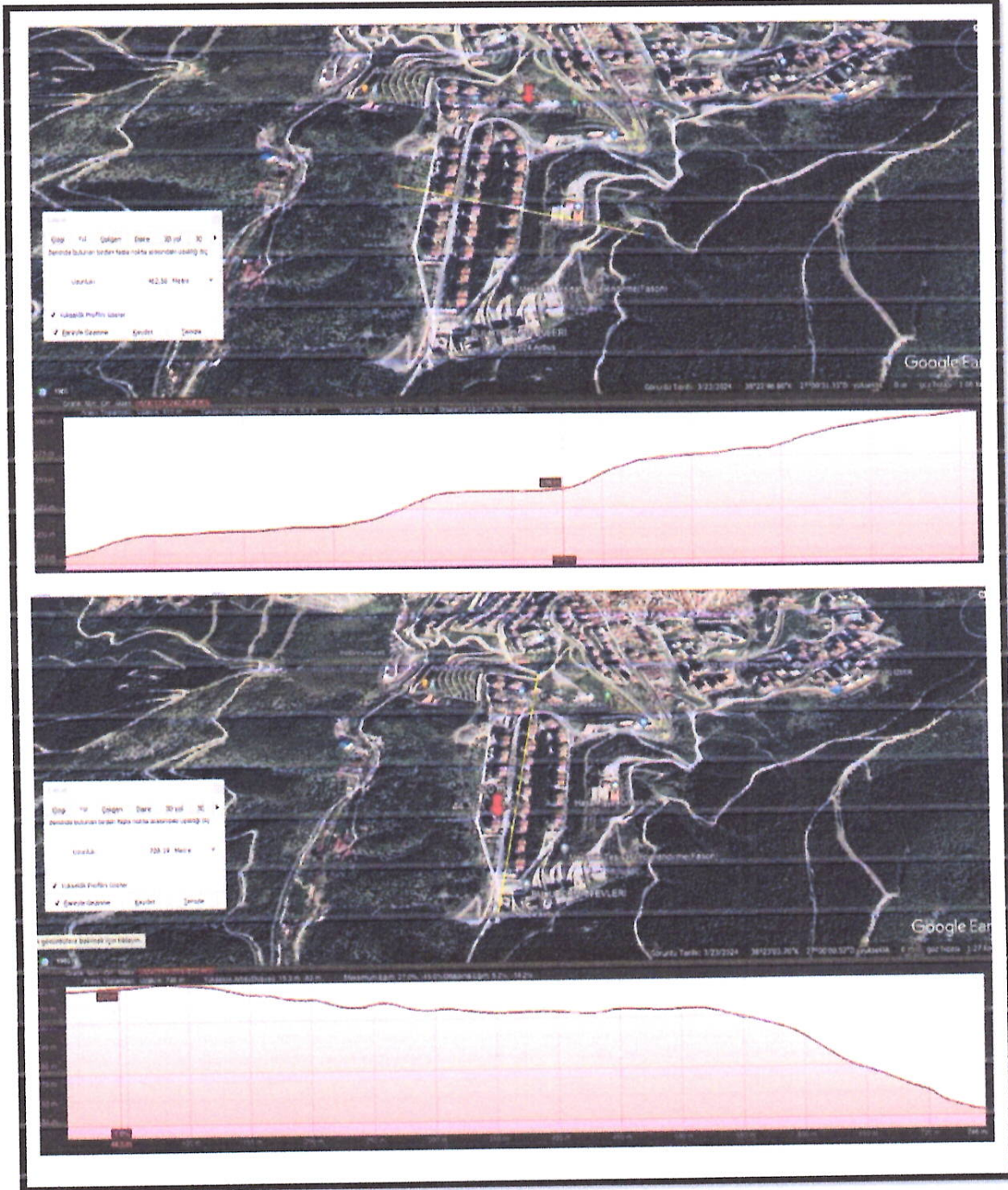


Harita 12: Narlıdere İlçesi, Atatürk Mahallesi'nde yer alan yapılaşma örneği

SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoğlu İşhanı BORNOVA / İZMİR
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

Narlıdere İlçesi, Atatürk Mahallesinde yer alan yapılaşma örneğine ait verilen uydu görüntüsü ve eğim profili de incelendiğinde yapılaşma alanına ait eğimin yatayda maksimum %59'lara kadar çıktığı, ortalama eğimin ise %19 olduğu, Düşeyde ise maksimum eğimin %54, ortalama eğimin %18 olduğu görülmektedir.



Harita 13:Narlıdere İlçesi, 2.İnönü Mahallesinde yer alan yapılaşma örneği

Narlıdere İlçesi, 2.İnönü Mahallesinde yer alan yapılaşma örneğine ait verilen uydu görüntüsü ve eğim profili de incelendiğinde yapılaşma alanına ait eğimin yatayda maksimum %73'lere kadar çıktığı, ortalama eğimin ise %24 olduğu, Düşeyde ise maksimum eğimin %21, ortalama eğimin %5 olduğu görülmektedir.



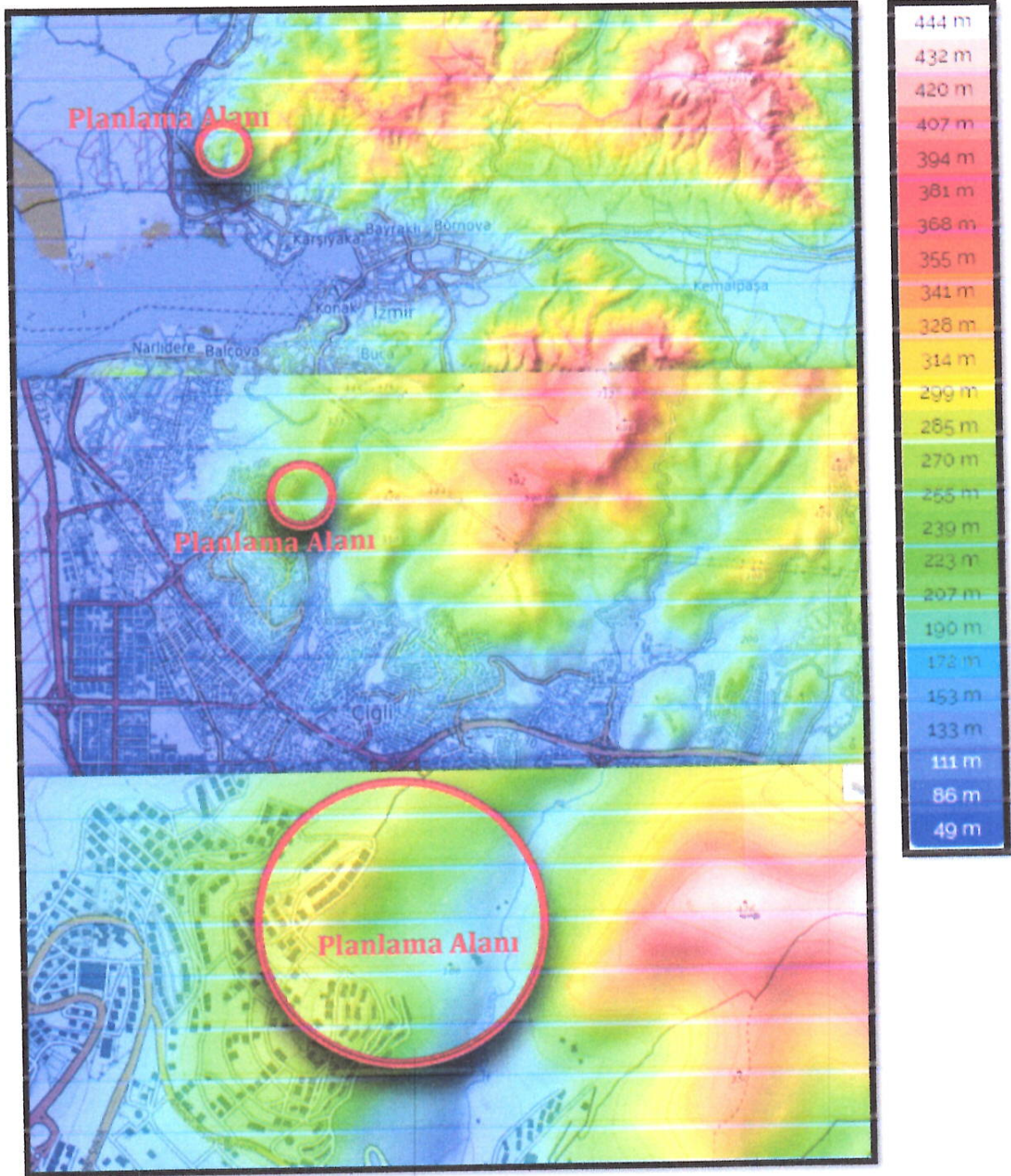
Harita 14:Narlıdere ve Bornova İlçelerinde yer alan yapılaşma örneği

SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoglu İşhanı BORNOVA / İZMİR
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

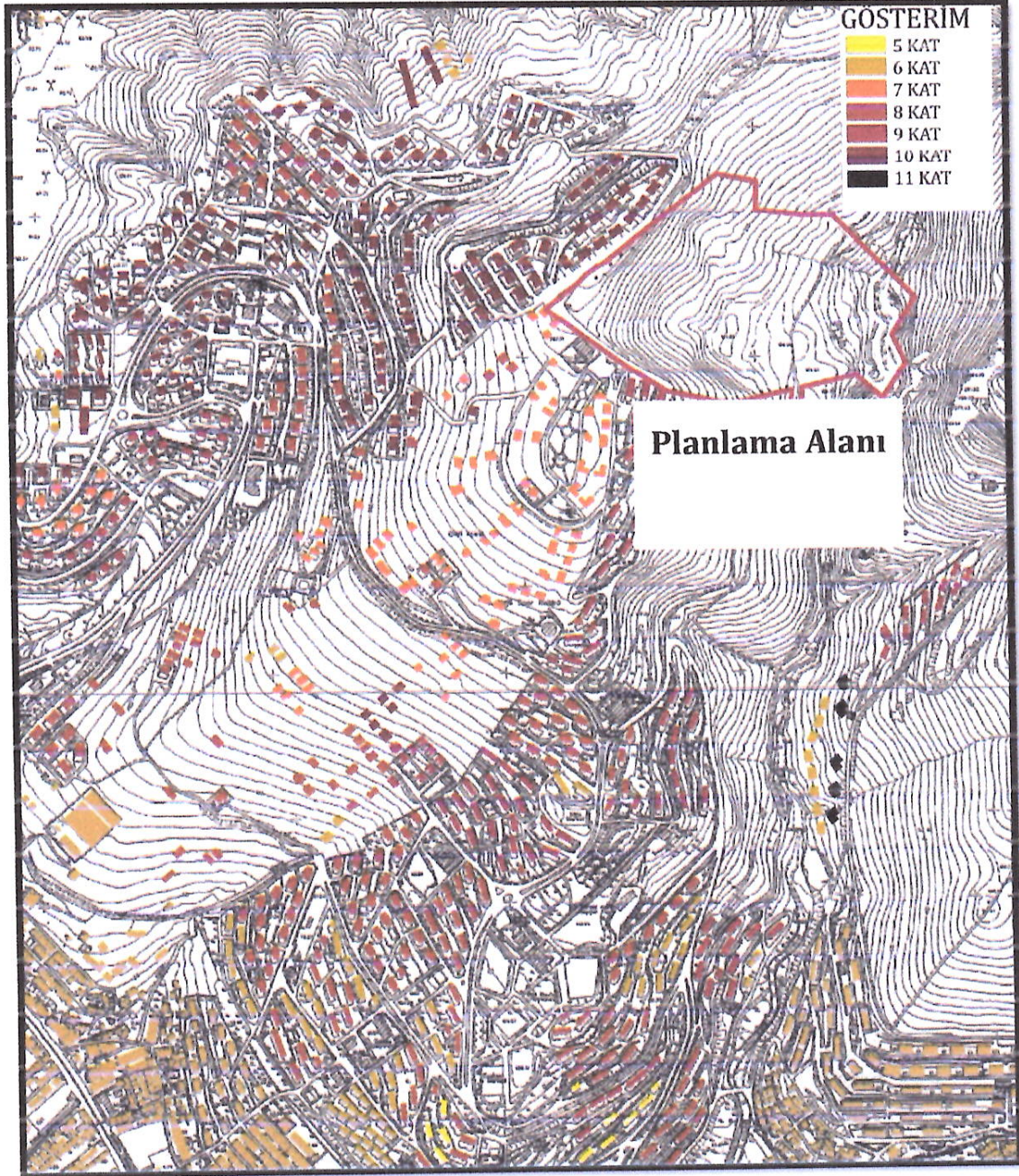
Diğer yapılaşma örneklerinde ise Narlıdere İlçesinde yer alan yapılaşmaya ait verilen uydu görüntüsü ve eğim profili de incelendiğinde yapılaşma alanına ait eğimin düşeyde maksimum %63'lere kadar çıktığı, ortalama eğimin ise %27 olduğu, Bornova İlçesinde yer alan yapılaşmaya ait verilen uydu görüntüsü ve eğim profili de incelendiğinde ise yapılaşma alanına ait eğimin maksimum %32'lere kadar çıktığı, ortalama eğimin ise %12 olduğu görülmektedir.

Sonuç olarak yüksek eğimli alanlarda da yapılaşmaların olduğu ve bu alanlarda altyapı, sosyal donatı alanları gibi alan ve kullanımların da sağlandığı görülmektedir.



Harita 15: Planlama Alanı ve Çevresindeki Yükseklik Durumu

Planlama alanı ve çevresi, eğimli bir alanda yer almaktadır. Kent merkezinin çeperinde yer alan Çiğli, gelişme konut alanlarının yer aldığı, yeni rezerv alanların yoğunlaştığı bir ilçedir. Özellikle planlama alanının yer aldığı Balatçık Mahallesi'nde, son yıllarda toplu konut projeleri artmıştır, artmaya da devam etmektedir.



Harita 16: Alan Çevresindeki Kat Yükseklikleri Analizi

Planlama alanı çevresindeki kat yüksekliklerine bakıldığında; alanın kuzeybatısında kat yüksekliklerinin 8, 9 ve 10 katlı yapılardan oluştuğu görülmektedir. Alanın güneyinde 7, 8 ve 9 katlı

yapıların olduğu; yeni yapılan toplu konut alanları incelendiğinde de kat yüksekliklerinin en çok 8 katta olduğu görülmektedir.

2.4. YERLEŞİME UYGUNLUK

Planlama alanında yapılan jeolojik etüt yerleşime uygunluk durumu incelendiğinde alan;

- **Önlemler Alan 2.1 (Ö.A-2.1) :** Önlem Alınabilecek Nitelikte Stabilite Sorunlu Alanlar
- **Önlemler Alan 3 (ÖA-3) :** Su Baskımı Açısından Önlem Alınabilecek Alanlar

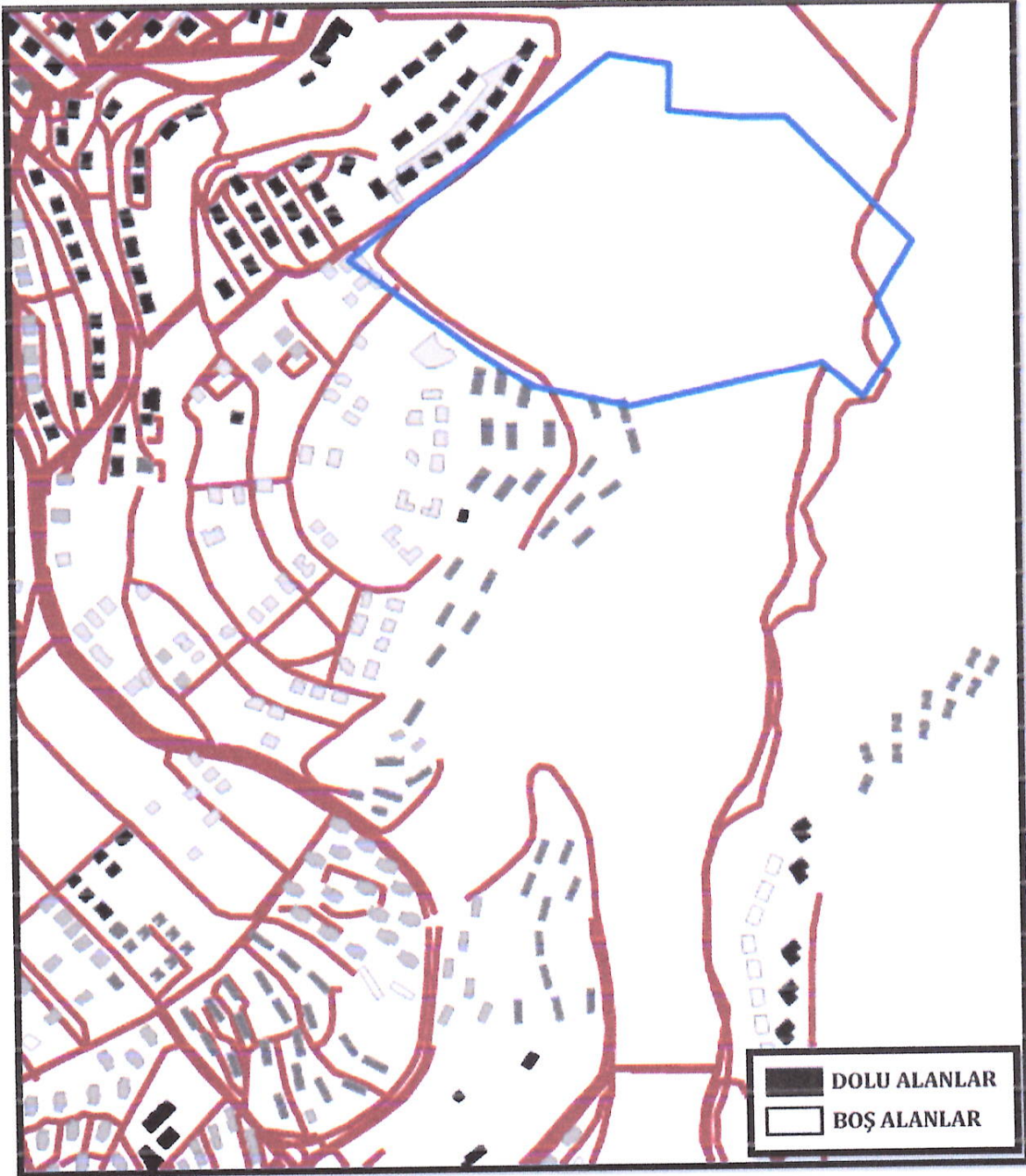
Şeklindeki uygunluk sınıfında olduğu görülmektedir. Alanın doğuda kalan kısmı Önlemler Alan 3 (ÖA-3), geri kalan kısmı ise Önlemler Alan 2.1 (Ö.A-2.1) sınıfında kalmaktadır.



Harita 17: Yerleşime Uygunluk Analizi

2.5. DOLULUK BOŞLUK ANALİZİ

Alan çevresindeki doluluk-boşluk durumu incelendiğinde; alanın güneydoğusunda yer alan eski konut dokusunun olduğu bölge, alanın güneyi ve batısındaki yeni konut dokusunun olduğu bölgeye göre daha dolu durumdadır. Ada bazında yapılaşma tercihi bulunan toplu konut alanlarında da yapılaşma tamamlanmış ve doluluk oranı yüksek olan alanlardır. Çalışma alanı çevresi ise yeni konut dokusu içinde olan üzerinde yapılaşması bulunmayan boş alandır.



Harita 18: Doluluk Boşluk Analizi

2.6. MANİA PLANLARI

Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Elektronik Dairesi Başkanlığının 03.11.2021 tarih 87239 sayılı yazısında " Söz konusu parseller İzmir Adnan Menderes Havalimanına yaklaşık 24 Km, Çiğli Askeri Havalimanına yaklaşık 4.5 Km mesafede bulunmakta olup Sivil Havalimanı Mania Planı sınırları dışında ancak Askeri Havalimanı Mania Planı sınırları içinde kalmaktadır. Adı geçen parsellerde planlanacak yapılaşmalar için Askeri Havalimanı Mania Planı kriterleri daha tahditli olacağından imar düzenlemesinin Çiğli Askeri Havalimanı Mania Planı kriterlerine uygun olarak

SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoğlu İşhanı BORNOVA / İZMİR
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

yapılması durumunda planlanacak yapıların İzmir Adnan Menderes Havalimanı için ilan edilmiş Aletle Alçalma, Standart Aletli Kalkış Ve Geliş Usulleri, Minimum Radar irtifak Değerleri ile Kuruluşumuz sorumluluğunda bulunan CNS Elektronik Sistemleri açısından olumsuz etkisinin olmayacağı değerlendirilmiştir.” Denilmektedir. Bu görüş kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havaalanları Daire Başkanlığı görüşü alınmıştır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havaalanları Daire Başkanlığının 22.11.2021 tarih ve 19423 sayılı yazısında;

“Çalışma yapılması planlanan alan sivil hava ulaşımına açık havaalanlarının mânia planı sınırları dışında ancak Çiğli-Kalkış Askeri Havaalanı Mânia Planı sınırları dahilinde kaldığı değerlendirilmekte olup bu kapsamda Milli Savunma Bakanlığı görüşlerinin alınması gerekmektedir. Sivil hava ulaşımına açık havaalanları ile ilgili bu ve müteakip süreçteki çalışmalarımıza ilişkin görüş taleplerinizin bir örneği Ek'te de yer alan Genel Müdürlüğümüz görüşü olan İlgî (b) yazımız kapsamında yapılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra, İlgî (a) yazıda belirtilen plan ve müteakip süreçte yapılacak olan plan çalışmalarında bir örneği Ek'te yer alan İlgî (b) yazımız kapsamında işlem yapılması, kamu kaynaklarının verimli ve etkin kullanımını teminen tereddüt hasıl olan bir durum oluşmadığı sürece Genel Müdürlüğümüzden bu minvalde görüş talep edilmemesi hususunda bilgilerinizi ve gereğini rica ederim.” Denilmektedir. Bu görüşe göre Milli Savunma Bakanlığı görüşü talep edilmiştir. Millî Savunma Bakanlığı Lojistik Genel Müdürlüğü İzmir İnşaat Emlak Bölge Başkanlığı 24.01.2022 tarih ve 907315-211 sayılı yazısında;

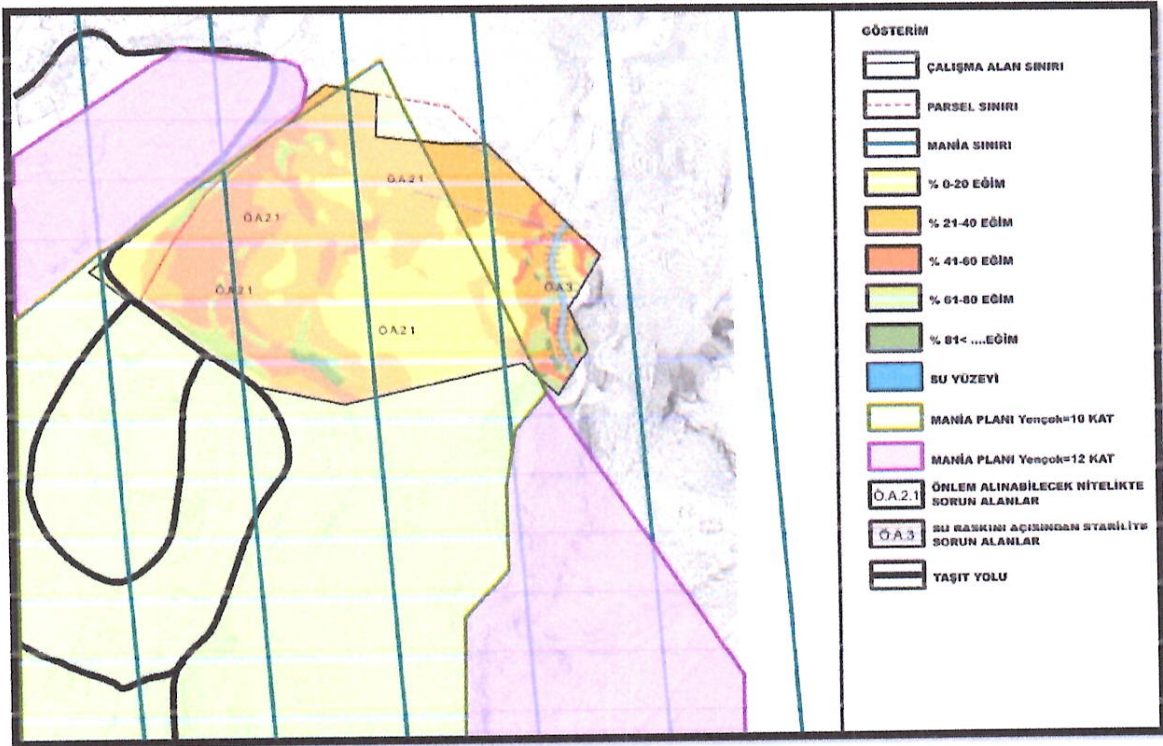
“Konuya yönelik olarak ilgi (b) Yönerge kapsamında MEGSİS (Mekansal Gayrimenkul Sistemi) ortamında ve saymanlık kayıtlarında yapılan inceleme neticesinde; planlama sahasında Askeri Alan, Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgesi ile NATO Akaryakıt Boru Hattı bulunmadığı, hangi plan içinde kalıyor ise Çiğli Belediye Başkanlığı'ndan temin edilecek Çiğli ve Kalkış Askeri Havaalanları mania planı kriterlerine uyulması zorunludur.” Denilmektedir. Bu görüşlere göre Çiğli belediyesinden Çiğli ve Kalkış Askeri Havaalanları mania planı kriterleri talep edilmiştir.

Çiğli Belediye Başkanlığı'nın 01.03.2023 tarih ve 2723 sayılı yazısında;

“Plan çalışmasına konu 969 ve 5681 numaralı parsellerin içerisinde yer aldığı alanın Hava Kuvvetleri Komutanlığının 26.09.2019 tarih ve 129680 sayılı yazısıyla onaylanan Çiğli ve Kalkış Askeri Havaalanlarının Havacılık çalışması raporunda ve 21.12.2017 tarih 275914-17 sayılı yazı ile onaylandığı bildirilen Çiğli ve Kalkış Askeri Havaalanı Mania Planı içerisinde yer aldığı bildirilmiş idi. Dolayısıyla hazırlanan planlara Sivil Hava Kullanımına Açık Olmayan Yalnızca Askeri Kullanımda Olan Türk Silahlı Kuvvetlerine Ait Havaalanlarında Emniyet Standartları Kapsamında Yapılacak Olan Havacılık Gölgeleme Çalışmalarına İlişkin Usul ve Esaslara Yönelik Talimatlar Uyarınca Hazırlanarak Hava Kuvvetleri Komutanlığının 26.09.2019 Tarih ve 129680 Sayılı Yazısıyla Onaylandığı Belirtilen Çiğli

3. SENTEZ

Planlama alanı ve yakın çevresine ait yapılan analizler sonucu ortaya çıkan sentezde ise alanın mania plan sınırında kaldığı görülmektedir. Kuzey-güney hattında mania plan ile Yençok=10 kata kadar yapılaşma, alanın kuzeybatı sınırında kısmen mania plan ile Yençok=12 kat yapılaşma ile sınırlandırılmış alanlar yer almaktadır. Alanın doğusunda yer alan dere ve çevresi dışında kalan bütün alanlar Ö.A.2.1 Önlem Alınabilecek Nitelikte Sorun Alanlarda, dere ve çevresi ise Ö.A.3 Dere Baskını Açısından Stabilitate Sorun Alanlarda kalmaktadır. Alanda %0-20 ile %41-55 arasında değişen eğim hakimdir. Planlama alanı içinden geçen su yüzeyi yapılaşmaya engel oluşturmamaktadır. Ulaşılabilirliği olan mevcut alt yapı sistemlerine bağlantı sağlanabilecek bir konumdadır.

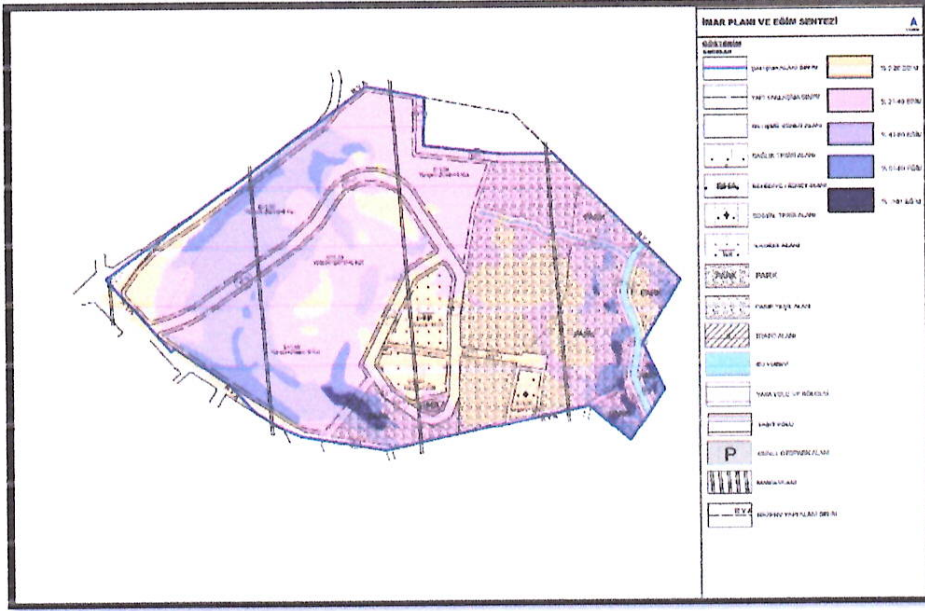


Harita 23: Sentez

3.1. ÖNERİ İMAR PLANI VE EĞİM SENTEZİ

Hazırlanan imar planı ve eğim analizinden yola çıkarak elde edilen sentez sonucunda alanın yüksek eğimli bölgesi konut alanı olarak ayrılan batı yönündedir. Her ne kadar eğimli alanda konut alanı ayrılmış olsa da belirlenen yapılaşma koşulları ile sınırlandırılmakta, belirlenen imar adasının her noktasında yapılaşma olmayacaktır. Yapılaşma koşullarının emsal ile verilmesi doğrultusunda eğime daha uygun alanlarda yerleşim yapılmasına olanak sağlamaktadır.

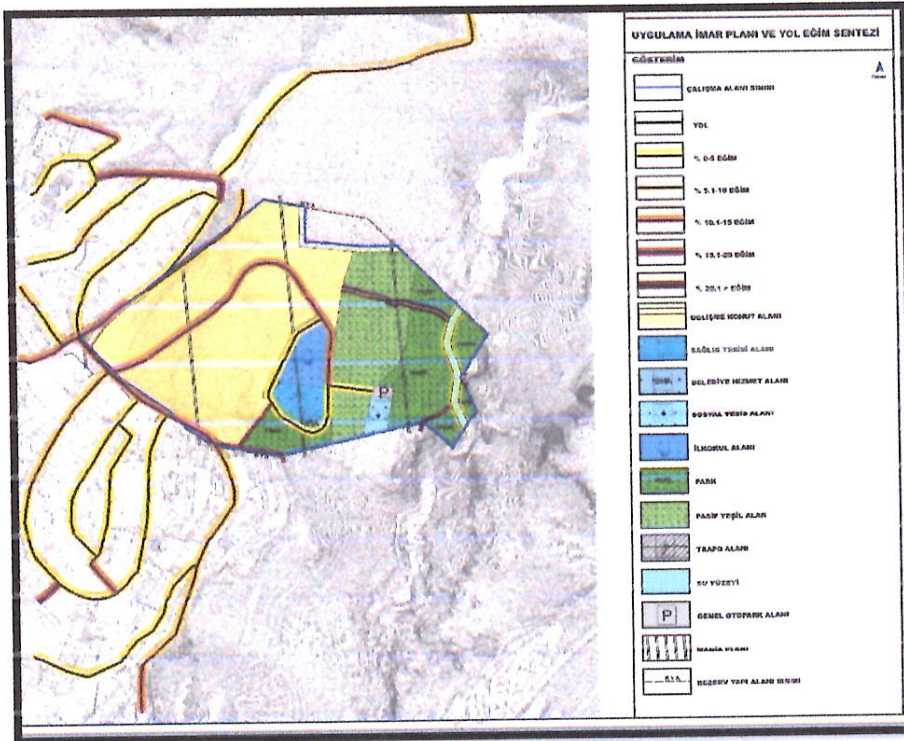
Planlama alanında ayrılmış olan sosyal donatı alanları ise kamu yararı göz önünde bulundurularak eğimin düşük olduğu yerlerde yer seçimi yapılmıştır.



Harita 21: İmar Planı ve Eğim durumunun Sentezi

3.2. ÖNERİ YOL EĞİMİ

Planlama alanı ve yakın çevresine ait yapılan yol eğimi analizi incelendiğinde, yakın çevresindeki mevcut yol eğimlerinin genellikle %0-5 arasında değiştiği, en yüksek eğimli yolun ise %15-20 arasında olduğu tespit edilmiştir.



Harita 22: Planlama Alanı ve Çevresinde Yer Alan Yollara Ait Eğim Analizi

Planlama alanında ise topografik özellikler dikkate alınarak belirlenen yol güzergahlarında en yüksek taşıt yolu eğimi %10-15 aralığındadır.

4. ÜST ÖLÇEK PLAN KARARLARI

4.1. 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI

Planlama alanı 1. No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 102. maddesi uyarınca onaylanan İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinin **K18** numaralı paftasında yer almaktadır. Planlama alanı söz konusu planda "**Kentsel Gelişme Alanı**" kullanımında kalmaktadır.

Söz konusu planın plan notlarında;

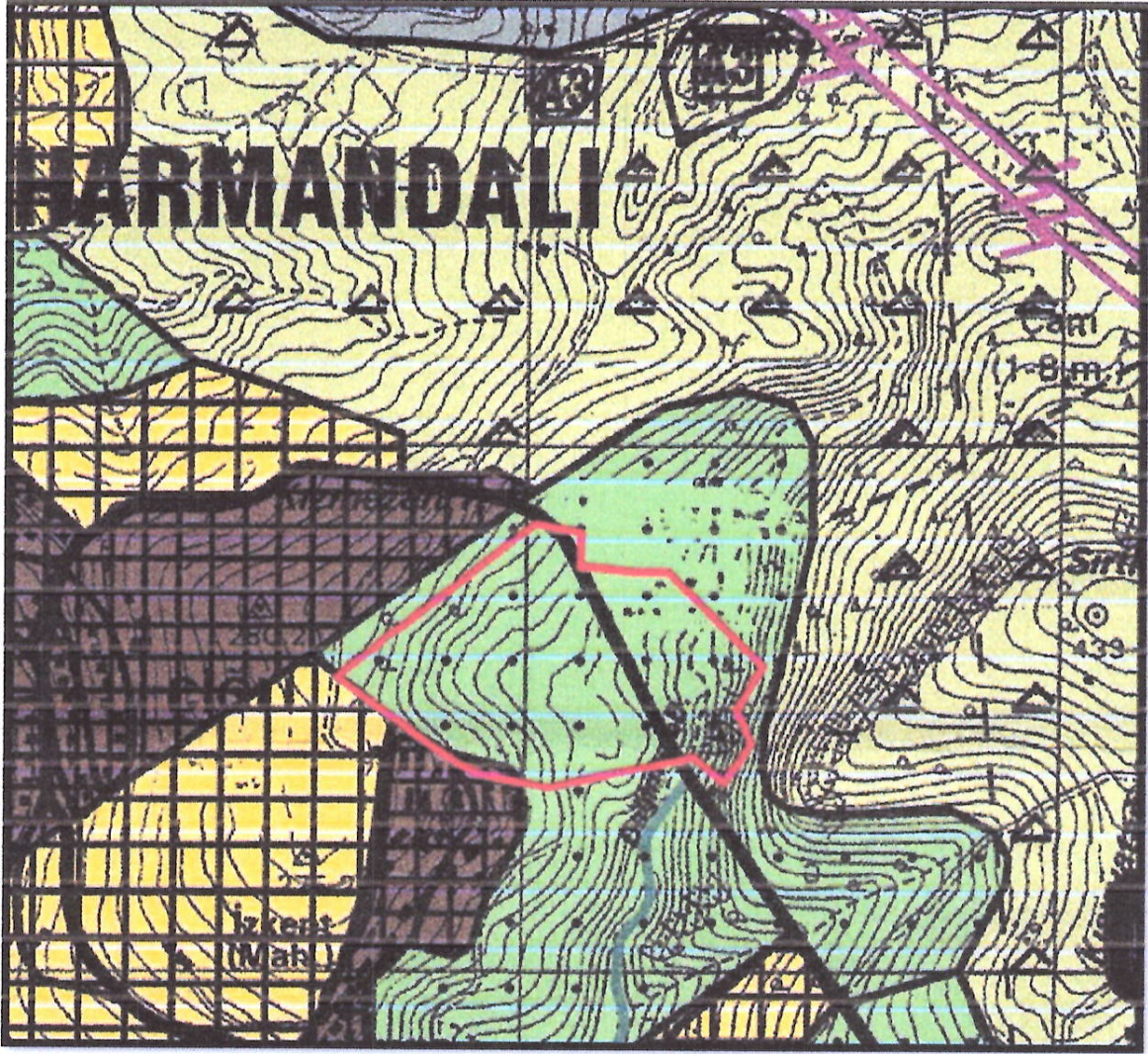
"4.8. KENTSEL GELİŞME ALANLARI: BU PLANIN HEDEF YILA İLİŞKİN NÜFUS KABULLERİ İLE İLKE VE STRATEJİLERİNE GÖRE BU PLANLA KENTSEL YERLEŞİME UYGUN BULUNAN KENTSEL KULLANIMLARIN GELİŞTİRİLECEĞİ ALANLARDIR." Denilmektedir.



Harita 57: 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

4.2. 1/25.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI

Planlama alanı; İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde hazırlanan ve İzmir Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.09.2012 tarih 05/843 sayılı kararıyla kabul edilen, farklı tarihlerde değişikliği olan 1/25.000 ölçekli İzmir Büyükşehir Bütünü Çevre Düzeni Planı'nda **K18D4** paftada, "**Bölge Parkı/Büyük Kentsel Yeşil Alan**" kullanımında yer almaktadır.



Harita 68: 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Söz konusu planın plan notlarında;

4.10.1. BÖLGE PARKI/BÜYÜK KENTSEL YEŞİL ALANI: KENTLERİN İÇİNDE YA DA ÇEVRESİNDE, YAŞAYANLARIN DİNLENME, GEZİNTİ, SPOR VE EĞLENME GEREKSİNİMLERİNİ KARŞILAMAYA YÖNELİK DÜZENLENEN AKTİF YA DA PASİF NİTELİKLİ GENİŞ YEŞİL ALANLARDIR.

7.10. BÜYÜK VE AÇIK ALAN KULLANIŞLARI

7.10.1. BÖLGE PARKI / BÜYÜK KENTSEL YEŞİL ALAN: HALKIN AÇIK VE YEŞİL ALAN GEREKSİNİMLERİ BAŞTA OLMAK ÜZERE EĞLENCE, DİNLENME VE PİKNİK GEREKSİNİMLERİNİN KARŞILANACAĞI, AÇIK, KISMEN KAPALI OLARAK DÜZENLENEN GÜNÜBİRLİK İHTİYAÇLARI KARŞILAYACAK TESİSLER, OYUN ALANLARI, AÇIK SPOR VE SU OYUN ALANLARI VB. İLE YEŞİL BİTKİ ÖRTÜSÜ BULUNAN ALANLARDIR. BU ALANLARDA ALAN BÜTÜNÜNDE ALT ÖLÇEKLİ İMAR PLANLARI YAPILMADAN UYGULAMAYA GEÇİLEMEZ.

7.10.1.1. BU ALANLARDA SPOR VE ÇOCUK OYUN ALANI, SIZDIRMASIZ FOSSEPTİKLİ WC. VEYA SEYYAR WC., AÇIK OTOPARK, BÜFE, KIR GAZİNOSU, ÇAY BAHÇESİ, SERBEST GEZİNTİ ALANLARI, AÇIK HAVA

SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoğlu İşhanı BORNOVA / İZMİR
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

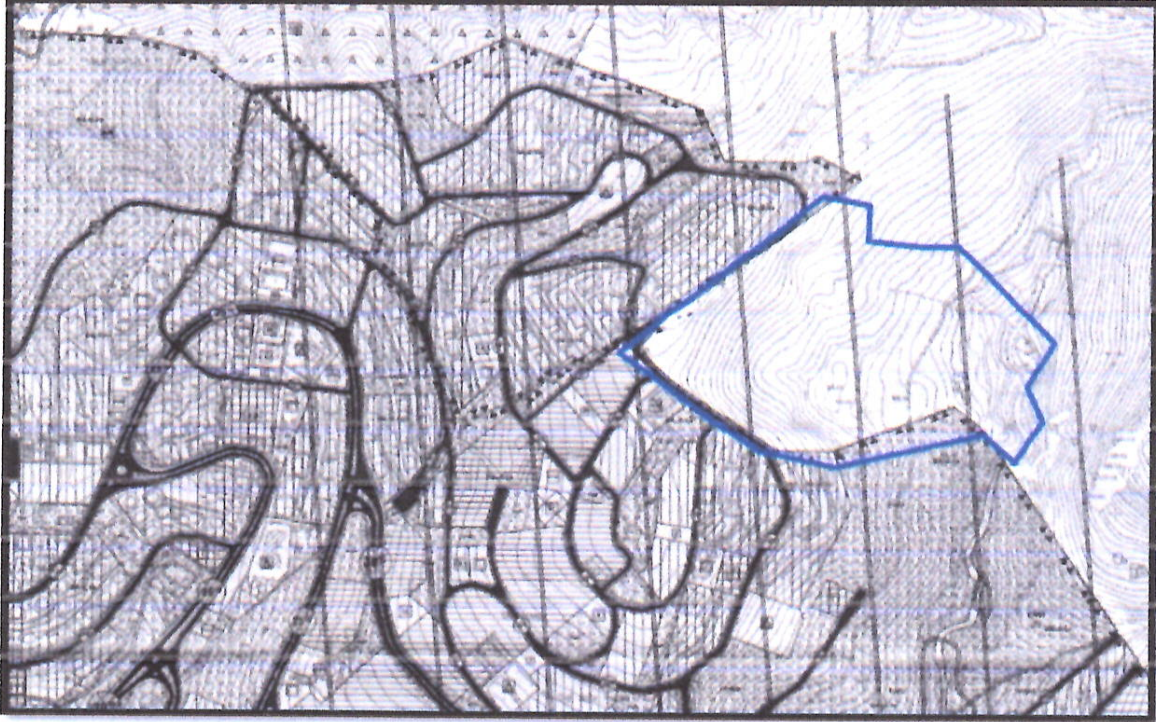
TİYATRO VE SİNEMASI, MİNİ GOLF ALANI, V.B AÇIK ALANLARI İÇEREN KULLANIMLAR YAPILABİLİR. BURADAKİ BİRİMLERİN YER VE BÜYÜKLÜKLERİ UYGULAMA İMAR PLANI AŞAMASINDA BELİRLENİR.

7.10.1.2. *BU ALANLAR ALAN BÜTÜNÜNDE PROJELENDİRİLECEK OLUP, BU ALANLARDA GELİŞTİRİLEN PROJENİN AYRILMAZ PARÇASI NİTELİĞİNDE OLAN KAPALI YAPILARDA; EMSAL:0.03'Ü GEÇEMEZ, YAPI YÜKSEKLİĞİ ALANIN VE KULLANIM TÜRÜNÜN GEREKLERİNE GÖRE, İLGİLİ MEVZUAT DİKKATE ALINARAK ALT ÖLÇEKLİ PLANLARDA BELİRLENECEKTİR.*

7.10.1.3. *BU TÜR ALANLARIN DENİZ TARAFINA YAPILACAK TESİSLERİN KIYI İLE BİRLEŞTİRİLDİĞİ NOKTADA KIYININ DOĞAL YAPISINI BOZUCU RIHTIM, YOL, DUVAR, TAHKİMAT, DOLGU V.B YAPILAMAZ. KUMSALIN NİTELİĞİNİ DEĞİŞTİRİCİ KAPLAMA MALZEMESİ KULLANILAMAZ. KIYI KANUNU'NA UYULACAKTIR.”* Denilmektedir.

4.3. 1/5000 ÖLÇEKLİ NAZİM İMAR PLANI

Planlama alanın bir kısmı İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 17.01.2020 tarih ve 14472 sayı ile onaylanan “Çiğli ilçesi, (Anadolu Caddesi Kuzey Doğu Bölümü ve Balatçık Kesimi) 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve Revizyonu” plan sınırı içinde yer almakta, diğer kısmında ise nazım plan bulunmamaktadır. Nazım plan içinde kalan kısmı park alanında yer almaktadır.

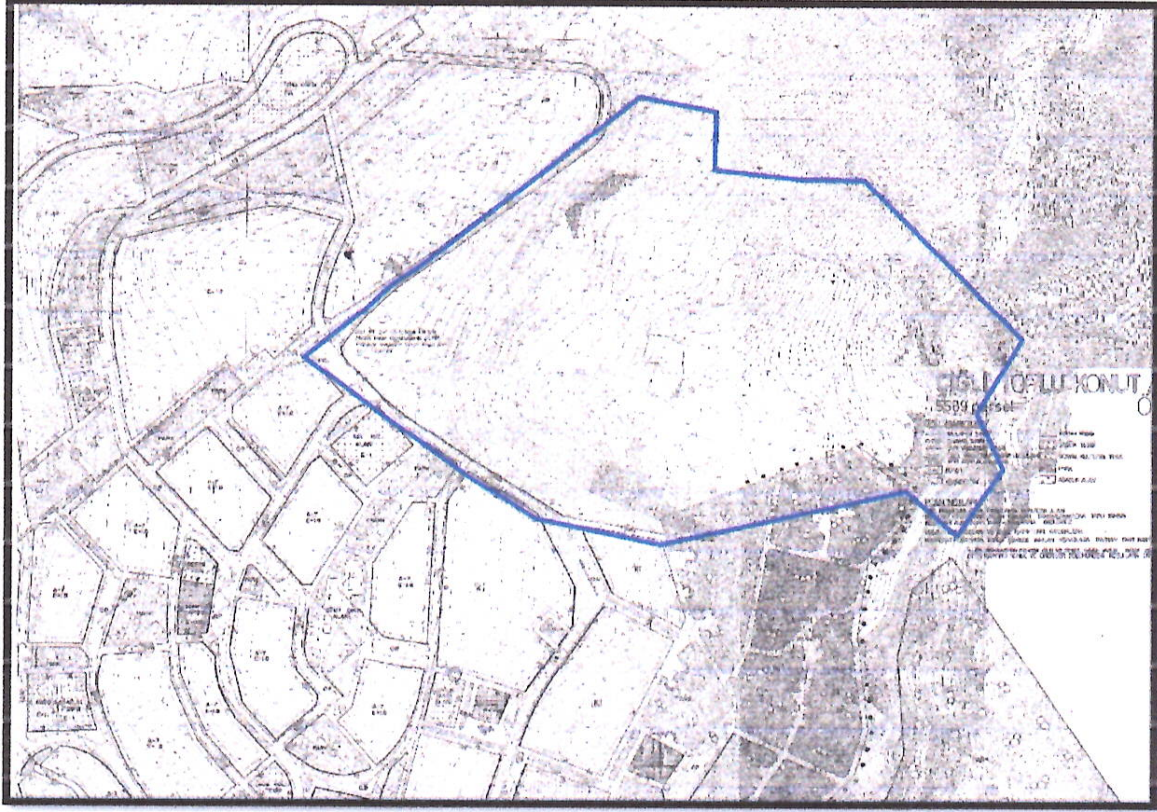


Harita 79: 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı

4.4. 1/1000 ÖLÇEKLİ UYGULAMA İMAR PLANI

Planlama alanın bir kısmı; İzmir büyükşehir belediye meclisinin 30.01.1991 tarih 05.11 sayılı kararıyla uygun görülerek İzmir büyükşehir belediye başkanlığınca 03.04.1991 tarihinde onaylanmıştır.”1/1000 ölçekli Egekent Sosyal Konut Alanı İmar Planı” plan sınırı içinde yer almakta,

diğer kısmında uygulama imar planı bulunmamaktadır. Uygulama imar planı içinde kalan alan; park alanı ile taşıt yolu ve yaya yolu kullanımında kalmaktadır. Geri kalan alanlar plansız durumdadır.



Harita 20: Mevcut 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Alan Kullanımları

5. PLANLAMA ALANINA İLİŞKİN BİLİMSEL RAPORLAR

5.1. JEOLJİK JEOTEKNİK ETÜT RAPORU

Planlamaya konu alana ait jeolojik jeoteknik etüt raporu 17.08.2017 tarihinde İzmir Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından onaylanmıştır. Onaylı Jeolojik jeoteknik etüt raporuna göre planlama alanının doğuda kalan dere yatağı çevresindeki kısmı Önlemleri Alan 3 (ÖA-3), geri kalan kısmı ise Önlemleri Alan 2.1 (Ö.A-2.1) yerleşime uygunluk sınıfında kalmaktadır



İLİ : İZMİR
İLÇESİ : ÇİĞLİ
BELEDİYESİ : ÇİĞLİ
KÖYÜ/MAHALLESİ : BALATÇIK
MEVKİİ : -----
PAFTA : K18D-22D (1/5000)
K18D-22D-2A, K18D-22D-2B, K18D-22D-2C,
K18D-22D-2D (1/1000)
ADA :-
PARSEL : :5681-969

PLAN/PROJE TÜRÜ-ÖLÇEĞİ: 1/1000 ölçekli İmar Planı ve 1/5000 ölçekli nazım imar planı
Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu

Rapor içerisindeki sondaj, laboratuvar analizi v.b. veri ve bilgileri teknik sorumluluğu muallif mühendise ait olmak üzere 28.09.2011 tarih ve 102732 sayılı genelgesi gereğince, büro ve arazi incelemesi uygun bulunmuştur.

İNCELEME KOMİSYONU

.../.../2017

Selahattin SOYLU
Jeoloji Mühendisi

.../.../2017

Mustafa Kemal GIL
Jeoloji Mühendisi

.../.../2017

Yusuf KARAOĞLU
Jeoloji Y. Mh.

Şube Müdürü
Zühre ÇAM
İmar ve Planlama
Şube Müdürü

28.09.2011 tarihi ve 102732
Genelge gereğince onaylanmıştır.

ONAY
.../.../2017
Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü
A. Murat TINDAR
Müdürü
İl Müdür Yardımcısı

Belge 1: Jeolojik Etüt Raporu Onay Sayfası

SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoğlu İşhanı BORNOVA / İZMİR

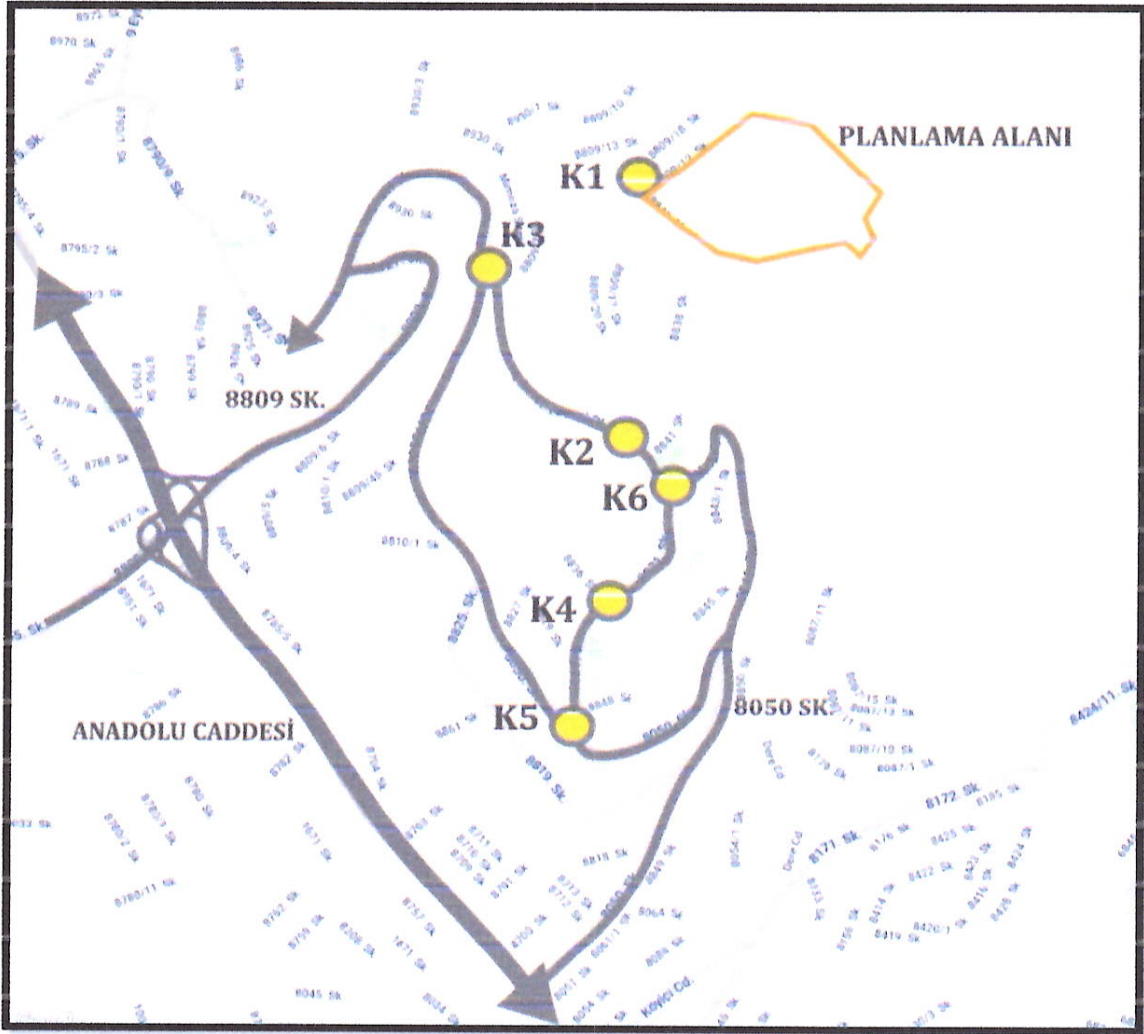
Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

25 / 43

5.2. ULAŞIM ETÜT RAPORU

İzmir İli, Çiğli İlçesi, Balatçık Mahallesinde bulunan 5879 parselin ifrazı öncesindeki 5681 parsel ve 969 numaralı parsellerde hazırlanan plan ardından , bu parsellerin çevresindeki ana arterlerdeki kavşaklarda oluşabilecek ek trafik yüklerinin analiz edilmesi amacıyla İzmir Katip Çelebi Üniversitesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, Dr. Öğr. Üyesi Oruç ALTINTAŞI danışmanlığında Ulaşım Etüt Raporu hazırlanmıştır. Bu rapora göre;

5879 parselin ifrazı öncesindeki 5681 parsel ve 969 parsellerde yapılacak arazi kullanımı değişiklikleri sonucunda ortaya çıkacak ek trafik yükü incelemesi için alana ulaşım hizmeti sunacak bağlantı sağlayıcı 8050. ve 8809. Sokaklara bağlanan 6 kavşakta inceleme yapılmıştır.



Harita 8:5879 ve 969 Nolu Parseller, Kavşak Sayım Lokasyonları ve Bölgeyi Anadolu Caddesine Bağlayan Arterlerin Konumu

Tahmin edilen bu 6 kavşak için genellikle düzenli yolculukların yapıldığı (ev-iş, iş-ev, ev-okul, okul-ev yolculukları) hafta içi sabah ve akşam zirve saatlerinde gözlemlendiğinden söz konusu 6 kavşağın mevcut hizmet seviyelerini belirlemek ve performanslarını ölçmek amacıyla 24.07.2024 tarihinde 7:45-9:00 ile 17:00-19:00 saatlerinde trafik sayımı gerçekleştirilmiştir.

MEVCUT TRAFİK SAYIMI		
KAVŞAK ADI	SABAH ZİRVE SAATİ (TOPLAM ARAÇ SAYISI)	AKŞAM ZİRVE SAATİ (TOPLAM ARAÇ SAYISI)
K1	140	187
K2	356	441
K3	482	605
K4	272	401
K5	236	321
K6	435	496

Tablo 2:6 Kavşağa ait Mevcut Trafik Sayımı (Ulaşım Etüt Raporuna göre düzenlenmiştir.)

Arazi kullanım değişiklikleri sonucunda, parsellerin yaratacağı araç yolculuk sayısının tahmini ve mevcut trafiğe etkisi sabah ve akşam zirve saatleri için ayrı ayrı incelenen raporda toplam ulaşım talebi hesaplanırken öneri imar planındaki nüfus dikkate alınmış (3786 kişi) ve TÜİK 2023 verilerine göre İzmir Hane Halkı Büyüklüğü (2.79) bölünerek tahmini hane sayısı **1357** hane üzerinden hesaplamalarını yapmıştır.

Her bir hanenin sabah ve akşam zirve saatlerindeki araç kaynaklı yolculuk üretim değerleri, ulaşım talep tahmininde yaygın olarak kullanılan Insitute of Transportation Engineers (ITE, 2017) Talep Üretim El Kitabı'na göre hesaplanarak, hafta içi sabah zirve saatinde hane başına ortalama araç yoğunluğu üretim katsayısı 0.56 olarak belirtilmiştir. Bu doğrultuda, 1357 hanenin sabah zirve saatinde toplam $1357 \times 0.56 = 760$ araç kaynaklı yolculuk üretmesi, akşam zirve saati içinse bu sayı 909 olarak tespit edilmiştir.

	SABAH ZİRVE SAATİ	AKŞAM ZİRVE SAATİ
HANE BAŞINA ORTALAMA YOLCULUK ÜRETİM KATSAYISI	0.56	0.67
ORANSAL DAĞILIM	%28 Giriş %72 Çıkış	%59 Giriş %41 Çıkış
İLAVE TRAFİK(HANE SAYISI:1357)	Giriş:213 araç Çıkış:547 araç Toplam:760 araç	Giriş:536 araç Çıkış:373 araç Toplam:909 araç

Tablo 3:5879 ve 969 Parseller için İmar Planı sonrası tahmin edilen araç yolculuk sayıları(Ulaşım Etüt Raporuna göre düzenlenmiştir.)

PROJEKSİYON YAPILMIŞ TRAFİK SAYIMI		
KAVŞAK ADI	SABAH ZİRVE SAATİ (TOPLAM ARAÇ SAYISI)	AKŞAM ZİRVE SAATİ (TOPLAM ARAÇ SAYISI)
K1	362	315
K2	1327	1781
K3	817	1078
K4	713	1140
K5	628	877
K6	1200	1453

Tablo 4: 6 Kavşağa ait Projeksiyon Yapılmış Trafik Sayımı(Ulaşım Etüt Raporuna göre düzenlenmiştir.)

	Mevcut Durum (Sabah)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Sabah)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
K1 Kavşağı	0,00	0,60	A	46,29	0,03	2,28	A	43,57
	Mevcut Durum (Akşam)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Akşam)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
	0,00	0,80	A	46,34	0,00	1,49	A	44,91
K2 Kavşağı	Mevcut Durum (Sabah)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Sabah)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
	0,00	0,80	A	48,48	0,90	2,85	A	42,52
	Mevcut Durum (Akşam)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Akşam)			
Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	
0,00	0,43	A	48,27	2,29	5,81	A	37,60	
K3 Kavşağı	Mevcut Durum (Sabah)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Sabah)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
	0,02	0,47	A	48,86	0,01	0,56	A	48,56
	Mevcut Durum (Akşam)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Akşam)			
Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	
0,01	0,42	A	49,17	0,05	0,71	A	48,57	

Tablo 5:K1, K2 ve K3 kavşaklarına ait mevcut durum ve projeksiyon yapılmış durum kavşak performans karşılaştırmaları(Ulaşım Etüt Raporundan alınmıştır.)

SELMA KISA PLANLAMA

ADRES: Ergene mah.545 sok No:4/303 Kocaoğlu İşhanı BORNOVA / İZMİR

Tel & Faks: 0232 3888870 GSM: 0507 9409851 E-mail: skplanlama@gmail.com

	Mevcut Durum (Sabah)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Sabah)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
K4 Kavşağı	0,00	0,44	A	48,26	0,03	1,18	A	46,35
	Mevcut Durum (Akşam)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Akşam)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
	0,00	0,48	A	48,08	0,07	2,13	A	45,10
K5 Kavşağı	Mevcut Durum (Sabah)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Sabah)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
	0,00	0,28	A	48,02	0,01	0,66	A	47,80
	Mevcut Durum (Akşam)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Akşam)			
Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	
0,00	0,30	A	48,21	0,18	1,52	A	46,24	
K6 Kavşağı	Mevcut Durum (Sabah)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Sabah)			
	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)
	0,00	0,54	A	46,54	0,04	2,01	A	44,05
	Mevcut Durum (Akşam)				Projeksiyon Yapılmış Durum (Akşam)			
Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	Ortalama Kuyruk Uzunluğu (m)	Ortalama Gecikme (sn/ta)	Kavşak Hizmet Düzeyi	Ortalama Seyahat Hızı (km/sa)	
0,00	0,56	A	46,90	0,05	1,67	A	44,49	

Tablo 6: K4, K5 ve K6 kavşaklarına ait mevcut durum ve projeksiyon yapılmış durum kavşak performans karşılaştırmaları(Ulaşım Etüt Raporundan alınmıştır.)

Söz konusu raporun “Genel Değerlendirmeler ve Öneriler” başlıklı kısmında ise;

- **“K1 kavşağı** için yapılan analizlerden anlaşılacağı üzere, yeni yerleşim alanının kurulmasının ardından **K1 kavşağında ciddi bir trafik problemi gözlemleneceği öngörülememektedir.** Her ne kadar ortalama gecikmeler ve kuyruk uzunlukları bir miktar artış gösterse de bu artışların ciddi trafik sorunlarına yol açmayacağı düşünülmektedir.

Kavşağın A hizmet düzeyi ile çalışması da bu durumu desteklemektedir. Yerleşim alanının kurulmasının ardından tali yollar için "Dur" ve "Yol Ver" işaretlerinin eklenmesiyle kavşak güvenliğinin artırılabilceği ve taşıt-taşıtl ile yaya-taşıtl kesışmelerinin önüne geçilebileceği düşünölmektedir.

- **K2 kavşağında**, mevcut durumda hem sabah hem akşam pik saatlerinde tüm yaklaşım kollarındaki trafik hacminin oldukça düşük olduğu görölmektedir. 2 numaralı yaklaşım kolunun hem giriş hem de çıkış şeritlerinin sayısı 2 olmasına rağmen, birer şerit parklanma nedeniyle kullanılamamaktadır. Bu nedenle simölasyon modellemelerinde 2 numaralı yaklaşım kolunun şerit sayıları 1+1 (1 giriş , 1 çıkış) olarak alınmıştır. Projeksiyon(yerleşim yeri kurulmasının ardından) durumunda, hem ortalama kuyruk uzunlukları hem de taşıtl gecikmeleri bir miktar artış göstermiştir. Sabah pik saati için 1 numaralı, akşam pik saati için ise 1 ve 2 numaralı yaklaşım kollarında kuyruklanma ve gecikmeler görölmüştür. Ancak, bu gecikmelerin ve kuyruklanmaların dikkate değeri olmadığı, simölasyon sonuçlarından anlaşılmaktadır. **Yerleşim yerinin kurulması sonrasında, mevcut kavşağın hem sabah hem de akşam pik saatlerinde A hizmet düzeyinde çalışacağı öngörölmektedir.** Sinyalize olmayan kavşaklarda trafik güvenliğinin daha düşük olması nedeniyle, bu kavşağın sinyalize kavşağa dönüştürölmesi düşünölebilir. Özellikle 2 numaralı yaklaşım kolundan gelip 1 numaralı kola dönen ve 1 numaralı koldan gelip 3 numaralı kola dönen taşıtların birbirlerini etkileyebileceği göz önünde bulundurularak, sinyalizasyonun trafik güvenliğini artırabileceği öngörölmektedir. Ayrıca, 1 numaralı yaklaşım kolundaki parklanma durumunun kaldırılmasıyla kavşak kapasitesinin artırılabilceği söylenebilir.
- Yerleşim alanının kurulmasının ardından **K3 kavşağında** her ne kadar trafik artışı olsa da bu durumun kavşak performansını olumsuz etkilemeyeceği düşünölmektedir. Kavşağın giriş şeritleri ve merkez ada etrafındaki sirkölasyon şeritleri nedeniyle kapasitesi yüksektir. Projeksiyon trafik hacmi kavşağın kapasitesine ulaşamadığından, kavşağın A hizmet düzeyinde çalışmaya devam edeceği öngörölmektedir. Sinyalize dönel kavşaklarda taşıtl depolama alanına ihtiyaç duyulduğundan, bu kavşağın sinyalize dönel kavşağa dönüştürölmesi uygun olmayacaktır. **Mevcut durumun, projeksiyon trafiğini rahatlıkla karşılayacağı öngörölmektedir.**
- **K4 kavşağında**, akşam projeksiyon durumunda özellikle 2 ve 4 numaralı yaklaşım kollarında bir miktar kuyruklanma (ortalama 0,20-0,25 m) gözlemlenmiş olsa da bu durumun kavşak performansı açısından herhangi bir olumsuzluk yaratmadığı tespit edilmiştir. Kavşağın mevcut durumda ve projeksiyon senaryosunda A hizmet düzeyinde çalıştığı görölmektedir. Yerleşim yerinin kurulmasının ardından K4 kavşağının performansında önemli bir düşüş beklenmemektedir. Dolayısıyla, kavşak geometrisinde bir değışiklik yapılmasına veya yeni

bir denetim sistemi kurulmasına gerek olmadığı düşünülmektedir. **Mevcut haliyle K4 kavşağının, projeksiyon trafiğini rahatlıkla taşıyabileceği öngörülmektedir.**

- **K5 kavşağında**, projeksiyon akşam pik saatinde, özellikle 1 numaralı yaklaşım kolundan 2 veya 3 numaralı (çoğunlukla 2 numaralı) kola dönen trafik hacminin yüksek olduğu gözlemlenmiştir. Ancak, bu durum kavşak performansını olumsuz etkilememektedir. Ortalama kuyruk uzunluğu, 0,18 m'ye ulaşsa da bu değer yüksek sayılmamaktadır. 1 numaralı yaklaşımdaki sağa dönüşlerin ayrıca bir ada ile ayrılması, trafiğin düzenli ve güvenli bir şekilde akmasını sağlayacaktır. Bu nedenle, yerleşim yerinin kurulmasının ardından kavşak planlamasında herhangi bir değişikliğe gerek olmadığı düşünülmektedir. İlerleyen yıllarda yaklaşım kolu bazlı trafik hacimlerinin artması durumunda, bu kavşağın sinyalize bir kavşağa dönüştürülmesi düşünülebilir.
- **K6 kavşağında**, projeksiyon akşam pik saatinde, özellikle 2 numaralı kolda bir miktar kuyruklanma ve gecikme görülmüş olsa da bu durum K6 kavşağının performansını olumsuz etkilememektedir. **Kavşak, projeksiyon durumunda bile kapasitenin oldukça altında çalışmaktadır. Bu nedenle kavşakta herhangi bir düzenleme yapılmasına veya yeni trafik yönetim kararları alınmasına gerek olmayacağı öngörülmektedir.** İlerleyen süreçte, trafiğin daha güvenli bir şekilde akışını sağlamak için sinyalizasyon gibi uygulamalara başvurulabilir.

Sonuç olarak, ilave trafik yükünden etkilenmesi beklenen 6 kavşak üzerinde yapılan kavşak performans analizi çalışmalarının sonuçlarına göre, 5879 parselin ifrazı öncesindeki 5681 parsel ve **969 numaralı parsellerde meydana gelecek imar değişikliği sonrası oluşacak ilave trafik yükünün mevcut yol ağına ve kavşaklara ilave bir trafik yükü getirmeyeceği sonucuna varılmıştır.** Hem mevcut durumda hem de arazi kullanım değişikliği sonrasında altı kavşağın hizmet seviyesi "A" olarak belirlenmiştir. Bu durum, mevcut kavşak kapasitesinin Akcelik(1978)'in geliştirdiği eğriye göre %0 ila %40 arasında kullanıldığını göstermektedir. " denilmektedir.

5.1. ARAZİ KULLANIM DURUMU TOPRAK ÖZELLİKLERİ, ARAZİ KULLANIM YETENEK SINIFLARI VE 5403 SAYILI YASA KAPSAMINDA İNCELENMESİ

İzmir ili, Çiğli ilçesi, Balatçık Mahallesi, 5879 parselin ifrazı öncesindeki 5681 parsel ve 969 parsellerin tarımsal yapı, şimdiki arazi kullanım durumu, toprak özellikleri ve 5403 sayılı yasa kapsamında arazilerin sınıflarının belirlenmesi açısından mevcut durumunun belirlenmesiyle amacıyla Plan Açıklama Raporu ekinde de sunulan rapor ziraat mühendisi Cihat BADUR tarafından hazırlanmıştır.

Söz konusu rapordan özetle "parsellerin arazi kullanım yetenek sınıfının tarımsal kullanım ve bitkisel türlerin kullanımı ile oluşturulan park rekreasyon alanları şeklinde kullanıma uygun olmayan yani herhangi bir bitkisel üretimin yapılamayacağı VII .sınıf arazi kullanım yetenek sınıfında

olduğu, çok sığ toprak yapısı (0-20) ve %30+ üstünde çok dik arazi eğimi içerdikleri, aşınmaya karşı çok dayanıklı andezit kayası içermeleri ve andezit kayasının parsellerin tamamına yakınında toprak yüzeyine çıkmış olması, aşırı arazi eğimine bağlı olarak yüzey erozyonunun çok şiddetli olması parsellerin tarımsal ve bitkisel üretimde kullanımı ile park ve rekreasyon alanı olarak kullanımını engelleyecek özellikler içerdiği ve tarım dışına çıkarılması uygun olan marjinal arazi sınıfında olduğu sonucuna ulaşılmıştır.” Denilmektedir.

6. PLAN GEREKÇESİ

İzmir'deki mevcut durumdaki konut açığı ile deprem ve diğer afetlerle daha da artan sağlam ve sağlıklı yapı ihtiyacının karşılanmasına yönelik alan arayışı gereği; kent bazında yapılmış bilimsel çalışmalar ve üst ölçek plan kararları dikkate alınmıştır. Üst ölçek planda gelişme alanı belirlenmiş olan planlama alanının yer aldığı Çiğli ilçesi bu bilimsel çalışmalarda Fiziksel, Mekansal ve Yapılaşma Özellikleri açısından risk taşıyan bölgeler arasında çok düşük düzeyde kalmaktadır. Bütün bu etkenler sonucunda üst ölçek plan kararlarında belirlenen gelişme alanlarında plan yapılmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Uzun dönemler yeni gelişme alanı açılmaması yeni yapılaşmaya hazır alan yaratılmaması eski yapıların kullanımına zorlama yaratırken mevcut talebe cevap veremez hale getirmiştir. Bu kapsamda 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında Kentsel Gelişme Alanı olarak belirlenen alanda üst ölçekli plan kararına uygun olarak alt ölçekli plan çalışması yapılmıştır. Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğinin 7. Maddesi Genel planlama esaslarının c ve ç bentlerinde de belirtildiği üzere; *Planlar, kademesine ve ölçeğine göre ve yapılış amacının gerektirdiği ayrıntı düzeyinde kalmak koşuluyla alt kademedeki planları yönlendirir. Üst kademe planlar, alt kademesindeki planlara mekânsal nitelikte hedef koyan, yol gösteren ve ilke belirleyen plandır.* Bu kapsamda 1/100.000 ölçekli planda konulan hedef esas alınarak, çevre düzeni planının yönlendirmesine uygun olarak düzenleme yapılmıştır.

Mevzuat gereği de üst ölçek planlara uygun olarak alt ölçek planlarda revize yapılması gerekmektedir. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinin 2. Bölüm genel ilkeler başlığının 5. Maddesi 2. Bendi: *“Alt kademe planların, üst kademe planların kesinleştiği tarihten itibaren en geç bir yıl içinde ilgili idarece üst kademe planlara uygun hale getirilmesi zorunludur. Aksi halde, üst kademe planları onaylayan kurum ve kuruluşlar, alt kademe planları en geç altı ay içinde üst kademe planlara uygun hale getirir ve resen onaylar.”* Hükmü ile üst ölçek plan kararları, plan hedefleri esas alınarak alt ölçek plan düzenlemesi yapılması için süre bile tanınmıştır. Bu hüküm uyarınca 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında Kentsel Gelişme Alanı olarak belirlenen alanda yapılan analizlerle alınan kurum görüşleri uyarınca plan çalışması yapılmıştır.

İzmir ili, Çiğli ilçesi, Balatçık Mahallesi sınırlarında yer alan 969 ve 5879 parselin ifrazı öncesindeki 5681 parsel sayılı taşınmazları kapsayan alanda yapılan ve Bakanlık makamınca 23.05. 2023 tarihinde onaylanan 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği, 1/5.000 ölçekli Nazım İmar

Planı ve 1/1.000 ölçekli Uygulama İmar Planı İZMİR 8. İDARE Mahkemesinin 07/05/2024 tarihinde ESAS NO:2023/554 KARAR NO: 2024/498 sayılı kararıyla iptal olmuştur. Mahkeme kararında belirtilen hususlar yerine getirilerek yeniden çalışma yapılmıştır. 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı onay aşamasında yürürlükte iken 3194 satılı imar kanununun geçici Geçici Madde 17- (Ek:29/11/2018-7153/17 md.) ile yapılan değişiklikle "Yürürlükteki 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planları, 5 yıl içinde üst ölçekli çevre düzeni planı veya nazım imar planına dönüştürülür. Bu süre içinde, bu planlarda revizyon yapılamaz, yapılacak plan değişikliklerinin usul ve esasları yönetmelikle belirlenir." Hükmü gereği 25.000 ölçekli çevre düzeni planında değişiklik yapılamayacağından; plan çalışması çevre düzeni planı değişikliği olarak değil nazım plan olarak hazırlanan üst ölçek planlara göre plan çalışması yapılmıştır. Bu doğrultuda uygulama imar planı üst ölçek plana göre hazırlanmıştır.

6.1. MAHKEME KARARI VE İPTAL GEREKÇELERİ ve AÇIKLAMALAR

Mahkeme kararının iptal gerekçeleri dikkate alınarak yeniden plan çalışması hazırlanmıştır. Mahkeme kararının iptal gerekçeleri şu ana başlıklarda toplanmaktadır:

- Otoyolun 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında işlenmemiş olması: İzmir Kuzey Doğu Çevre Yolu olarak tanımlanan otoyol projesinin planlara işleniş biçiminin parçacı olması dolayısıyla plan değişikliği işlemlerinin planların bütünlüğüne, şehircilik ilkeleri, planlama esaslarına, imar mevzuatına aykırı olması
- En üst kademedeki plan olan 1/100.000 ölçekli İzmir-Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni 1/100.000 ölçekli İzmir-Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planında 40'ın üzerinde eğimli alanlar yapılaşma olanağı bulunmayan alanlar olarak kabul edilmiş olduğu halde dava konusu planlar aracılığıyla bu alanların yapılaşmaya açıldığı, bu durumun planlama sınırı içerisinde benzer eğim özellikleri gösteren alanların yapılaşmaya açılması açısından emsal teşkil edebileceği ve dolayısıyla planların kademeli birlikteliği ilkesine uygun olmayan bir içerik yaratıldığı belirtilerek ÇDP plan açıklama raporunda YASAL, DOĞAL VE YAPAY EŞİKLER olarak Kabul edilen ve yapılaşma sınır getirilen alanların açıklaması yapılmıştır.
- Orman Genel Müdürlüğü, İzmir Orman Bölge Müdürlüğü'nün 09.05.2022 tarih kurum görüşünde yer verilen hususların dikkate alınmadığı bu çerçevede mevzuata uygun olmayan işlemlerin yapıldığı, orman olarak tescil edilmiş 1182 parsel ile olan mülkiyet çakışmasının ve bu yönde verilen olumsuz kurum görüşün dikkate alınmamış olması temelinde kamu yararına uygun olmadığı,
- Önerilen konut gelişme alanının yaratacağı yoğunluk ve nüfusun ulaşım sistemini nasıl etkileyeceğinin değerlendirilmediği, bu hususa plan açıklama raporunda sadece genel ifadelerle yer verildiği ve dolayısıyla plan açıklama raporlarının teknik ve nesnel açımları içermediği,

- Rezerv Alan İptal Gerekçesi İle ilgili olarak; “Rezerv Yapı Alanı” kapsamında statü değişikliğine konu edilmesinin yeşil kuşak stratejisi üzerinden plan bütünlüğünü bozucu etki yaratacak olması şeklindedir.

MAHKEME KARARINA İLİŞKİN AÇIKLAMALAR

Plan çalışması 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planına öngörölmüş olan plan göre; afet riski altında olan ve çok yoğun göç alan İzmir’de ihtiyaç olan yeni yapı stoku ile kentsel yenileme aşamasında ihtiyaç olacak geçici konut kullanımı için alan oluşturulması hedefiyle hazırlanmıştır. İzmir de yeni konut bölgelerinin kısıtlanması konut ve arazi değerlerini arttırmakta artan konut değerleri ile birlikte tüm sektörleri etkileyen bir ekonomik domino etkisi oluşturmaktadır.

Plan açıklama raporunun konut stoku bölümünde de aktarıldığı üzere İzmir de mevcut yapılaşmanın 0.65’i kaçak statüsündedir. Bu oranda kaçak yapılaşma olan kentte yapıların risk taşınama ihtimali bulunmamaktadır. Yapılan plan çalışması ile sağlıklı bir konut dokusu oluşturulması bu oluşturulan alanda yapılan rezerv alan belirlemesi ile elde edilen konut bölgesinin bir kısmının kentsel dönüşüme hizmet sunması hedeflenmiştir. Bu hedef ile İzmir 1/25.000 Ölçekli Kentsel Bölge Çevre Düzeni İmar Planı için yapılan analizlerde belirlenen sağlıklılaştırma ve yenileme alanlarında kullanılacak rezerv alan yaratılmış olacaktır

1.derece deprem bölgesi üzerinde kurul olan İzmir kent merkezindeki yapıların büyük bir çoğunluğunun 1975 yılı deprem yönetmeliği ve 1999 öncesi deprem yönetmeliğine göre yapılaşmış nitelikteki yapı stoğuna sahip olması; mevcutta 4.5 milyon nüfus için acil olarak önlem alınması ve dönüşüm çalışmalarının acilen yapılması zorunlu kılmaktadır. Bu bilimsel olarak da kabul edilmiş bir gerçektir. Bu gerçeğe yüz yüze olunmasına karşın kent genelinde başlamış olan yenilenme hareketleri yetersiz ve başarısızdır. Son derece ciddi afet risklerine karşı özellikle merkez kent dokusunun hazır hale gelmesi için kent merkezi çeperinde planlamaya konu olan alan gibi alanların planlanarak yeni yapı stoğu için hazır hale getirilmesi gerekmektedir. Kent merkezinde oluşturulacak bu tür alanlarla mevcut altyapı ile bütünleşme sağlanacak ve sağlıklı gelişmeye katkı sağlanacaktır.

İzmir’de mevcut durumdaki konut açığı ve deprem ile daha da artan sağlam ve sağlıklı yapı ihtiyacı sonucunda üst ölçek plan kararlarında belirlenen gelişme alanlarında plan yapılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Uzun dönemler yeni gelişme alanı açılmaması yeni yapılaşmaya hazır alan yaratılmaması eski yapıların kullanımına zorlama yaratırken mevcut talebe cevap veremez hale getirmiştir. Özellikle şehrin dış çeperlerinde giderek artan yeni yapılanma talepleri mevcut durumdaki kaçak yapılaşmayı daha da tetiklemekte hobi bahçesi, tin house gibi üstü örtülü konut yapılaşmalarını ortaya çıkarmış gelinen durumda altyapısı olmayan doğaya ve çevreye daha zarar veren bir durum yaşanmaya başlanmıştır. Kaçak yapı anlamında oldukça yüksek bir yüzdeye sahip olan kentte kent çeperlerindeki bu düzensiz yapılaşma eğilimleri yeni gelişme alanlarının planlamasını baskılar düzeydedir. Bu çerçevede üst ölçek planlarda plan kararı bulunan alanda planlı yapılaşma ve

aktarılan tüm hedeflerin gerçekleşmesi için rezerv yapı alanı belirlemesi ve plan çalışması yapılmıştır.

Mahkeme kararlarında belirtilen:

- Otoyolun 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında işlenmemiş olması: İzmir Kuzey Doğu Çevre Yolu olarak tanımlanan otoyol projesinin planlara işleniş biçiminin parçacı olması dolayısıyla plan değişikliği işlemlerinin planların bütünlüğüne, şehircilik ilkeleri, planlama esaslarına, imar mevzuatına aykırı olması:

Karayolları 2. Bölge müdürlüğü görüşü doğrultusunda plana aktarılan otoyol güzergahı ve iniş kolunun mahkeme kararında 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında yer almadığının konu edilmesi üzerine bu durum Karayolları 2. Bölge müdürlüğüne görüş olarak sorulmuştur. Karayolları 2. Bölge müdürlüğünün 30.07.2024 tarih 1585929 sayılı yazısı ile otoyol projelendirme süreci devam ettiği için kesinlik kazanmadığı bu nedenle halen proje aşamasında olduğundan 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında güzergahın işlenmesi hususunda talep yapılmadığı belirtilerek; yapılacak plan çalışmasında söz konusu güzergahın dikkate alınması bildirilmiştir. Konuyla ilgili yapılan araştırmada otoyol güzergahının ÇED süreci devam ettiği için kesinlik kazanmadığı öğrenilmiştir. Mahkeme kararına konu plan çalışması aşamasında bu durum belirtilmeden otoyol inişinin plana işlenmesi bildirildiğinden planlama sahası içindeki otoyol ve iniş kavşağı plana aktarılmıştır. Mahkeme kararı uyarınca hazırlanan planda son Karayolları 2. Bölge müdürlüğü görüşü esas alınmış, otoyol güzergahı proje aşamasında olduğu ve 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında işli olmadığı için otoyol güzergahı ve iniş kolları işlenmemiş bu bölümde pasif yeşil alan belirlemesi yapılmıştır.

- En üst kademedeki plan olan 1/100.000 ölçekli İzmir-Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni 1/100.000 ölçekli İzmir-Manisa Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planında 40'ın üzerinde eğimli alanlar yapılaşma olanağı bulunmayan alanlar olarak kabul edilmiş olduğu halde dava konusu planlar aracılığıyla bu alanların yapılaşmaya açıldığı, bu durumun planlama sınırı içerisinde benzer eğim özellikleri gösteren alanların yapılaşmaya açılması açısından emsal teşkil edebileceği ve dolayısıyla planların kademeli birlikteği ilkesine uygun olmayan bir içerik yarattığı belirtilerek ÇDP plan açıklama raporunda YASAL, DOĞAL VE YAPAY EŞİKLER olarak Kabul edilen ve yapılaşma sınır getirilen alanların açıklaması yapılmıştır.

Çevre düzeni planının plan açıklama raporundaki YASAL, DOĞAL VE YAPAY EŞİKLER bölümünde:

Çevre Düzeni Planı kararlarının üretilmesi aşamasında, planlama kararlarını doğrudan etkileyecek olan eşiklere ilişkin çalışma, analiz aşamasında yapılmış, yasal ve doğal eşikler belirlenmiş, belirlenen yasal ve doğal eşiklerden yola çıkarak eşik sentezi çalışması yapılmıştır. PLAN KARARLARI AŞAMASINDAKİ SAPTAMALAR PLAN KARARI GELİŞME ALANI OLARAK BELİRLENEN ALANDA ÜST

ÖLÇEK TARTIŞILAMAZ.GEREK ÇİĞLİ DE PLANLAMA ALNININ HEMEN BİTİŞİĞİNDE GREKSE NAZRLIDERE DE BU EĞİM VE ÜZERİNDEN BİRÇOK ALAN GELİŞME ALANIDIR.

Analiz çalışmasında gerek doğal ve gerekse yasal eşikler üç gruba ayrılmış ve kullanım kararlarının verilmesinde yönlendirici olacak eşikler belirlenmiştir. Planlama Bölgesi içinde planlama kararlarını yönlendirecek doğal eşikler planlama kararlarını etkileme düzeylerine göre üç grup halinde ele alınmıştır. Bu kapsamda, birinci derece doğal eşik olarak; yapılaşma olanağı bulunmayan, %40'ın üzerinde eğimli alanlar kabul edilmiştir.

İkinci derece doğal eşikler olarak; yapılaşma maliyetinin diğer alanlara göre daha yüksek olduğu, altyapının zor gerçekleştiği %25-40 arasında eğime sahip alanlar ve deprem anında etkilenme oranı yüksek olacak, özel inşaat önlemleri gerektiren aktif fay hatlarının bulunduğu alanlar ve yine özel önlemler gerektiren taşkın alanları ile sazlık bataklık alanlar kabul edilmiştir.

Üçüncü derece doğal eşik olarak ise; yerleşme aşamasında, ikinci derece eşiklere oranla daha yerleşilebilir olsa da özel önlem ve düzenleme gerektiren alanlar olarak nitelendirebileceğimiz % 10-25 arası eğimli alanlar ve alüvyon zeminli alanlar belirlenmiştir.

Planlama kararları açısından yönlendirici olan yasal eşikler de üç farklı grup halinde ele alınarak gruplanmıştır. Birinci derece yasal eşik olarak kesinlikle yapılaşma öngörülme alanlar olarak nitelendirebileceğimiz; mutlak tarım alanları, sulama alanları, orman alanları, doğal koruma alanları (Milli Park, Tabiat Parkı vb.), 1. derece doğal sit alanları, 1. ve 2. Derece arkeolojik sit alanları, içme suyu baraj koruma kuşakları ve Ramsar Alanı sınırları ile birlikte ekolojik koridor niteliğindeki nehir veya nehir havzaları kabul edilmiştir.

İkinci derece yasal eşikler olarak, aslen korunması gereken alanlar olan, kontrollü kullanıma açılabilen ve kullanım kararlarının oluşturulması için farklı kurumsal kararlara gereksinim duyulan alanlar belirlenmiş; mutlak tarım arazileri haricindeki tarım toprakları, mera alanları ve 2. ve 3. derece doğal sit alanları ve 3. derece arkeolojik sit alanları bu grupta toplanmıştır.

Üçüncü derece yasal eşik olarak; büyük bölümü orman alanları ile iç içe ve bitişik konumda yer alan makilik fundalık alanlar, Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak belirlenen ve Bölge ilan gerekçesine yönelik özel önlem gerektiren alanlar, planlanması aşamasında sahip olduğu yapılaşma özelliklerine uygun karar oluşturulması gereken alanlar ile planlama yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na ait olan, planlama bütünlüğü ve ilan gerekçeleri gözetilerek planlanacak alanlar olarak nitelendirebileceğimiz turizm merkezleri ve kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri sınırları kabul edilmiştir.

Birinci bölüm; İzmir Merkez Kent olarak tanımladığımız Balçova, Bornova, Buca, Çiğli, Gaziemir, Güzelbahçe, Karşıyaka, Konak, Narlıdere, Bayraklı, Karabağlar, Menderes ve Menemen ilçelerindeki yerleşmeleri kapsamaktadır.

Çevre düzeni planının hedef yılında İzmir Merkez Kent nüfusu 3.800.000 kişi olarak kabul edilmiştir. Mevcut büyüme eğiliminin sürmesi durumunda, kentsel alan büyüklüğünün yaklaşık 30.000 hektarı geçeceği belirlenmiştir. Denilmektedir.

Planlama alanı bu bölümde belirtilen ikinci ve üçüncü derece yasal eşikler sınıfında yer almamaktadır. Eğitim açısından ise alan değerlendirmesi yapıldığında yapılaşmaya engel bir eğime sahip olmadığı plan açıklama raporunda yapılan tüm hususlara göre değerlendirme yapılarak belirlenmiş bir plan kararı olduğu için aykırı bir husus bulunmadığı görülmektedir. Nitekim şehrin başka akslarında bu eğimin üzerinde birçok alanda yapılaşmanın gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Raporun eğitim ve yükseklik durumu başlığında bu örnekler aktarılmış ve eğitim durumu açıklaması yapılmıştır.

4.4.1.2. Kentsel Gelişme Alanları bölümünde

İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda yer alan kentsel gelişme kararları aşağıdaki bölümde illere ve yerleşmelere göre açıklanırken, önerilen gelişme alanlarının, yerleşmelerde var olan mevcut imar planları ile karşılaştırması yapılmış, imar planlarının yeterliliği de ayrıca değerlendirilmiştir.

2025 yılı için gereksinim duyulan kentsel gelişme alanı büyüklüklerinin belirlenmesinde, ilgili yerel idarelerce onaylanan imar planları, sektörel yatırım kararları, yerleşim birimlerinin teknik ve sosyal altyapı yeterlilikleri, bu çevre düzeni planında yerleşim birimleri için getirilen plan kararları dikkate alınarak 2025 yılına kadar gerekli olan kentsel gelişme alanı büyüklükleri saptanmıştır.

2025 yılı için gereksinim duyulan alanın 5.670 hektarlık bölümü İzmir Merkez kente bitişik boş, planlı/planlanabilir alanlardan karşılanabilirken, ilave alan gereksiniminin ise merkez kentin dışındaki yeni sanayi alanları ile konut alanlarının bulunduğu saçaklanmış yerleşme merkezleri çevresinde düzenlenmiş kentsel gelişme alanlarında ve bu planda önerilen yatırım kararlarının çevresindeki yerleşim alanlarında karşılanması hedeflenmiştir.

Onaylı imar planlarının sınırları içinde, henüz yapılaşmaların başlamadığı konut alanlarının dağılımına bakıldığında kent merkezine yakın bölgelerde geniş boş alanların bulunmadığı, geniş boş alanlara kentin kuzey ve batı bölümlerinde rastlandığı görülmektedir.

Değerlendirme ve Kararlar: İzmir Merkez Kent için gerekli alan büyüklüğüne ve mevcut yerleşme çevresinde var olan eşiklere bakıldığında, İzmir merkez kent çevresinde belirlenen düzeyde bir alanın planlanarak gelişmeye açılmasının olanaklı olmadığı açıktır. Bu nedenle, bugün için İzmir merkez kent olarak bir bütün olarak tanımlanan yerleşik alan, plan dönemi sonunda saçaklanmalarla genişleyecek, nüfusun bir bölümü doğal eşiklerin ve tarım alanlarının da ötesinde, ulaşım olanakları güçlendirilmiş çeperdeki küçük kent bölümlerinde yaşar duruma gelecektir. İzmir çevresinde yeni yer seçen çalışma alanlarının, organize sanayi bölgelerinin ve toplu konut yatırımlarının dağılımı böylesi bir yönlenmeyi

kolaylaştırırken, İzmir merkez kentte artan ulaşım süreleri ve maliyetleri de nüfusun merkez kent dışında, çalışma alanlarına yakın yerleşmesini özendirilmektedir. Çevre Düzeni Planı'nda İzmir'de özellikle kuzey aksında yeni gelişme alanları düzenlenmiş ve sanayi gelişimindeki kuzeye kaymaya koşut olarak konut gelişmesinin de kuzeye kayması hedeflenmiştir. Bu alanların ulaşım bağlantılarını güçlendirecek yatırımların, karayolu ve demiryolu bağlantılarının programlanmış olması da bu gelişmeyi desteklemektedir. Planlama alanının ulaşılabilirliği oldukça yüksek durumda olduğundan gelişme alanı belirlenmesi için en uygun yer seçimi olduğu ÇDP plan açıklama raporuna göre de kesindir.

Merkez Kent çevresindeki alanlardan, yapılaşma öngörülmeyen ve orman alanı olmayan bölümlerin ağaçlandırılması, rekreasyon alanları olarak düzenlenmesi ve kent çevresinde geniş bir yeşil kuşak oluşumu desteklenmiştir. Denilmektedir, Gelişme alanları belirlenen yerler bu kapsamda değildir. Aynı zamanda rapor ekinde sunulan ziraat raporundan da anlaşılacağı üzere alanda ve alanın yeşil kuşağa hizmet edecek bitkilendirmeye konu bir alan olması fiziki yapısı açısından mümkün değildir. Jeolojik etüt verilerine göre alanda yapılaşmaya engel bir husus bulunmamaktadır. Orman niteliğinde de olmayan alanda bütün bu değerlere göre gelişme alanı belirlenmesinde bir sakınca bulunmamaktadır. İmar planına esas jeolojik etüt çalışması ve ziraat mühendisi raporu esas alınmıştır. Bu raporda alanda yapılaşmaya engel bir husus olmadığı ortaya konmuştur.

- Orman Genel Müdürlüğü, İzmir Orman Bölge Müdürlüğü'nün 09.05.2022 tarih kurum görüşünde yer verilen hususların dikkate alınmadığı bu çerçevede mevzuata uygun olmayan işlemlerin yapıldığı, orman olarak tescil edilmiş 1182 parsel ile olan mülkiyet çakışmasının ve bu yönde verilen olumsuz kurum görüşün dikkate alınmamış olması temelinde kamu yararına uygun olmadığı,

Taşınmazın orman kadastrounda kalan bölümünün terkin işlemi yapılmıştır. Orman ile çakışan bölümü kalmamıştır. İlk imar planında da orman niteliğinde olan bölüm plan çalışmasına konu edilmemiş olduğundan kurum görüşü yerine getirilmiştir. Ancak mahkeme kararında görüşün tamamen plan yapılmasını sakıncalı görme yaklaşımı nedeniyle yapılan terkin işlemiyle birlikte kurum görüşüne aykırı her türlü husus ve farklı yaklaşımlar ortadan kaldırılmıştır.

- Önerilen konut gelişme alanının yaratacağı yoğunluk ve nüfusun ulaşım sistemini nasıl etkileyeceğinin değerlendirilmediği, bu hususa plan açıklama raporunda sadece genel ifadelerle yer verildiği ve dolayısıyla plan açıklama raporlarının teknik ve nesnel açılımları içermediği,

1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı uyarınca 1/25000 ölçekli nazım planda gelişme alanı belirlemesi yapılan çalışmada 1/5000 ölçekli nazım imar plan açıklama raporlarında nüfus hesabına ilişkin tablo ve verilerle açıklanmıştır. Önerilen yapı yoğunluğu ve yapı yüksekliği çevre yapılanma koşulları ile benzer hatta çevre yapılaşma koşullarının altındadır. Ulaşım ile ilgili Katip Çelebi üniversitesince ulaşım analizi yapılmış bu raporlara ek olarak sunulmuştur. Ulaşım analizinde de

alanın gelişme alanı belirlenmesi halinde yeni bir yük getirmediği mevcut yol sisteminin yeterli olduğu, toplu taşıma olanaklarından yararlandığı ifade edilmektedir.

- Rezerv Alan İptal Gerekçesi İle ilgili olarak; “Rezerv Yapı Alanı” kapsamında statü değişikliğine konu edilmesinin yeşil kuşak stratejisi üzerinden plan bütünlüğünü bozucu etki yaratacak olması şeklindedir.

Belirlenen alan mevcut yapılaşma ile iççice olan ve bu mevcut dokunun bütünleştiği bir alandır. Alanda herhangi bir bitki örtüsünün yetişmesi mümkün olmadığından yeşil kuşak niteliği taşıyacak bir alan değildir. Mevcut durumda da alanda bir yeşil doku ya da bir bitki örtüsü bulunmamaktadır. Aynı zamanda alan çevresinde de yeşil kuşak oluşumunu sağlayan ve devamlılığı olan bir yeşil bitki örtüsü yer almamaktadır. 6306 sayılı yasanın ana amacı; afet riski altındaki alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapıların bulunduğu arsa ve arazilerde, fen ve sanat norm ve standartlarına uygun, sağlıklı ve güvenli yaşama çevrelerini teşkil etmek üzere iyileştirme, tasfiye ve yenilemelere dair usul ve esasları belirlemektir. Kanunda öngörülen amaçlar çerçevesinde kullanılmak üzere; Riskli alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapılarda ikamet edenlerin nakledileceği rezerv konut ve işyerleri, gelir ve hasılat getirecek her türlü uygulama, yerleşim yerlerinin ihtiyacı olan sosyal, teknik ve kültürel altyapı ve üstyapı tesisleri ile çevre düzenlemeleri, yapılabilen ve bu alanlar yeni yerleşim alanı olarak kullanılabilir. Rezerv yapı alanı bu kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda kullanılmak üzere, İdarece belirlenebilmektedir.

Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmeliğin 21 Maddesinin 7. Bendi “(7)(Ek:RG-20/11/2021-31665-CK-4825/5 md.) Orman alanlarına bitişik parsel oluşturulamaz. İmar planı hazırlanırken, yangına müdahaleyi kolaylaştırmak bakımından, itfaiye araçlarının ulaşımını sağlamak üzere, orman sınırı ile parsel arasında asgari 10 m yol bırakılır.” Şeklindedir.Yönetmeliğe uygun şekilde plan kararları üretilmiştir.

6.2. PLAN KARARLARI

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve 1/25.000 ölçekli nazım imar planı, 1/5000 ölçekli nazım imar planı plan kararı olan Kentsel Gelişme Alanı hükümlerine uygun olarak; analiz ve sentez çalışması, mahkeme kararı ve hazırlanan ziraat raporu ile ulaşım raporuna göre plan kararları üretilmiştir.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı doğrultusunda hazırlanan 1/25.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile kentsel gelişme alanı olarak belirlenen alanda Kentsel Gelişme Alanı hükümlerine uygun olarak; çevre düzeni planının genel ilke, hedef ve kararlarına uygun olarak, planlama alanının genel kullanım biçimlerini, gelecekteki nüfus yoğunluklarını, kentsel, sosyal ve teknik altyapı alanlarını, ulaşım sistemlerini gösteren 1/5000 ölçekli nazım imar planı kararları üretilmiş ve bu kararlara uygun olarak uygulama imar planı kararları belirlenmiştir.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planının plan açıklama raporunda; İzmir-Manisa Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda önerilen gelişme alanlarının, yerleşmelerde var olan mevcut imar planları ile karşılaştırması yapılarak, imar planlarının yeterliliğine göre değerlendirildiği belirtilmektedir. 2025 yılı için gereksinim duyulan kentsel gelişme alanı büyüklüklerinin belirlenmesinde, ilgili yerel idarelerce onaylanan imar planları, sektörel yatırım kararları, yerleşim birimlerinin teknik ve sosyal altyapı yeterlilikleri, bu çevre düzeni planında yerleşim birimleri için getirilen plan kararları dikkate alınarak 2025 yılına kadar gerekli olan kentsel gelişme alanı büyüklüklerinin saptandığı açıklanmaktadır. Bu raporda deprem gibi yeni yapılaşmayı tetikleyici doğal afetlerden söz edilmese de yaşanan son durumda planlama disiplini açısından yeni gelişme alanlarının üst ölçek planlara göre gerçekleşmesi gerekli kılınmaktadır. Bu raporda; İzmir Merkez Kenti oluşturan bütünsel alan içinde yer alan yerleşmelerin yerleşik alanlarının toplam büyüklüğünün 21.200 hektar olduğu, planının hedef yılında İzmir Merkez Kent nüfusunun 3.800.000 kişi olarak kabul edildiği, mevcut büyüme eğiliminin sürmesi durumunda, kentsel alan büyüklüğünün yaklaşık 30.000 hektarı geçeceğinin belirlendiği, İzmir Merkez Kenti oluşturan yerleşik alan çevresinde henüz yapılaşmamış kentsel gelişme alanı olarak planlanmış onaylı imar planlarının büyüklüğüne bakıldığında 5.670 hektar alanın var olduğunun görüldüğü, imar planlarının yeterliliğine ilişkin değerlendirme yapılırken, onaylı imar planları içinden tarım alanları, orman alanları, doğal karakteri korunacak alanlar, jeolojik sakıncalı alanlar, büyük askeri alanlar ve sit alanları çıkarılarak yeterlilik hesaplamasında kullanılacak alan büyüklüğü belirlendiği, 2025 yılı için gereksinim duyulan alanın 5.670 hektarlık bölümünün İzmir Merkez kente bitişik boş, planlı/planlanabilir alanlardan karşılanabilirken, ilave alan gereksiniminin ise merkez kentin dışındaki yeni sanayi alanları ile konut alanlarının bulunduğu saçaklanmış yerleşme merkezleri çevresinde düzenlenmiş kentsel gelişme alanlarında ve bu planda önerilen yatırım kararlarının çevresindeki yerleşim alanlarında karşılanmasının hedeflendiği belirtilmektedir.

Çevre Düzeni Planında İzmir'de özellikle kuzey aksında yeni gelişme alanlarının düzenlendiği ve sanayi gelişimindeki kuzeye kaymaya koşut olarak konut gelişmesinin de kuzeye kaymasının hedeflendiği görülmektedir. 1973 yılından bu yana İzmir için yapılan tüm üst ölçek planlarda özellikle konut yerleşimi için tercih edilen kuzey aksında yapılan gelişme alanı belirlemesi meri çevre düzeni planında da benimsenmiştir. Bu alanların ulaşım bağlantılarını güçlendirecek yatırımların, karayolu ve demiryolu bağlantılarının programlanmış olması da bu gelişmeyi desteklemektedir.

Benimsenen bu hedeflere göre plan çalışması hazırlanmış, yüksek yoğunluklu gelişme konut alanı ve konut alanı ile gelecek nüfus için Mekansal planlar yapım yönetmeliğinde belirtilen standartlar esas alınarak ilkokul alanı, sağlık tesisi alanı, sosyal tesis alanı belirlenmiştir. Alan ve yakın çevresinin belediye hizmetleri için de alan oluşturulmuş, belediye hizmet alanı belirlemesi yapılmıştır. Kurum ve kuruluşlardan alınan görüşler doğrultusunda su yüzeyi ve trafo alanları belirlenmiş analizler

sonucu elde edilen veriler doğrultusunda standartlara uygun eğimde ikinci derece yol güzergahı oluşturulmuştur.

Önceki bölümlerde de bahsedildiği üzere kentin afet geçmişi, mevcut konut stokunun fiziksel durumu ve gün geçtikçe eskiyor oluşu, bu stokun kendini yenilemesinin uzun bir zaman alması ve bu yenileme için uygun zeminin oluşmamış olması, bir yandan yaşanabilecek afetler ve kent direncini düşürme niteliği olan olaylar nedeniyle İzmir kentinde önemli ölçüde konut alanına ihtiyaç bulunmaktadır. Konut alanı için rezerv alan ihtiyacı yaşanmaktadır.

Yeni belirlenecek konut alanları yalnızca kentteki afet riski açısından değil kentsel dönüşüm açısından da bir ihtiyaçtır. Kentsel dönüşüm alanı olarak belirlenen alanlarda yerinde dönüşüm yapılmak istense dahi var olan nüfusun geçici konut ihtiyacının karşılanması açısından bu tür alanlara ihtiyaç duyulmaktadır. İzmir, yapı stokunun eskimesi, sağlıksız olması nedeniyle önümüzdeki yıllarda kentsel dönüşümün yoğun şekilde yaşanacağı kentler arasındadır.

Bütün bunlar gözetilerek yapılan planlama çalışması ile alan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planına göre hazırlanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ile 1/5000 ölçekli nazım plana göre uygulama imar planı düzenlenmiştir.

Farklı yöntemler kullanılarak hazırlanan Çiğli ilçesi nüfus projeksiyonuna göre ilçenin nüfusunun her yıl artış göstereceği anlaşılmaktadır. Nüfus projeksiyonuna ek olarak Çiğli ilçesi bazında verilen plan kararları ve yapılan yatırımlar da bu artışı destekler niteliktedir. Dolayısıyla plan çalışması salt kendi sınırlarına değil çevresinde yer alan nüfusa da hitap etmektedir.

ÇİĞLİ İLÇESİ NÜFUS PROJeksiYON HESABI						
YILLAR	NÜFUS PROJeksiYON HESABI YÖNTEMLERİ					
	ÜSSEL YÖNTEM (kişi)	EN KÜÇÜK KARELER YÖNTEMİ (kişi)	BİLEŞİK YÖNTEMİ (kişi)	FAİZ	ARİTMETİK YÖNTEM (kişi)	ORTALAMA (kişi)
2020	204549	216535		207506	213056	210411
2025	2199882	229426		222945	255590	231961
2030	236364	242318		239533	298124	254085
2035	254082	255209		257355	340658	276826
2040	273128	268101		276504	383193	300231
2045	293602	280992		297077	425727	324349
2050	315610	293884		319180	468261	349234

Tablo 7: Çiğli İlçesi Nüfus Projeksiyonu

Planlama alanı nüfusu Türkiye İstatistik Kurumu tarafından 06.03.2023 tarih ve 49685 sayı ile yayımlanan adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçları "illere göre hane halkı büyüklüğü" tablosunda yer alan İzmir için 2,81 kişi/hane verisi esas alınarak hesaplanmıştır. Planlama alanı nüfusu 3.786 kişidir.

Tablo 8: Karşılaştırmalı Arazi Kullanım Tablosu

FONKSİYON ADI	MAHKEME KARARI İLE İPTAL EDİLEN İMAR PLANI ALAN (M ²)	ÖNERİ İMAR PLANI ALAN (M ²)	FARK (ÖNERİ-MERİ) ALAN (M ²)
BELEDİYE HİZMET ALANI	749	750	1
GELİŞME KONUT	112276	112276	0
İLKOKUL ALANI	7896	7896	0
PARK	39155	38471	-684
PASİF YEŞİL ALAN	0	37516	37516
SAĞLIK TESİSİ	5937	5937	0
SOSYAL TESİS	2961	2961	0
SU YÜZEYİ	2632	3062	430
TRAFO ALANI	44	44	0
YOL VE OTOPARK	64776	28188	-36588
TOPLAM	236426	237102	676

Tablo 9: Planlama Alanı Arazi Kullanım Dağılımı

FONKSİYON ADI	ÖNERİ İMAR PLANI		
	ALAN BÜYÜKLÜĞÜ(M2)	YENÇOK	EMSAL
BELEDİYE HİZMET ALANI	750	12.00 m.	1,00
GELİŞME KONUT	112276	Zemin+6 Kat	1,50
İLKOKUL ALANI	7896	12.00 m.	1,00
PARK	38471	-	-
PASİF YEŞİL ALAN	37516	-	-
SAĞLIK TESİSİ	5937	12.00 m.	1,00
SOSYAL TESİS	2961	12.00 m.	1,00
SU YÜZEYİ	3062	-	-
TRAFO ALANI	44	-	-
YOL VE OTOPARK	28188	-	-
TOPLAM	237102		

Planlama alanı 244035.04 m² yüzölçümündedir. Emsal değeri 1.5, hane halkı büyüklüğü 2.81, daire büyüklüğü 125 m² esas alınarak hesaplanan nüfus 3.786 kişidir. Planlama alanı içerisinde yaşayacak olan nüfusun kullanımına yönelik Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğinde belirlenen standart değerler doğrultusunda gerekli donatı alanları ayrılmıştır.

Gelişme konut alanında Emsal=1.5 Yençok=zemin+6 kat olarak belirlenmiştir. Tüm imar adalarında çekme mesafesi 5m. dir. Donatı alanlarında Emsal=1.00 ,Yençok=12 metre olarak belirlenmiştir.

Binaların Yangından Korunması Hakkında Yönetmelik hükümlerine uygun olarak parselin orman sınırına olan cephesinde 10.00 m. yaya yolu belirlenmiştir.

Gizem KÜÇÜKPEHLİVAN
Y.Şehir Plancısı

Gizem

Selma KISA
A Grubu Şehir Plancısı

Selma

Dosya No : 351332002
Plan No : 351073280
Ölçek : 1/1.000

İzmir İli, Çiğli İlçesi, Balatçık Mahallesi 5879 ve 969 Parsellere İlişkin 1/1.000 Ölçekli Uygulama İmar Planı 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'un 6. Maddesi uyarınca re'sen onaylandı.

EKİ
PLAN AÇIKLAMA RAPORUDUR.

-Bu Plan Açıklama Raporu kapak dâhil 44 sayfadır.-

.../.../2024

T.C.
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK ve
İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü a.

Selma Kisa
Şehir Plancısı
Denetim Başkanı