

# KENTSEL ULAŞIM PLANLAMASI, POLİTİKALARI VE DENEYİMLERİ



**TMMOB**  
**ŞEHİR PLANCILARI ODASI**  
**İzmir Şubesi**

*10 Mayıs 2013 İzmir*

**TMMOB Şehir Plancıları Odası**  
**İzmir Şubesi**

**İletişim**

Adres: 1441 Sok. No: 2 D: 11 Alsancak/İZMİR  
Tel: 0 (232) 422 28 90  
Fax: 0 (232) 421 41 90  
E-mail: spoizmir@spo.org.tr  
Website: www.spoizmir.org

**Yayına Hazırlayanlar**

Hilmi Evren ERDİN  
Utku CİHAN

**Kapak Tasarımı**

Ceyhun ÇUBUKÇU

**Grafik ve Baskıya Hazırlık**

M. Gürbüz FEHİM

**Baskı**

Aydan Yayıncılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.  
Alınteri Bulvarı 3364. Sk. No: 4  
Ostim - Ankara - 312 354 46 27

**ISBN: 978-605-01-0529-2**

Ekim 2013

# İÇİNDEKİLER

<b>SUNUŞ</b> .....	v
<b>AÇILIŞ KONUŞMALARİ</b> .....	1
Necati UYAR.....	3
Nehir YÜKSEL .....	5
Ali Rıza GÜLERMAN.....	6
<b>I. OTURUM:</b>	
<b>PLANLAMA VE ULAŞIM</b> .....	14
Oturum Başkanı: Prof. Dr. Sezai GÖKSU .....	15
Prof. Dr. Cüneyt ELKER.....	16
Doç. Dr. Ela BABALIK SUTCLIFFE .....	23
Yrd. Doç. Dr. Fikret ZORLU .....	35
<b>II. OTURUM:</b>	
<b>KENTLERDE ULAŞIM PLANLAMA DENEYİMLERİ</b> .....	47
Oturum Başkanı: Yrd. Doç. Dr. Hilmi Evren ERDİN.....	48
Prof. Dr. H. Murat ÇELİK.....	49
Lütfi Rifat TÜRKKAN .....	54
Erhan ÖNCÜ .....	69
<b>III. OTURUM:</b>	
<b>İZMİR'DE ULAŞIM PLANLAMASI,</b>	
<b>MEVCUT ULAŞIM POLİTİKA VE PROJELERİNİN KENTE ETKİSİ</b> .....	83
Oturum Başkanı: Zeki YILDIRIM.....	84
İsmail Hakkı ACAR .....	85
Yrd. Doç. Dr. M. Yıldırım ORAL.....	96
Taceddin KINAY .....	105
<b>SONUÇ BİLDİRGESİ</b> .....	116
Yrd. Doç. Dr. Hilmi Evren ERDİN .....	117

## **DÜZENLEME KURULU**

Yavuz DUVARCI – İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü  
Hilmi Evren ERDİN – Dokuz Eylül Üniversitesi  
Nehir YÜKSEL - Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi  
Ayla DOĞANÇ - Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi  
Aylin KALPAKÇI - Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi  
Nurhilal ATEŞ – Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi  
Hakan UZUN – ESHOT Genel Müdürlüğü  
Sibel BAŞALOĞLU – Bayraklı Belediyesi  
Utku CİHAN – İzmir Büyükşehir Belediyesi

## Sunuş

İzmir Kenti'nin üst ölçekli imar planları ve ulaşım ana planı olmasına rağmen son günlerde tüm şehirlerde olduğu gibi İzmir'de de gündeme gelen ya da uygulamaya geçen projelerin hazırlanmasında planlamanın bütüncül yaklaşım ilkesine uyulmadığını, ayrıca gündeme getirildiği biçimiyle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tanımlanan hiçbir bilimsel çalışma yapılmadan, katılımcılığı dışlayan bir yaklaşımla, plansız, parçacı ve tepeden inme bir tutumla, üstelik kendi kararlarına aykırı biçimde sunulduğunu görmekteyiz.

Kentlerin ulaşım sistemlerine ilişkin kararlar nasıl alınıyor? Bu konuda var olan yasal düzenlemeler yeterli midir? Son yıllarda, yapılan ulaşım ana planı ve nazım imar planı çalışmalarından bağımsız, planların hiçbirinde yer almayan projeler, merkezi yönetim tarafından birden bire, tepeden inme “biz size bunu yapacağız”, “...olacak, o kadar. Sivil topluma soracak halimiz yok” şeklinde dayatmacı bir tutumla ortaya çıkarılıyor, ihalesi yapılıyor, müteahhitleri bulunuyor ve uygulamasına da geçiliyor. Bugün Odamızca açılan birçok davaya konu olduğu gibi, plan olmadan veya plan kararları değiştirilerek Kanal İstanbul, Yeni İstanbul, 3. Köprü, 3. Havalimanı, İzmir Körfezine tünel, Konak Tüp geçişi gibi projeler yapılıyor. Bu durum “doğru” bir ulaşım planlamasının ve kent planlamasının yapılmadığını ortaya koyuyor. Oysa ki, doğru bir ulaşım planlaması yapılabilmesi için fiziksel planlamanın ve ulaşımın eşgüdümlü olarak çalışılması, ulaşım çözümlerinin rant için değil, kent ve kentli için yapılması gerekir. Proje bazlı bu önerilerin sisteme nasıl entegre edileceği, hangi sorunları çözmeye ya da yaratmaya aday olduğuna ilişkin geniş kapsamlı değerlendirmeler yapılmalıdır.

Tüm dünyada toplu taşımayı özendirici ve düzenleyici yaklaşımlar esas alınmakta ve öncelikler insan ve mevcut altyapının daha verimli kullanılmasına odaklanmaktadır. Son günlerde İzmir gündemine getirilen parçacı ve yatırımcı yaklaşımlar tüm dünyada terk edilmekte, kaynakları ve çevreyi tükettiği, geçici çözümler yaratıp sorunları daha da artırdığı için çağdışı ve yanlış olarak değerlendirilmektedir. Kent merkezleri artık yayalara ayrılmakta, yollar taşıt trafiğinden arındırılmakta ve sosyal ve kentsel yaşamın bir parçası haline dönüştürülmeye çalışılmakta iken kentlerimizde gündeme getirilen projeler ile yayalar ortadan kaldırılmaya, bireysel ulaşımın önü açılmaya çalışılmaktadır.

Ulaşım sisteminin, kentin arazi kullanım kararlarıyla tam bir uyum içinde olması ve birçok aktörün rolünün ve etkisinin bulunduğu ulaşım planlaması çalışmalarında şehir planıcısının yerini ve bugünün pratiğinde ulaşım planlamasının içeriğini tanımlayan bir yaklaşımın ve politikalarının geliştirilmesine ihtiyaç bulunduğu gerçeğinden hareketle, 10 Mayıs 2013 tarihinde ŞPO İzmir Şubesi olarak Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi'nde

*Kentsel Ulaşım Planlaması, Politikaları ve Deneyimleri*

(APİKAM) uzmanlar, akademisyenler ve öğrencilerin katılımı ile düzenlediğimiz “***Kentsel Ulaşım Planlaması, Politikaları ve Deneyimleri***” başlıklı Ulaşım Sempozyumu’nda gündeme getirilen tartışmaların yer aldığı bu yayının başta meslektaşlarımız olmak üzere herkese yararlı olmasını diliyoruz.

Sempozyuma katkı ve katılım sağlayan herkese teşekkür ederiz.

**TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi**  
**XII. Dönem Yönetim Kurulu**

22.10.2013

## **Açılış Konuşmaları**

**Necati UYAR**

(TMMOB Şehir Plancıları Odası Başkanı)

**Nehir YÜKSEL**

(TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şube Başkanı)

**Ali Rıza GÜLERMAN**

(İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı)





## **Necati UYAR**

TMMOB Şehir Plancıları Odası Başkanı

Sevgili arkadaşlar, hepiniz hoş geldiniz. Sizleri Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi arkadaşlarım adına saygıyla selamlıyorum. İzmir Şubemize ve emeği geçen tüm arkadaşlarımıza böyle bir etkinlikte bizi biraraya getirdiği için teşekkür etmek istiyorum.

Aslında zor bir konuyu konuşacağız. Son yılların belki de en çok konuşulan, bundan sonraki yıllarda da çokça konuşulacak olan bir konuyu burada konunun uzmanları olan meslektaşlarımız, hocalarımız ile tartışacağız. Hepinizin bildiği gibi ulaşım politikaları genel olarak planlama kararlarının içinde önemli bir bölümü oluşturuyor ancak, ne yazık ki bugüne kadar hakettiği değerin karşılığını bulamamış olan bir alan ulaşım konusu. Farklı uzmanlıkların bir arada çalışmasını gerektiren bir konu. Son yıllarda bu uzmanlığın içine çok önemli bir bölüm daha katıldı, politikacılar katıldı. En çok da onlar karar vermeye başladılar. Özellikle ulaşım kararlarına meslektaşlarımız ve konunun diğer uzmanlarından daha çok politikacılar karışmaya başladı ne yazık ki. Çokça çılgın projeye karşı karşıyayız bütün kentlerde. Bu sadece İzmir için geçerli değil. Nerede ne eksikse, hangisi prim yapacaksa politika açısından, o kararların verilmeye başlandığını görüyoruz. İstanbul'da en değerli olan yer boğazsa yeni bir boğaz yapmak dahi bir ulaşım kararı olarak gündeme getirilebiliyor. Aynı şekilde üçüncü köprü'nün ve onun bağlantı yollarının gündeme gelmesi de öyle.

Tabi meslek odaları açısından şöyle de bir durum var; adımız sürekli karşı çıkana çıktığı için, hiçbir şey istemez bunlar her şeye karşı çıkarlar deniyor. Biz de bu söylemin hakkını vermek için aynı şekilde üçüncü köprüye de karşı çıkıyoruz İstanbul'da, bağlantı yollarına da karşı çıkıyoruz. Birinci köprüden sonra TMMOB ne söylemişse bunlar gerçekleşti, ikinci köprüden sonra da benzer gelişmeler oldu. Üçüncüsünden sonra neler olacağını da şimdiden görebiliyoruz. İstanbul'un idam fermanı üçüncü köprü ve onun bağlantı yolları. Hele hele bunun üçüncü havaalanı ve yeni iki kent ile birleştirileceğini düşündüğünüzde; birileri açısından çok faydalı, rantı yüksek, getirisi yüksek bir çalışma olsa da, o kent açısından götürecekleri çok fazla olan bir proje gibi görünüyor. Aynı şey İzmir'de de yaşanıyor. İzmir'de bir tünel eksikliği vardı. Sanıyorum onu da tamamlamak üzere şu anda iktidar. Biz orada da karşı çıkıyoruz. Ankara'da yaşıyorum ama İzmir'i bilen biri olarak söylüyorum, hep tek yönlü bakılıyor. Buca'da yaşayanlar Konak'a erişmek istiyorlar, herhalde günün belli saatlerinde çok da faydalı olacaktır. Ama Konak'ta zaten sıkışan trafiğin böyle bir hızlı bağlantıdan sonra ne olacağı konusunu bilmiyorum düşündüler mi, bu tartışıldı mı. Ama şunu görebiliyorum; günün belki yoğun olmayan saatlerinde o hattı kullananlar için geçtiklerinde aman ne güzel oldu diyeceklerdir ancak kentin zirve saatlerinde, ulaşımın zirve saatlerinde nasıl bir Konak tablosu ortaya çıkacak hayal bile edemiyorum. Ciddi sıkışıklıkların yaşanacağını düşünüyorum.

Tabi önümüzdeki günlerde seçim yaklaştıkça çok daha büyük projelerin bütün kentler de yine gündeme geleceğini biliyoruz; İzmir körfez geçişi de böyle. Etüt çalışmalarının başladığını biliyoruz. Çalışmayı yürüten arkadaşlarla yaptığımız bir ayaküstü görüşmede 2043 yılında yeterli yolculuk oranına ulaşıldığı iddiasındalar. Tabi bu yolculuk oranının verilerinin neye dayandığını sorduğumuzda var olan plan kararlarına dayanıyor diyorlar. O zaman bizim karşı çıktığımız bir tabloya geri dönüyoruz. İzmir'in nazım planı yapılırken karşı çıktığımız birşey vardı; mevcut plan nüfus verilerini asla kabul etmeyin kendi nüfus verilerinizi oluşturun ve plan kararlarını da buna göre verin demiştik. Büyükşehir Belediyesi'ne de temel itirazımız bu yöneydi. Şimdi mevcut plana ait nüfus verilerinin kabul edilmiş olması, ulaşım kararlarında da benzer bir tabloyu karşımıza getirecek gibi görünüyor. Çünkü nazım plandaki nüfus verilerini esas alan yani kentin kuzeyinde iki milyon kişinin yaşayacağını ve orayı kullanacağını varsayan bir fizibilite üzerinden İzmir körfez geçişinin projelendirilmeye çalışılacağını görüyoruz. İzmir çevre yolunun Buca-Bornova hattında tıkanıyor olmasının da vatandaşa bu projeyi haklı göstermek için kullanılacağını tahmin ediyoruz. Sanıyorum seçimlere 6 ay kala İzmir körfez geçişinin projeleriyle karşı karşıya kalacağız. Meslektaşlarımızdan bu konuyla ilgili daha detaylı bilgisi olan varsa zaten bugün aktaracaktır. Ama bu projeler Ankara'da, İstanbul'da, İzmir'de ve tüm diğer kentlerde devam edecek gibi görünüyor. Alt geçitlerle başladı kentlere müdahale bu dönemde. Karşı çıktığımız her yerde kent merkezlerini otoyola çeviren çok sayıda düzenleme yapıldı, üstgeçitler yapıldı. Ankara için söylüyorum özellikle. Artık kent merkezinde yayanın yürüyemediği, dolaşamadığı, karşıdan karşıya geçemediği, Atatürk Bulvarı gibi Cumhuriyetin ilk tasarladığı bulvarda dahi yürüme olanağının kalmadığı bir Türkiye kentiyile karşı karşıyayız. Böyle bir ortamda ulaşım planlaması önemini giderek artırıyor ve meslek alanımızda kentlerin sorunları açısından ilk sıralarda yer alan sorunlardan biri haline geliyor.

Böyle bir ortamda ulaşımı, ulaşım planlamasını konuşmak, sıkça konuşmak bundan sonra da gerekecek gibi görünüyor. Ben tekrar İzmir Şubemize ve emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Hepinize hoş geldiniz demek istiyorum. Sağ-olun, var olun.

## **Nehir YÜKSEL**

TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şube Başkanı

Değerli konuklar, sevgili meslektaşlarımız hepinize hoş geldiniz der, TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi ve bu etkinliğin gerçekleştirilmesine büyük emek koyan Şubemizin Ulaşım Komisyonu adına hepinize saygı ve sevgilerimi sunarım.

İzmir Şubesi olarak yine bu mekanda İzmir'deki koruma, dönüşüm uygulamaları, sorunlarını ve çalışmalarını tartıştığımız Ahmet Piriştina Kent Arşivi ve Müzesi (APİKAM) etkinliklerinin üçüncüsü olan Ulaşım Planlaması, Politika ve Deneyimleri Sempozyumu ile İzmir gündeminde yer bulmaya başlayan ve plansız olarak gelişen ulaşım projeleri de dahil olmak üzere ulaşımın kent yaşamındaki önemini, etkilerini hepbirlikte irdelemek ve tartışmak istiyoruz.

Bu sempozyumu düzenlemekteki en temel amaçlarımızdan ilki, ulaşım alanında çalışan uzman, akademisyen ve ulaşımdan sorumlularla birlikte, ulaşım konusunda sorumluluk duyanların katılımıyla, İzmir'de uygulanan ulaşım politikalarının trafik ve ulaşım sistemindeki etkileri ile İzmir'deki mekansal gelişimlerin kent ulaşımında yol açtığı değişimleri ortaya koymak, bir diğeri de Odamızın bilime aykırı uygulamalara karşı çıkışının 'istemezuk' çu olmamızdan değil ben yaptım oldu mantığıyla, kent için gerekliliğinin tartışılmadan tepeden inme projelerin, bilimsel gerçeklere aykırı olmasından kaynaklandığını tartışarak ortaya koymaktır.

Bugün İzmir'de bir yandan İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 2009 yılında hazırlanan "İzmir Ulaşım Ana Planı"nı ve ortaya koyulan hedeflerin gerçekleşme oranını değerlendirip, diğer yandan günümüzde yaşanan siyasi çekişmeler üzerinden alınan kararlarla, kent üst ölçekli planları ile ulaşım planlarından bağımsız olarak alınan arazi kullanım kararlarını ve kentin gelişme eğilimlerini etkileyecek büyük ulaşım projelerini hep birlikte irdelemeyi amaçlamaktayız.

Meslek disiplinimiz gereği her fırsatta kentin kaynaklarının doğru projelere yönlendirilmesini, kentin bileşenleri tarafından tartışılmadan, fizibilite çalışmaları yapılmadan, taşıt trafiğini arttırmayı hedefleyen yaklaşımların hatalı olduğunu, kentlerdeki çevresel, doğal ve kültürel değerlerimizi bozmayan, yaya trafiğine ve insana öncelik veren, hatta destekleyen çözümlerin olması gerektiğini ve üretilen projelerin kent bütününden bağımsız olmaması gerektiğini dile getirdik. Bazen de bu konuda yargı sürecini işletmek durumunda kaldık. Sempozyumun meslektaşlarımız, öğrenciler ve ilgi duyan herkes için yararlı olmasını umar, katkı ve katılım sağlayan herkese şimdiden teşekkür ederiz.

## **Ali Rıza GÜLERMAN**

İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkan Danışmanı

Sayın başkan, değerli konuklar, sevgili meslektaşlar, değerli öğrenciler, bayanlar, baylar sempozyuma hoş geldiniz. Ben kendi adıma, Büyükşehir Belediyesi adına ve Sayın Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu adına bu sempozyumun İzmir için çok yararlar getirmesini diliyorum, iyi dilekleri sizlere iletiyorum umarız bu ve benzer sempozyumlar İzmir Kentinin gelişmesine ve yönüne katkı sağlayacaktır. Benzer sempozyumların önümüzdeki yıllarda artarak devam etmesini temenni ediyoruz. Değerli katkılarınız, önerileriniz ve eleştirileriniz için öncelikle teşekkür ediyor, ulaşım sempozyumunun hepimize başarılar getirmesini diliyoruz. Değerli dostlarım aslında benim bu kürsüden sizlere hitap etmem içinde bir sürü riski de barındırıyor. Hem bir şehir plancısı olmam hem de yıllarını vermiş bir teknokrat, bürokrat olarak masanın öbür tarafında bulunmam bu konuda nasıl davranacağımı, konuya nerden nasıl ne tarafından bakacağımı kestirememek gibi bir açmazı da beraberinde getiriyor. Bunun çelişkisi içerisinde olduğumu sizlerle paylaşmak istiyorum.

Sevgili meslektaşlar, Kentsel Ulaşım Planlaması, Politikaları ve Deneyimleri konulu sempozyum bu açılış konuşmalarını takip eden üç akademik oturumda tartışılacak. Öğleden önceki birinci oturumda; “Planlama ve Ulaşım İlişkisi”ni Sayın Prof. Dr. Sezai Gökso başkanlığında, Sayın Prof. Dr. Cüneyt Elker, Sayın Doç. Dr. Ela Babalık, Sayın Yrd. Doç. Dr. Fikret Zorlu inceleyecekler. Öğleden sonraki ikinci oturumda; “Kentlerde Ulaşım Planlama Deneyimleri” meselesi Sayın Yrd. Doç. Dr. Evren Erdin başkanlığında; Sayın Prof. Dr. Murat Çelik, Sayın Rıfat Türkkan ve Sayın Erhan Öncü tarafından tartışılacaktır. Son oturumda ise; “İzmir’de Ulaşım Planlaması, Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Kente Etkisi” konusu Sayın Zeki Yıldırım başkanlığında; Sayın Dr. İsmail Hakkı Acar, Sayın Yrd. Doç. Dr. Yıldırım Oral ve Sayın Tacettin Kınay tarafından ele alınacaktır. Son oturumun oldukça ayrıntılı ve tartışmalı geçmesini umuyorum. Günün sonunda bu sempozyumun sonuç bildirgesi oluşturulacaktır.

Saygıdeğer konuklar, meslek yaşamının tamamını kamuda geçiren bir arkadaşınızım, bunun büyük bir bölümünü de İzmir Belediyesi’nde tamamladım. Ulaşım sempozyumunun ana teması olan planlama ve ulaşım ilişkisi hakkında genel düşüncelerimi sizlere aktarmak istiyorum. Böylece programdaki üç akademik oturumdan kendi beklentilerimi de özetlemiş olacağım. Benim kafamda şöyle bir öncü problem var onu sizlerin de katkısıyla açıklığa kavuşturulmasını arzu ediyorum. Yeni büyükşehir yasası ile görev ve yetki sınırlarının il sınırlarına dayanması hem fiziki planlamanın hem de ulaşım planlamasının yeniden değerlendirilmesini gerektiriyor. Bu belki düşünülmüş olabilir ama en azından açıklık kazandırılması gerekiyor. Şöyle ki önce köy meselesi ne olacak, köy meselesini konuştuğumuz doğru ama köy yolları ne olacak, bir de il yolları var. Kara taşımacılığı öyle bir

olay ki bu kadar kargaşa arasında bir de İzmir adına olaya bakıyorum. Tabi ki bir de büyükşehir haline geldikten sonra idari sınırlar içerisinde planlama açısından ne kadar uyduğu tartışılır ama böyle bir bütün içerisinde temel altyapı sorumluluğunu tabi temel altyapıda ulaşımı esas olarak düşünüyorum. Dolayısıyla planlama ulaşım yetki ve sorumluluğunun yeniden irdelenmesi gerekecektir. Böyle bir nezih topluluk buradayken bunların ele alınmasının arzu ediyorum.

Diğer konu, genel olarak fiziki planlama yani arazi kullanım kararları ile ulaşım planlaması ilişkisine bakarsak bütün kentlerimizde, ülkemizdeki bütün kentlerde bir zamandır var olan master planlar yani nazım plan diyorlar artık bu master planlar üzerine daha sonra yasa ile ulaşım master planı hazırlanması şartı getirildiğini hatırlayalım. Ülkemizdeki pratiğin önce yerleşim olması, sonra fiziki planların oluşturulması sonra da ulaşım planı üretilmesi şeklinde gerçekleştiğini rahatlıkla söyleyebilirim. Bunun böyle olmaması gerektiği aşikar, ilgili oturumlarda değerli katılımcıların ve değerli hocalarımızın bu konuyu etraflıca masaya yatıracakları muhakkak ancak bu açmazın çözümünde birbirini içerecek şekilde arazi kullanım ile ulaşım planlaması bütünü anlayışını geliştirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Bu konuda yeni ya da öncü bir takım düşüncelerin oluşturulması ve idarelerin hem merkezi hem de yerel idarelerin görüşlerinin aktarılması gerektiğini düşünüyorum. Diğer bir hususta İzmir metropol kenti ulaşım planlamasının sürdürülen ulaşım politikaları ve bu projelerin kentimize katkı ve etkilerini aslında sizlerden dinlemek istiyorum. Çünkü şu kadar senelik deneyim sahibi olmak ya da şunu temsil etmek bir şey ifade etmiyor, daima yeni düşünceleri, eleştiri ve katkıları yakalamak lazım ancak tabii bunları arzu ederken şöyle bir çerçeve çizmek sizler için yararlı olacaktır. Birincisi İzmir kentinde toplu ulaşımın kabul edildiği temel unsurlarını şöyle özetleyeceğim: birinci ulaşımında dönüşüm ve entegrasyon projesi çok önemli bir kilometre taşıdır. İkincisi epeydir uzun zamandır 20-30 yıllık bir perspektifte sürdürülen raylı sistem projeleri öncelikli projelerdir. O arada ne yazık ki zamanından sonra da olsa, zamanından sonra olmasını ne yazık ki olarak değerlendiriyorum ama zamanından sonra olması da önemli İzmir Ulaşım Ana Planı'nın varlığı ki hocalarımızın emeğidir, benim de katkıları olmuştur. Diğer husus İzmir'de toplu taşımacılık sistemlerinin organize edilmesi yani işletmeciliğin organize edilmesi tabi ki bir diğer alt başlık unsuru olarak kent trafiğinin işleme için trafik sistemlerinin modernizasyonu ve diğer trafik projeleri halkın ulaşım ve yaşamını kolaylaştıracak kavşak, yol, otopark, yaya ve bisiklet yolları projeleri bu çerçevenin temel unsurları olabilir. Ancak ben tabii İzmir kentinin uzunca bir zamandır planlama, ulaşım ve imarından sorumlu bir planıcı arkadaşımız olarak bazı ulaşım stratejilerinin altını çizmek istiyorum bunların da bu çerçeve içerisinde dikkate alınarak eleştirilmesini ya da bir öteye götürülmesini arzu ederim. Birincisi İzmir'de kentsel toplu taşımacılığa öncelik verilmesi hususu ve kentsel toplu taşımacılık işletmeciliğinin doğrudan kent idaresi tarafından yapılması, ikinci husus strateji demiryolu ve denizyolu taşımacılığının desteklenmesi, üçüncüsü kara, deniz ve raylı sistem taşımacılığı arasında tam bir entegrasyon sağlanması, bunun için birçok yapılabilecek unsur var tabi onları daha sonra konuşulabilir, dördüncüsü tüm ulaşım modları için akıllı kart ve doksan dakika tek ücret uygulanması bu İzmir'de hayatı kolaylaştıran bir strateji uygulamasıdır, beşincisi kentlinin hesaplı,

hızlı, güvenli seyahat edebilmesi için her türlü çabanın harcanması, sonuncusu bu projelerle ilgili daha ziyade yayalaştırılmış bölgelerin otopark imkanlarını ve bisiklet yollarının artırılması yani böyle özetleyebileceğim konularda İzmir'de doksanlı yıllardan bu yana ciddi uğraşlar verilmiştir. Bu tabii, karşınıza çıktığımda biraz kıvanç duyarak söylediğim bir husus o konuda da tevazuyu da bırakmak lazım aslında.

Değerli sempozyum katılımcıları da bu hususlarda görüş ve eleştirileri cidden bekliyoruz konuşmamın en son bölümünde açıkçası biraz özeleştiriyeye girmek istiyorum. İzmir kentinin 1970'li yıllardan bu yana genel politika ve uygulamalar sonucu karşılaştığı bazı temel yatırım ve altyapı kararlarının kente etkilerini değinelim; ulaşım ana unsurları, ana modları açısından da ayırarak önce bir karayollarını hatırlatmak istiyorum. Ben İzmir'e 1983 yılından sonra geldim ve tabii İzmirli oldum. Çoğu arkadaşımızın da ilerde bu tarz bir beklenti ve hedefleri olduğunu düşünüyorum. Çünkü ülkemizde eğri oturup doğru konuşmak gerekirse ileri yaş dönemini nerede geçirdiği hususunda başka bir yer olduğunu da sanmıyorum. Antalya bana sıcak gelir o yüzden burası biraz daha iyi. Şimdi dolayısıyla bir kere karayolları konusundaki temel altyapı çalışmalarını benim bilebildiğim kadarıyla masaya yatırmak istiyorum. Siz İzmir'de otoyolların çok önceden 1970'li yıllardan kalmak üzere tasarlanmış ciddi bir projesi olduğunu düşünüyor musunuz? Ben düşünmüyorum hep zaman içerisinde bir yerden başlıyor ve daha kapsamlı olarak araziye uygulayalım şeklinde bir otoyol var hatta daha sonra bu otoyollar ağına İzmir'de çevre yolları denilmeye başlandı. Bir terminoloji sıçraması yaparak otoyollar, bitmeyen otoyollar. Geldim geleli otoyol konusu var İzmir'de, otoyolsa otoyol, çevre yoluysa çevre yolu neyse ne ama bitmiyor, hala bitmiyor. Bunu ben ısrarla bastırarak söylüyorum çünkü yerel idare bu bitmeyen sorunları çözmekten göbeği çatlıyor. İkinci husus konuşacak çok şey var İstanbul hakkında da ben bir sürü söz ederim ama İzmir konusunda hiç olmadı bir şeyler söyleyeyim yapılacak yatırımlar için çünkü onlar plana vs. bakan yatırımlar değil ki hangi temel ulaşım yatırımının planı var? Bir arkadaş söylesin de bende öğreneyim. Mesela Çeşme Otoyolu ilk biten otoyol, Çeşme Otoyolu ilk bitecek bir yol mu? Ya da işte fayda – yarar ya da fizibilite gereklilik vs. yani çok şey söylenir de ilk biten otoyolun Çeşme Otoyolu olduğunu ve sonunun deniz olduğunu, denizin ucunda da gerekçe olarak feribot galiba değil mi? Neyse işte deniz taşımacılığı İtalya'ya bir şeyler gidecekmiş herhalde, gemiye bindirip bindirip konteynırları veya kamyonları İtalya'ya bir şeyler gidecekmiş. Şimdi gidiyor mu gitmiyor mu o ayrı bir sorun ama yani böylesine bir yatırım hem de fiziki planlama ve arazi kullanım kararları açısından bambaşka özelliklere sahip olan bir yarım, ada için böyle bir yatırım ülke kaynaklarının heder edilmesidir zannedirim. Çünkü başka yol biçimleri de aynı görevi görecektir. Şehir geçişleri konusunda galiba sorun oldu İzmir'de projesi var ama merkez hazine bütçesinden alacağı fayda sorunu yani yıllara göre yatırımlar vs. ve orada tıkanıklıklar devamlı sürdüğü için hiçbir şey tamamlanamıyor, tamamlanamamış ama bu anlattığım olay 70'li yıllardan beri var bugün 2013'te baktığınızda bir şeyler görüyorsunuz ama dikkat edin 33 yıldan bahsediyorum. 70' i neden referans verdim çünkü İzmir'de hocalarım bunu daha güzel anlatırlar. 1972 yılından miras kalan bir Ankara kaynaklı, İmar İskan Bakanlığı kaynaklı nazım planlar var oradan itibaren bir düzenleme düşüncesi var. İzmir'in gelişmesini yansıtan

ulaşım - planlama ilişkisi, ulaşım – arazi kullanım ilişkisinde İzmir'in gelişmesini yansıtan lineer formasyon oralara dayanır. Ama tabii esas dayandığı noktada şöyle açıklanabilir. İzmir'in coğrafi özellikleri falan ama neyse bu coğrafi özellikleri de değerlendirecek 1972 Planı'na bakarsak aslında bugünü tam olarak anlatmaz, lineer formasyonu anlatır ama bugün ki yapı üzerinde uğraşılan bir sürü paralar sarf edilen temel yatırımları da anlatmaz. Hep deforme olmuştur bakın revize değil revize adı altında deformasyon yaşanıyor yani ben o yüzden revizyon ifadesini kullanmayı doğru bulmuyorum. Bizim İzmir kenti örneklerinde olduğu gibi deformasyon yaşamıştır. Bu çilede, sistem içerisinde merkezi idarenin yapmak zorunda olduğu viyadük ve katlı kavşaklar problemi vardır. İzmir'de sırf Ankara'da yerel idarenin yarattığı konular değil, İzmir'de merkezi idarenin yatırımının yarattığı viyadük ve katlı kavşaklar sorunu vardır. Hiçbirinde otoyoldan bahsetmiyorum kent geçişlerinden bahsediyorum yapılan hiçbir viyadük ve katlı kavşakta İzmir'in bir perspektif içerisindeki ihtiyacını gözeterek yapılmış yatırımlar değildir. Ne Zafer Payzın, ne Şaraphane, ne Bornova ki Ankara yolunun viyadüğünün yapılması ne şu ne bu hiçbirisi hesap edilerek yapılmamıştır. Düşünsenize İzmir'in Şaraphane katlı kavşağı iki izlidir, üçüncü izin yapılmasından imtina edilmiştir. Olacak şey mi Çeşme'ye üç şeritli ve yanında emniyet şeritli otoyol yapıyorsunuz İzmir'in kalbinde yapmıyorsunuz. Çünkü netice de bu lineer fonksiyon yüzünden, gelişme yüzünden cross şeklindedir, köşede bağlantılar. Halkapınar civarında her şey kesişir karayolu demiryolu hatta biz de devam ettik raylı sistem o kesişmedeki İzmir'in her yerinden güney, kuzey, doğu, batı doğrultusunda gidecek insanlar 2+2 şeritli bir kavşaktan yararlanmak zorunda kalıyorlar bütün toplum orda kilitlenmektedir. Altınyol'un ucu orasıdır, Yeşildere'nin ucu orasıdır şimdi onu biz nasıl çözeceğiz? En güzel yöntem nedir biliyorsunuz sana devrettim bir yazıyla sadece tek taraflı bir yazıyla sana şurayı devrettim. Bir dakika ne oluyor diyemiyorsun, var mı diyen belki yardımcı olursa ben olaya hala belediye olarak bakıyorum ya da belediyece olarak konuşuyorum. Şimdi böyle organlar var yani karayolları temel altyapısında İzmir şanssız. Bu kadar zaman içerisinde özellikle seksenli yıllardan doksanlı yıllardan sonra diyor ki Türkiye'de İzmir ile yarışamayacak nice nice kent merkezlerinde küçük metropoller diyelim onlara Anadolu'nun küçük metropollerinde millet yola ya da işte yol altyapısına boğulur yani ihtiyacın ötesinde tabii bunu şikayet konusu etmek bize yakışmıyor ben bir durum saptaması yapıyorum. Diğer husus deniz meselesi ama limanlara gireceğim hemen şimdi bakın arkadaşlar, dostlar İzmir bir liman kenti tamam Gediz havzası ve Menderes havzası ürünlerinin pazarlandığı alıp verildiği bir liman kentidir. Tarihsel süreç içerisinde aynı şekilde demiryolları da buna göre yapılmış iyi güzel ama İzmir Körfezi'nin kendi fiziksel problemleri var. Yani İzmir Kenti kendi gayretiyle körfezi dolduramasa bile başka unsurlar yani işte Gediz Nehri gibi unsurlar bu körfezin başına bela. Yani Selçuk'taki Efes kenti gibi bir mesele var. Dolayısıyla zaten zamanında Gediz'in akış yönü değiştirilmiş ama yine de sonuçta İzmir Körfezi'nin ortalama derinliği dört metredir bütün o cruzlar büyük gemiler vs. Yeni Kapı denilen o İnciraltı tarafına yanaşarak geçerler. Kuzeyde yani Karşıyaka, Bostanlı'da elli santimdir orda görürsünüz birileri karikatürize bir şekilde insanlar suyun içerisinde midye avcılığı yaparlar, bellerine bile gelmez su öyle tuhaf bir manzaradır yani fantastiktir. Bütün bunlar tabii İzmir Körfezi'nin bir fiziki dolma

sorunu olduğundandır şimdi bunlar yeni değil ben bunları hatırlamak için söylüyorum. Ama en kritik zamanlarda İzmir'in geleceğiyle ilgili temel kararlar Ankara'da alınırken seksenli yıllarda İzmir'in en kritik yerindeki limanı da sanayi limanının öyle telakki ediyor genişletilme kararı alındı. Bu ulaşım problemiyle ana planlama kararları arasındaki nahos bağlantıyı göstermek açısından olumsuz sonuç vermesi açısından çok önemli bir örnektir. İzmir Alsancak Limanı'nın genişletilmesi kararı çok ciddi bir İzmir yanlısıdır. Çünkü o sıralarda bu seksenli yıllara yakın zamanlardan bahsediyorum İzmir için sanayi limanı kuzeyde yani İzmir'in kuzey aksında metropoliten kent diye tanımlanan İzmir'in o zamanlar kuzey aksında Aliğa tarafındaki Nemrut Limanı'dır, İzmir'in sanayi limanı. Şimdi aynı yıllarda Alsancak'ın genişletilmesi kararı alınınca ne Nemrut oluştu ne Alsancak adam oldu. Son yıllarda ısrarla ve heyecanla Alsancak ne güzel kalsın ama deniz yolcusu trafiği için kullanılsın diye temennilerde bulunuyoruz. Derken hatırlatayım bir de şimdi Çandarlı Limanı yatırımı haldır huldur gerçekleştiriliyor bunun da dikkatle irdelenmesi lazım. Tabi limanlardan başlayınca bir de taşımacılığın diğer unsuru olan deniz taşımacılığı körfezden deniz ulaşımına girmek istiyorum. Şu görünen manzarayı hiç kaale almayın İzmir'de bundan on beş, yirmi yıl önce denizin üzerinde öyle yolcu taşıyan deniz aracı görmek nostalji, hayal gibi bir şeydi herkes dönüp bakardı. Merkezi idare tarafından işletilen İzmir Körfezi deniz taşımacılığının aslında çok fizibil olmadığı, ihmal edildiği hatta yapılan tek model iskeleler bunun altını çizerek söylüyorum bu nasıl olabilir yani körfez için sanki bir yerden bulunmuş körfezin rüzgarı dalgası hesap edilmiş tek model temel eğitim ilkökul binası gibi tek model iskeleler İzmir'e uygulanıyor ama uygulama sebebi de aslında gazino yani şöyle bir anım var zamanın deniz işletmesi sorumlusu dedi ki; ben ne kadar fazla yolcu taşırsam o kadar zarar ediyorum dedi. Aynen böyle ben ekonomist değilim ama böyle bir lafı var ben kiraya verdiğim restoranlardan kazanıyorum dedi. Neyse bunları atlattık Allahtan çünkü deniz taşımacılığı imtiyazını ve nostaljik eski vapurları bonus olarak yerel idare aldı. Şimdi biraz daha iyiyiz ancak bu kadar imkan varken İzmir'de önünde en az metropol kent kadar büyük bir su alanı var deniz olarak da görmek doğru değil su yüzeyi, o su yüzeyinin bir takım araçlar vasıtasıyla kullanılması yani bunu yerel idare bu imtiyazı üstlendikten sonra türlü şekilde kullandı ve kullanacak bu konuda geleceğe yönelik daha fazla umutlarım var. Şimdi sözlerimi çok kısa yani ulaşım problemi yaratan arazi kullanım kararlarından birkaç negatif örnek vererek tamamlamak istiyorum. Buna ait tartışmalarda yararlı olur umarım. Diğer bir stratejik yatırım serbest bölge İzmir'de serbest bölge mevcut ama İzmir'in benim bildiğim ilk serbest bölge adı ESBAŞ başka uzaklarda olabilir mi? İzmir Kenti'nin içindeki serbest bölgenin İzmir'deki denizle hiçbir bağlantısı yok. Var tabi karayı kullanırsan bağlantıyı bulursun ama bizim bütün stratejimiz kara taşımacılığı hafifletilmesi olduğunu düşünürseniz İzmir'in serbest bölgesi Gaziemir'de. Bizim yeni fuar alanı tesis etmeye başladığımız alanın arka tarafında. Yeni fuar alanı için bile eleştiriler alıyoruz yani şurada ya da burada olmaz mıydı yahu serbest bölge onun yanında, bu serbest bölgenin tek gerekçesi hava alanına yakın olmasıymış. Cevabına geleceğim de bir dakika hiçbir şey doğru değil ki İzmir'de, yani bir dakika iki dakika derken uzatıp duruyorum ama serbest bölge esasında 1976'lı, 1977'li yıllarda yeri belliydi Nemrut'taydı. Hatta o çalışmanın kalıntıları



da vardır arazide baya işler yapıldı ana kararlar verildi ama Nemrut'un gerekçesi vardı. Deniz var, demiryolu var hatta demiryolunun karaya uzatılması projesi vardı derken bir karar bu serbest bölge yükte hafif pahada ağır işler yapacaktı diye bu Gaziemir'de son derece doğa açısından da güzel bir yere tesis edildi. Ama bütün trafik ihtiyacı karayolu, demiryolu, demiryolu açısından yerel idarenin başına borç olarak kaldı. Benim çalışma hayatımda serbest bölgenin ulaşım ile ilgili talepleriyle uğraşmaktan başka bir şey yok. Bu ana karar alınırken de hiçbir şekilde sanmıyorum İzmir'e sorulduğunu, sorulmuş olabileceği dosyalarda falan kalmıştır ama kamuyu paylaşmadı. Serbest bölgenin dayandırıldığı unsurlar uluslararası havaalanlarıymış. İzmir'de havaalanı var gene aynı yıllarda 77 – 78 yıllarında Ankara'da Çiğli'den çıkın gidin dediler, Çiğli'de askeri havaalanında ya da yanında neyse İzmir Havaalanı vardı neden falan diye bir şeyler ifade etmeye çalıştık Gaziemir'de bizim dediler bizim yerimiz var asker orası da asker ha Çiğli ha Gaziemir ne fark eder orayı size uygun görüyoruz. İzmir uluslararası havaalanı projelendirmesi vs. o sayede başladı yani Çiğli'den İzmir'in havalimanı ihtiyacı Gaziemir'e sürgüne gönderildi. Şimdi ne olacak diyeceksiniz ne güzel işte maşallah büyüdükçe büyüyor havaalanı değil mi? Güzel de böyle bir deniz körfezi işte efendime söyleyeyim denizin imkanları olan denizin yanındaki o sıfırda ovada sağında solunda önünde arkasında yapılaşma olmayan bir havaalanı imkanı variken de bu ne kadar doğru bir karardır? Yani Allah korusun her gün kazaya açık bir yer zaten yaşadık bunları da o sıralarda alet koymayı unuttuk dediler falan filan ama bakın uluslararası bir havaalanı bir tane olacaktır. İzmir'de herhalde iki tane olacak hali yok. Şu andaki koşullarda fazla bir şey görmüyorum ama bir tane dört başı mamur havaalanı yapılacaksa humus yüzey kullanılır inişlerde kalkışlarda ya uçağın içine bindiğinizde size ne öğretiliyor suya düşerseniz ne yaparsınız bilmem neye bilmem ne ya sudan bahsediliyor ve havaalanlarında uçaklarda en fazla kaza kalkış ve inişlerde olur. Suyun yanındaysan suyun yanında yapacaksın o zaman ha bu işin şey tarafı ben bunu dilimin vardığıncaya anlatıyorum. Biraz dedikodu gibi ama iyi güzel de mevcut yani Adnan Menderes havaalanı tüm haşmetiyle ve tüm büyümesiyle iniş konileriyle çıkış konileriyle vs. ile İzmir'in yegane güneydeki gelişme alanına set çekmiştir. Bunu düşünen var mı? Sadece Tahtalı Barajı değil, Tahtalı Barajıda ayrı ama o ulaşım konusu dışı gibi duruyor. O barajın nasıl dolduğu doldu mu, dolmadı mı, su var mı, güneş ne kadar suyu buharlaştırıyor diye göbeğimiz çatlıyor yani ama bir Tahtalı Barajı artı havaalanı yüzünden İzmir'in yegane yerleşime uygun güneyi yok edilmiştir, bir de bunu düşünmek lazım ne kalıyor geriye Menemen Ovası sulama havzası, İnciraltı mandalina alanları, Mordağan bamyalar tarlaları ve sarp tepeler İzmir böyle bir sıkıştırmadadır. Dolayısıyla güney ovasını ısrarla sizlere bir anlatmak dertleşmek isterim buradan.

Sevgili arkadaşlarım, değerli konuklar sonuna kadar kullandığımız ve var olduğu için de mutluluk duyduğumuz demiryolu ağı konusunda da laf etmeden geçemeyeceğim. Elimizde ne var; bir şehrin merkezinde, merkez kentte limanın yanında Alsancak kent merkezinin kuzeyi diyorum buraya, o kent merkezinin nispeten güneyinde Basmene var. Bu yönleri mahsus verdim şimdi geleceğim bakın yüzyılın başında ne yapılmış? Kent merkezinin kuzeyindeki Alsancak'tan İzmir'in güneyindeki Menderes Ovası ürünleri için demiryolu yapılmış kim yaptıysa Alsancak – Denizli – Isparta demiryolu tamam mı? Kent

merkezimizin güneyindeki Basmane'den de kuzeydeki Gediz Havzası başta olmak üzere İstanbul ve Ankara bağlantısı yapılmış aman ne güzel elimizde bu kalanlar hoşta o zamanlar ya şu benim anlatmaya çalıştığım yön meselesini bile önemsememişler çünkü herkes bağımsız çalışmış ne olmuş biliyor musunuz? Halkapınar'da iki tane ana güzergah cross yapmış cross şimdi Amerika'da bilmem nerede çölde bir cross var böbürleniyorlar dünyada işte tek cross bilmem ne. Çünkü bir tane elli katarlık tren bir gün geçiyor ötekisi öbür gün yüz katarlık tren yani cross ama bizim Halkapınar gibi İzmir'in formasyonu yüzünden hayati önem taşıyan noktada, bir de böyle iki havzanın ürünleri cross yapılmış marifet gibi. Şimdi elimizdeki miras bu o crosslar çözmeye uğraşıldı, belki çözüldü belki çözümedi ama hiç olmadı. Gediz Havzası'nın demiryolu ile Menderes Havzası'nın demiryolu iki metre dolguda bina yapılarak yapılsaydı olmaz mıydı? Bakınız ta bu yüzyılın başlarında dahi İzmir İstanbul'un taşradaki bir şey işte aklıma gelmedi yani bir muhtarlığı. Nasıl bugün Ankara sağ taraftan bakınca Türkiye'nin öbür ucunda İzmir var diyorlar ya o günden yani iki metre yükseltilecek yapılsaydı bu cross u falanda göze alalım İstanbul'da olduğu gibi İstanbul'un tarihi yarımadasında olduğu gibi ya da Kadıköy tarafında olduğu gibi bizler yerel idareciler günün birinde rahatlıkla inip çıkardık. Şimdi sıfırda demiryolu miras kalmış ama bir in bakalım aşağıya parmağını bastırsan su İzmir burası. Anlatabiliyor muyum yani demiryolumuzun da böyle bir problemi var ama yerel idareler tabi artan sorumluluk ve görevleri çerçevesinde mali imkanlar bulduğu sürece dış kredinin de desteğiyle çözümler üretiyor kendi yaşamının kolaylaşması için fakat kimseyi de açıkçası memnun etmek mümkün olmuyor. Neden biliyor musunuz? Nedenini tekrar söylüyorum bu cross iki ana demiryolu İzmir'i tamamen ikiye bölüyor. Bu hep böyleydi bundan sonra da böyle olur. İki tane alt geçit dört tane üst geçit yapsak bile beşincisi bekleniyor.

Son olarak sayın başkanın açılış konuşmasında hafifçe temas ettiği körfez geçişi ve Konak tüneli hakkında plancı düşüncemi arz edeyim; kuzey güney doğrultusunda körfezin bugün kullanılan arabalı vapur güzergahı civarında yani Bostanlı – İnciraltı arasında körfez geçişinin fiziki olarak devam ettirilerek bir karayolu ya da demiryolu bütünlüğü sağlanması yoksa bugün yapılan iş değışirdi. Şartları düzelterek hızlandırarak deniz taşımacılığı yolunun sağlanması bence konuşulmalı yani çünkü tünel dikmesi ya da üstten işte muhtelif köprü anlayışları falan çok ciddi mühendislik konuları çünkü öyle bir noktaya dayandı ki yap – işlet – devret ya da yap – işlet – devretme parasını halktan alma sonra yolcu bula mazlar. Bugün İzmir'de bakın İzmir farklı bir yer Ankara ile ne kadar kıyaslanır bilmem de İstanbul ile kıyaslayamazsın. İzmir'de insanlar otopark parası vermemeye çalışıyor değerli dostlarım. Çok farklı bir yerdesiniz bu alışkanlık olabilir, hayat bakışı olabilir ama daha ziyade ekonomiktir. Benim arabalı vapurum orda müthiş bir imkan sunuyor ama gene parayla alakalı bir mesele hesap kitap çok ediliyor dolayısıyla bence çok ciddi hani ilerde araç kullanıcının cebinden çıkacak ücretlerle boğuşacağımıza kuzey – güney körfez geçişini sağlıklılaştırmak lazım. Diğer konu da Konak tüneli 1970'li yıllardan bu yana gördüğüm çok çok hassas meselelerden farklı değildir. Konak tünelini yapana da helali hoş olsun ama yani Konak'ta daha fazla trafiğe yani İzmir'in sorunu Konak'taki trafiğin azaltılması meselesi var her türlü trafiğin ama insan trafiği de dahil olmak üzere yani aynı

zamanda Konak Beykoz'un çayırı gibidir. Yani her şeydir. Konak'tan bunun biraz yayılması, yaygınlaştırılması, azaltılması lazım. Dolayısıyla oraya bu tüneli indirdik diyelim şu ya da bu şekilde indirdiler o zaman arabalı vapur da getirin oraya yani benim de öyle bir talebim olacak. Eğer yapılabilirse yani çözüm değil ama daha önce bizim belediye olarak başlattığımız Buca'nın kara ulaşım sorununu çözümlenecek olan o uçan yol diye telaffuz ediliyor orayı zaten biz başlatmıştık imar planlarında vardı ona bir ilave yoldu o güzel projede biraz heder oldu. Ama dedim ya Deli Dumlulu gibi para alacaklarsa helal olsun alamazlar herhalde öyle bir yer yok orada ama onun ötesinde de Konak'ı ilerde çözmek işi gene kime kalacak yani böyle bir mesele var. Değerli dostlarım tabi bu neşteri merkezi idare yatırımlarına vurduğum ama yerel idarenin de hataları olmuştur, hatasız kul olduğunu söylemekte cesaret ister. Mesela bizim yerel idare yatırımlarında en temel konumuzla ilgili ciddi hataların başında merkez kentte olur olmaz yerlere arazi bulduk diye katlı otopark yaptık bazılarını yıkmaya çalışıyoruz ama bunlar tabi çok enli boylu konuşulup düşünülmüş şeyler değil. Yani ulaşım ana planının alt başlığı halinde dikkatlice değerlendirilmesi gereken bir konudur. Ama yerel idare merkez kentin dış çeperinde katlı otopark şart değil, açık otopark alanı imkanlarını çoğaltırsak büyük hizmet verecektir. Bu konuda eksikliklerimiz olduğunu düşünüyorum. Yalnız tabi şimdi sözümü bitirirken bir umut ile bitirmek istiyorum değerli arkadaşlarım sevgili konuklar bugün bu sabah buraya nasıl geldim? Ben kendi adıma anlatayım. Ben Çiğli'nin yeni gelişme yerinde, bir kenar semtinde oturuyorum. Sabahleyin saat 8.15'te kendi arabama bindim en büyük lüksüm o, Mavişehir banliyö istasyonuna geldim orada açık otopark vardı biliyorum olduğunu tabi hem de bedava oraya arabamı park ettim ne olur ne olmaz diye içinden ruhsatı da alıyorum hani çalarlarsa ruhsat bende diyeceğim. Mavişehir istasyonuna çıktım akıllı kartımı kent kart diyoruz biz ona akıllı kartımı bastım istasyona girdim beş dakika sonra Menemen'den gelen banliyö trenine bindim oradan Halkapınar'a kadar yirmi dakikada geldim galiba, ne güzel uygar kentte yaşıyorum. Halkapınar'da gene bedava olarak metroya geçiş yaptım İzmir metrosundan da işte batı istikametinde Çankaya yer altı istasyonundan indim, buraya APİKAM Toplantı Salonumuza ulaştım. Beş dakika da yürüdüm bu arada gördüğünüz gibi spor oldu. Arkadaşlar saat 9.15'te buradaydım değerli dostlarımla karşılaştım. Bakın İzmir'in baya uzak bir noktasından üç model değiştirerek diyelim ve 1.85 lira harcayarak buraya geldim. Ben bundan çok mutluyum demek ki bir şeyler yapılabilir. Teşekkür ederim, sevgiler sunuyorum.

## **I. OTURUM**

### **Planlama ve Ulaşım**

**Oturum Başkanı: Sezai GÖKSU**

(Prof. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

**Cüneyt ELKER**

(Prof. Dr. – AÜ, Güzey Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi)

**Ela BABALIK SUTCLIFFE**

(Doç. Dr. – ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

**Fikret ZORLU**

(Yrd. Doç. Dr. – MÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

## **Oturum Başkanı: Sezai GÖKSU**

(Prof. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Efendim tekrardan merhaba hepinize. Şimdi bu toplantının ilk oturumuna başlıyoruz. Birinci oturumumuz “Planlama ve Ulaşım” başlığını taşıyor. Burada biraz politika konuşacağız. Bu oturumda sempozyumu örgütlerken o şekilde düşündük ve ben size önce oturum başlamadan, bu oturumda bulunan arkadaşlarımı tanıtmak istiyorum. Sağ tarafımda Cüneyt ELKER hoca var. Kendisi lisansı, yüksek lisansı ODTÜ mimarlıktan, doktorası İstanbul Teknik Üniversitesi şehircilikten yine doçentlik şehircilik alanından çeşitli kamu kurumları ve akademik kurumlarda ulaşım, şehircilik ve kentsel tasarım konularında çalışmaları olan ve halen de Atılım Üniversitesi’nde Güzel Sanatlar Tasarım ve Mimarlık Fakültesi’nde Dekanlık yapmaktadır. “Çağdaş Kentsel Ulaşım Politikaları” üzerine bir konuşma yapacak. Hemen sol tarafımda Ela BABALIK SUTCLIFFE kendisi Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde Doçent hocamız. 94 yılında yine ODTÜ Şehir Planlama Bölümü’nden mezun, 96’da Kentsel Politikalar yüksek lisansı, sonra 1996-2000 yılları arasında İngiltere’de Kentsel Raylı Sistemler üzerine bir doktorası var. Halen ODTÜ Şehir Planlama Bölümü’nde ulaşım dersleri veriyor. “Kentsel Raylı Sistemler Planlama ve İşletme Politikaları” konulu bir konuşma yapacak. En solda Fikret Hoca var Mersin Üniversitesi’nden tanıyoruz hepiniz. 96 yılında yine kendisi de ODTÜ Şehir ve Bölge, bütün masayı da ODTÜ şehircilikten kaplamışız. ODTÜ Şehir Planlama mezunu 96 yılında. Aynı üniversitede 99 yılında yüksek lisansını alıyor. 2006 yılında doktorasını tamamlıyor. 2006 yılından bu yana da Mersin Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde hocalık yapıyor yine ulaşım dersleri veriyor. Bugün “Ulaşım Planlamasında Aktörlerin Rollerini” kendisinden öyle bir konuşma istemiştik, bu eylem alanı içerisinde bir sürü aktör var, şehir plancısı dışında olan başka disiplinler de var, bu rollerin tartışılmasını istemiştik kendisinden o bağlamda bir konuşma yapacak. Ben şimdi lafı uzatmadan hemen ilk konuşma olarak Cüneyt hocama veriyorum. 20 dakika diyelim şimdilik, hocam buyurun.

## **Cüneyt ELKER**

(Prof. Dr. – Atılım Üni., İç Mimarlık ve Çevre Tasarımı Bölümü)

Teşekkür ederim sayın hocam. Değerli dostlar hepiniz hoş geldiniz. Hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bana verilen konu “Kentsel Ulaşım Politikaları”. Ben bunu böyle bir, bir yarıyıllık ders olarak da vermiştim. Dediler ki 20 dakikaya sıkıştırıcaksın. Aslında yapılabilmesi gerekir tabi kısaca anlatılabilir. Şöyle yapacağım ilk 1-1.5 dakikada zaten ben anlatacağım galiba, ondan sonrasında zamanımız artık, hocamız ne kadar izin verirse kullanırız.

Şimdi şöyle bir sınav sorusu olduğunu, çoktan seçmeli böyle bir test sorusu olduğunu düşünelim. İşte aşağıdaki şekilde trafiğin tıkanıdığı bir kavşak görülmektedir. Bu tıkanıklığın giderilmesi için hangi çözüm yolu en doğrusudur? Diye bir, diyelim ki böyle bir soru var. İşte hiçte yabancı olmadığımız bir şey, kavşak ortası göbekte. A-Kavşağa erişen yollar genişletilmelidir. B-Ortadaki göbek kaldırılmalıdır. C-Katlı kavşak yapılarak kesişmeler ortadan kaldırılmalıdır. D-Hiçbiri. Şimdi önce kavşağa erişen yollar genişletilmelidir kısmına bakalım. Bunu yapmaya kalktığımızda işte şu kesik çizgilerden kırmızı gördüğümüz gibi işte birtakım binaların kamulaştırılması gerekiyor, yıkılması gerekiyor. Çevreye birtakım zararlar söz konusu. Bu hepimizin kolay kolay içine sindirebileceği bir şey değil. Üstelik de bunu yaptığımız zaman az ilerideki bir başka kavşakta ne olacağını hepimiz yine tahmin edebiliyoruz. Bunun böyle çorap söküğü gibi gideceğini düşünebiliriz. B-Ortadaki göbek kaldırılmalıdır. Bunu da böyle fantezi olsun diye bir şaşırtma sorusu diye koydum. Pek bir işe yaramayacağını zaten biliyorsunuz. C- Katlı kavşak yapılaraktan kesişmeler ortadan kaldırılmalıdır. Şimdi burada böyle bir yerden gerçekten mesela üstünden geçtiğimizi düşünelim böylece kesişmeler asgariye indirilir diyelim. Geri kalan alanlarda zeminden sağdan soldan geçildiğini kabul edelim. Bununla gene demin söylediğim gibi şehrin başka köşelerinde kim bilir sorun muhtemelen oraya taşınacak ve ne kadar uzun ömürlü olacağını da yaşayarak gördük. Çoğu yerde Ankara’da çok iyi biliyoruz üstelik bunu. Pek umutlu değil. Tek kala kala hiçbiri kalıyor. Şimdi şöyle bir yorum yapalım birlikte bu kavşakta gördüğünüz şeyler, otomobil sayısı 100 taneydi. Ortalama bir otomobilde 2 kişi ülkemizde yolculuk ettiğini düşünecek olursak ama bir otobüsün de 60-80 yolcu rahatlıkla çok da sıkışık olmadan taşıyabildiğini bildiğimize göre, ya akla şöyle bir çözüm geliyor tabi hiçbiri başlığı altında. Bunları otobüse yerleştirdiğimiz zaman işte buyurun size 3 tane otobüs. Burada kesebiliriz istiyorsanız.

Temel felsefe bu. Tabi arkasında büyük bir nasıl sorusu yatıyor. Yani bu evet teknik olarak mümkün değil ama bunun yöntemleri tabi ki var dünyada. Ondan sonra biraz onlardan bahsedeceğim örneklerden bahsedeceğim ama biraz daha böyle size ansiklopedik bir bilgi vereyim ya bir kısmı sizler için zaten hep bildiğiniz şeyler olduğu için çoğu arkadaşımızdan da özür diliyorum ama bir dil birliğine varmak açısından da neşe içerisinde

bütün bir gün boyunca belki sayıları bir kenarda tutmamızda dolayısıyla fayda var. Şimdi ben ya toplu taşıma derken tabii çok çeşitli toplu taşıma var ama bunların en tipik en yaygın dünyada kullanılan otobüs olduğu için hani orta boylu kentlerde, büyük kentlerde, küçük kentlerde her yerde kullanılabildiği için örnek olarak hep ben bunu karşılaştırmaya alıyorum. İşte iki otobüs otomobilin yolcu taşıma kapasitelerini karşılaştırdığımızda, bir otobüs şurada gördüğünüz kadar insan taşıyorsa, bir otomobil bunlardan sadece bu kadarını taşıyor. Demek ki böyle büyük bir bu kadar da otomobil lazım bu insanları taşımak için. Bu demininkinin bir başka şekilde resmedilmiş. Enerji tüketimi açısından baktığımız zaman ya kesin rakamlara falan boğmak istemiyorum sizleri, üstelik de rakamlar tabii pek çok kaynaklardan birbirlerinden farklı şeyler de açıklayabilir de. Görsel olarak böyle bir karşılaştırma yapıyorum. İşte en az 4-5 katı daha fazla, bir yolcuyla 1 kilometre taşımak için otomobille 4-5 katı daha fazla enerji tüketiyorsunuz. Yatırım ve işletme giderlerine bakıldığında yine otomobilin en az 1 yolcuyla 1 kilometre taşımak için yolumuzu 8-10 katı daha fazla yenileme ihtiyacı olduğu görülüyor. Hava kirliliği bakımından karşılaştırdığımızda 16 kat gibi rakamlarla yine benim kendi kaynaklarımda öyle ama günümüzde iyileşmekte olan otomotiv endüstrisindeki yeterli sağlıklaştırma sonucunda bu 16 belki daha az da düşüyor ama hiçbir zaman tabii böyle bunlar birbirine eş değer falan olacak durumda değil. Üstüne üstlük otobüsler yaptığımız toplu taşıma yaptığımız hizmet vs. kent merkezine geliyorsunuz hizmet geliyor giriyor çıkıyor dönüyor, oysa otomobiller eğer kent merkezinde işliyse bizim de ana derdimiz ki öyle, onlar gün boyunca da merkezde kalıyorlar ve yer işgal ediyorlar. Bütün bu gerçekleri biliyoruz aslında ama bütün bu gerçeklere rağmen günümüzde ulaşım otomobil ağırlıklı onu biliyoruz. Yani şöyle bir tablo var gene bunlar kentten kente değişebilir. Mesela trafikteki araç sayımlarına bakacak olursanız toplu taşıma bunun %20'siyse toplam şu anda şu caddede baktığınızda göreceğiniz bireysel ulaşım, otomobiller %80 civarında. Oysa aynı şeyden geçen, bu araçlarla geçen kişileri karşılaştırdığımızda bireysel ulaşım bütün bu toplam yolculuğun %30'unu taşıyor toplu taşıma belki %70'i taşıyor. Bunlar da tabii yine kentten kente, yöreden yöreye zaman zaman değişir ama hani genel tablo bu. Şimdi sonuç olarak şöyle oluyor. Aynı miktarda yolcuyla taşımak için daha çok taşıt ve daha çok altyapıya ihtiyacımız olacak eğer bugünkü bu çarpık yapıyı değiştirmesek. Kamuya ve kullanıcıya daha yüksek maliyet, daha fazla enerji, daha çok hava kirliliği, yüksek kaza olasılığı, yine tabii her yerde gördüğümüz gibi çirkinleşen bir, çözüm bulmak için yaptıklarımızı hesaba katacak olursak, çirkinleşen bir fiziksel çevre var. Dolayısıyla yeni politikalara gerek var diyebiliriz. Yeni politikalar bizim için yeni ama dünya için belki artık çoktan, zaten bir gelenek haline almış olan şeyler. Biz Maalesef onun çok gerisinde kaldığımız için yeni politikalar terimini kullanıyorum. Bunun çözümü nedir? Bunun çözümü işte bir kere yolculuk talebinin azaltılması, her şeyden önce yani ana nokta o. Eskiden biz nazım plan bürolarında ilk ulaşım anketleri yaptığımızda, batıdaki örneklerle karşılaştırdığımızda kişi başına hareketlilik sayısına bakardık 1'ler civarında 0,80-1,20, batıda bu böyle 2'nin üzerinde falan ne kadar ayıp diye utanırdık. Oysa batı şimdi bunu yapmaya çalışıyor. Yaptı da zaten. Amaç, ulaşım eninde sonunda bir amaç değil bir araç bir yere gitmek için. Mecbur olduğumuz için ulaşım gidiyoruz, yoksa keşke ulaşım hiç ihtiyaç olmasa, sa-

dece gezmek, tozmak, sosyal, kültürel aktiviteler için bunu yapabilesek diye düşünmek lazım. Dolayısıyla bunun az olması, bunun çarelerini aramak lazım. Toplumun refah seviyesinden de, kültürel sosyal seviyesinden ödün vermemek tabii. Bir başka çözüm ki bunun 2 alt başlığı var. Yolculukların otomobilden toplu taşıma kaydırılması bu son derece önemli benim şekillerle göstermiş olduğum nedenlerle. Bunun iki yolu var, bir tanesi toplu taşımanın iyileştirilmesi tabii. İnsanları bunu kullanmaya değer bulması lazım. İkincisi de otomobil kullanımının caydırılması ki insanlar özel otomobilden toplu taşıma geçebilsinler. Bir de son bir kalem, deminkilerde pek fazla bu konuya değinmedik. Yeni yatırımlar yerine, mevcut alt yapının daha verimli kullanımını. Çünkü ileride belki, en sonda ben çok kısalttım bunu 20 dakikaya sığdıracağım diye bambaşka bir şekiller vardı son da yine değineceğiz. Çünkü bir yerde talep arttığı zaman trafik tıkanıyor zaman ne yapıyoruz? İşte eski usule göre yolları genişletiyoruz, katlı kavşaklar yapıyoruz, yeni bir takım yatırımlar yapıyoruz. Bu süreçte fiziksel çevreye bir takım müdahalelerde bulunuyoruz. Ondan sonra bir rahatlıyor trafik. Rahatlayınca talep artıyor. Yani arz-talep aynı yolculukta da ekonomide olduğu gibi. İnsanlar yeniden daha fazla bu sefer otomobil kullanmaya başlıyorlar. Gene yetmez oluyor yollar, gene yenilerini yapıyoruz. Böyle klasik bir müdahale söz konusu. Şimdi tüm bu politikaları yalnız birbiriyle kombineli kullanmak lazım. Yani toplu taşımayı geliştirdim buyursunlar gelsinler, gerisine de karışmam diyemeyiz ama tek başına da özel otomobili caydırmak için yaptığımız önlemleri koyduğunuz zaman da insanların geldiği anda toplu taşımayı iyileştirmesek cezai olabiliyor. Dolayısıyla bunlar bir eşgüdüm içerisinde yerel koşullara uygun olarak da planlanması lazım. Şimdi birincisinden başlayalım. Yolculuk talebinin azaltılması. Ben eskiden şöyle yapardım hocalık alışkanlığı her şeyi böyle sınıflandırılmış, son derece sistematik falan anlatmaya çalışırdım ama bakardım karşımdaki insanların yavaş yavaş kafaları düşerdi böyle anlattığım zaman onun için böyle biraz çeşitli örnekler serpiştirerek falan geçeceğim. Çok da kısa olan zamanda bazı çarpıcı dünyadaki örneklerden vereceğim. Yolculuk talebinin azaltılması için neler yapılabilir? Yine rastlantısal birkaç örnek. Yine çalışma başlığı altında verebiliriz. İnsanların mümkün olduğu kadar işe gitmeden veyahut da işte neyse o günkü ulaşım gerektiren şey amaç bunu yerine getirmeli. Artık mesela çoğumuz bankaya gitmeden banka işlemlerini yapıyoruz. Kütüphaneye gitmeden veya kitapçıya gitmeden kitap okuyabiliriz internet vasıtasıyla, hani bunu toplumun yerel yönetimlerin bunu teşvik edici birtakım önlemler alması, yani şimdi belediyede çalışan birini düşünelim. Eğer ben evde çalışacağım zararı yok derse, onu zamanla işten atarlar. Yani demek ki yasal bir takım düzenlemelerin de yapılması lazım, organizasyonunun yapılması lazım. Çalışma günlerinin azaltılması örneğin şu andaki yapı içerisinde biz 5 kere işe gidiyoruz. 10 tane yolculuk yapıyoruz pazartesiden cumaya. Bir sürü gelişmiş ülkede yapıldığı gibi bunu 10 saatten 4 gün 40 saat çalıştırsak insanları, 4 kere haftada işe gitmiş olacağız. %20 kar edeceğiz ulaşımın bütün bu söylemiş olduğum zamanlarından. En temiz ulaşım bile, onu da söyleyelim toplu taşıma bile kamuya bir maliyet yüküdür. Yüku daha azdır bireysel ulaşımaya göre ama kendi başına bir hedef değildir, bunu unutmayalım. Benzer şekilde yolculuk talebinin azaltılması için bir başka örnek, ama önce şunu anlatayım. Şu hepimizin bildiği veya tahmin ettiği gün içerisindeki saatlere göre trafiğin veya yolculuk talebinin



şekillenmesi. Sabah ve akşam saatlerinde doruk saatlerimiz var. Çalışma saatlerini eğer kent içerisinde birkaç parçaya ayırarak olursak burada görüldüğü gibi, o zaman herkesin bu tek noktaya farz edelim 9 civarında yığılacağına, kimisi 8 kimisi 10 da gelecekte eğer bunda bir azalma olacaktır. Bize faydası ne bunun? İşte o sıkışıklık nedeniyle yapmakta olduğumuz yatırımlar olacakken biz bunları belki 10 yıl sonra 20 yıl sonra yapacağız eğer böyle hemen dağılabilirse. O yatırımın miktarını bütçe imkanlarını belki çok daha acil olan başka sektörlere yönlendirerek kullanabileceğiz. Yine yolculuk talebinin azaltılması için çok benzer bir yöntem, esnek çalışma saatleri. Burada da insanlar eğer bu yasal düzenlemeler yapılacak olursa buna benzer bir şekilde insanlara kendine göre seçme şansı veriliyor ve herkes doruk saatinden ve trafik yoğunluğundan kaçacağı için yine kendiliğinden bu kırmızı çizili olduğu gibi azalmalar olabilecek doruk saatlerde. Başka örnekler de çok var da burada vaktinizi almayacağım sizin. Şimdi yolculukların otomobilden toplu taşıma kaydırılması. Demin de söylediğim gibi 2 boyutu var bunun. Bir tanesi toplu taşımanın iyileştirilmesi, geliştirilmesi. Tabi toplu taşıma deyince çoğumuzun aklına öncelikle raylı sistemler, kitle taşıma araçları geliyor ama tabi toplu taşıma bundan ibaret değil. Çünkü bunun ne kadar yüksek maliyetli ve bir kere planladığımız zaman sonra varmanın ne kadar uzun süre aldığını hepimiz yaşayarak da gördük. Biz biliyoruz 70'lerin sonunda İzmir'de raylı sistem yapılınsın mı yapılmasın mı gibi konuları tartışıyorduk. Geldik 2010'lara, 40 yıl geçti , işte tamam çok daha önce başladı ama belki de 30 yılı aldı bunun gerçekleşmesi, yapılması. Çok daha hedeflerimize hızlı ulaşabileceğimiz yöntemler var günümüzde. Bunların içerisinde İngilizce "brt: busrapid transit" denilen ama bizim Türkiye jargonunda İstanbul'da "metrobüs" olarak adlandırdığımız benzer bir isimle birkaç ülke de daha kullanılıyor galiba. Örnekler bunlar tabi. Tahmin edebileceğiniz gibi metroya göre, ağır raylı sisteme göre çok daha hızlı bir şekilde gerçekleştirilebiliyor, çok daha düşük yatırımlarla. Tabi yol yüzeyinden bir miktar alıyorsunuz ama onu deminki politikalarla düşünecek olursak bir taraftan bu aldığımızı diğer bireysel ulaşımdan alıyorsak, biz o bireysel ulaşımın caydırılmasına da hizmet etmiş oluyoruz. Bu örnekte de gördüğümüz gibi İstanbul'daki aslında iyi çalışan bir sistem. Şimdi İstanbul'dan örnekler. Şurası metrobüs yolu. Diğer tarafta ne yoğunlukta trafik var, nasıl tıkalı görüyorsunuz, demek ki çok verimli bir şey. Aşağıdaki örnekte de bakın şuradaki duraktaki kalabalıktan nasıl bir metro veya vapur işletmesindeki kalabalığın boşalttığını görüyorsunuz. Yani bu derece etkili bir sistem. Şimdi dünyada bildiğiniz gibi bu şey vardır LEED sertifikası çevre, binaların hani çevreye duyarlılığı konusunda yükümlülükler vardır. Şimdi aslı Amerikan kökenli ama uluslararası çalışan bir ödül sistemi kuruldu. Artık madalya veriliyor şehirlere. Metrobüs kriterleri var ona göre hangi daha iyi yaparsa, işte altın madalya, gümüş bronz falan gibi şeyler veriliyor. Mesela bu Brezilya'daki bir örnek en yüksek standardı kazanmış olan bir web sitesinin kapağından aldım bunu. Yani bu dünyada çok gündemde olan bizde bazen, bazı yazarlarımız ki ben kızıyorum onlara bilmeden cahilce ondan sonra alay konusu yapıyorlar. Yapılmakta olan çok değerli bir şey bu metrobüs sisteminde. İyileştirme imkanları tabi ki vardır. Teknik konularda aşılması gereken teknik konular tabi ki vardır ama özünde doğru bir yaklaşımdır. Uzatmayacağım böylece sonsuz şey var . Bir kısmını sizler zaten biliyorsunuz. Şimdi otomobil

kullanımının caydırılması, dediğim gibi vazgeçilmez bir şekilde bu ikisini yan yana, her ikisini birden yapmak zorundasınız. Tek toplu taşıma yaptığımız zaman kimse o metrobüse binmeyebilir. Metro yaparsınız boş gezer. Eğer caydırmazsanız otomobil kullanımından. Şimdi bir kere daha hatırlatalım otomobil kullanımını arttıkça yollar yetersiz kaldığından yeni yatırımlar gerekiyor. Toplu taşıma taşıtlarının hareketlerini engelliyor artan trafik şimdi şu caddeye bakın eğer önümüzdeki Eşrefpaşa Bulvarı'nda otomobiller olmasaydı toplu taşımanın hareketini engelliyorlar demek ki Eşrefpaşa Bulvarı'nda şu otomobiller olmasaydı veya çok sınırlı bir yerde olsaydı otobüsler çok daha hızlı hareket edecekti ve çok daha verimli bir hizmet sunacaklardı. Bazen de yine dediğim gibi yeni toplu taşıma yatırımları atıl kalıyor. Ayrıca da demin konuştuğumuz gibi maliyeti yüksek fazla enerji tüketiyor havayı kirletiyor vs vs. Şimdi nasıl yapılabilir kısıtlamalar, ne yapabiliriz, nasıl caydırabiliriz? Bir kere kapasite kısıtlamaları var. Bir yolu trafik izlerine göre bölebiliriz. Yoldaki trafik izlerinden bir tanesini mesela toplu taşıma ya da hafif raylı sistem olabilir tabi ayırırsanız ister istemez 3 şeritli gidenler 2 şerite inmiş oluyor, tıkanmalara gecikmelere sebep veriyor bireysel ulaşımda bu tabi caydırıcı insanlar daha hızlı bir şekilde toplu taşıma ile gidebiliyorsa niye tercih etmesinler. Çok tipik bir örnek var. Bu tarihte kaldı aslında 1976-1977 yıllarında 1 yıl kullanılabilir ama literatürde yerini hala koruyor Nottingham örneği. İşte kent merkezi ve bölge diye adlandırdıkları konut bölgeleri var. Daha bu konut bölgelerinden çıkarken, bireysel taşıtların çıkmaması için, gecikmesi için zahmetli olması için onlara elinden gelen yapılıyor. İşte bazı yollar iptal ediliyor, sinyalizasyonlar mahsus gecikiyor kırmızı ışıklar çok yanıyor, işte yalnız otobüsle varılıyor falan. Bir de ayrıca da şehir merkezine giderken buna da tasma adını veya kolye adını takmışlar İngilizesi "collar" burada da yine benzer yöntemler kullanılıyor. Dolayısıyla çok başarılı olmuş bir şey ama bir siyasi bir değişiklik, yerel yönetimdeki bir belediye değişikliği sonucunda işçi partisi yerine gelen muhafazakarlar anında bunu kaldırıyorlar. Ama dediğim gibi literatürdeki yerini koruyor. Şimdi bu çok kolay yadırganmadan yapılabilir bir şey otopark kısıtlamaları. Zaten otopark sıkıntısı kent merkezinde var herkes bunun böyle olduğunu biliyor. Çoğumuzda belki cayıyoruz arabayla gitmekten ama diyelim ki oradaki otoparkların sayısını azalttınız ve çok sıkı da denetim getirdiniz hani yol kenarlarına falan. Tabi o zaman insanlar daha çok zorlanacaktır otomobille gittiklerinde çekecekleri için. Bir böyle bir şey. Bir de işin fiyatlandırma kısmı da olabilir. Çok yüksek fiyatlar koyabilirsiniz ondan sonra kent merkezinde. Dolayısıyla insanlar kent merkezine bu koşullarda gelmemeyi tercih edebilir kent merkezlerine otomobilleriyle. Singapur deneyimi var bunu ben hızlı geçeyim. Çok tipiktir yine bu literatürde yerini koruyan bir şeydir. Singapur bir ada devleti biliyorsunuz, bir şehir devleti. Zaten refah içerisinde olan bir yer. Artan otomobil sayısı içerisinde fiyatları yükseltmişler. Otomobillere çok vergi koymuşlar falan. Ardından en tipik 1975 yılında kent merkezine giren yollarda, içinde 4 kişiden az olan otomobillere fiyat uygulamaya başlamışlar. Sonra daha yaygınlaştırılmış, alan genişletilmiş 1994'de ama en son geldiğimiz durum şudur; 1997'den bu yana otomobile Singapur'da bindiğiniz andan itibaren çeşitli yerlerde algılayıcılar var sizin plakanızdan otomatikman bankanızdaki hesabınızdan kullandığınız oranda kesintiler yapılıyor. Bu da caydırıcı bir önlem. Londra deneyimi var bu da ders çıkarılabilecek bir

şey. Londra'da kent merkezine giriş 90 pordon 2003'den beri yanılmıyorsa fiyatlandırılıyor önce 5 pound'du, sonra 8 pound oldu bir giriş 20 küsur lira ondan sonra ve bunun geliri de bugün yine toplu taşımanın geliştirilmesinde kullanılıyor yani alıp da aman ne güzel belediyeye iyi gelir oldu ben bunu alıp da bir şey yapayım demiyor. Tabi devlet politikası olarak da trafiği azaltmak, otomobili caydırmak her yerde geçerli. İngiltere'de örnekler var. Amerika Birleşik Devletleri'nde örnekler var. Otomobil toplumu dediğimiz yerler düşünün. Avrupa Birliği'nin ortak politikaları var çeşitli platformlarda. Buna benzer şeyler. Ali Rıza Bey burada mı? Birkaç dakika tolerans isteyeceğim sizden. Şimdi Türkiye'deki ve dünyadaki uygulamalar arasındaki farklılığı aktarmak istiyorum. Zaten bildiğiniz gibi otomobil öncelikli projeler her yerde Ali Rıza Bey'de değindi, her şeyden önce ama yöneticilerimiz de pek bilinçli değil. Yayalar son planda. Toplu taşıma önceliği yok çoğu yerde. Katlı kavşaklar, tüneller, betonlaşma falan diyoruz. Burası İstanbul Aksaray tahminen yıl 1940'ların sonları fotoğrafın çekildiği ama 50'lerin başlarında da böyleydi. Benim çocukluğumun geçtiği yer de o yüzden biliyorum. Şurada tramvayı görüyorsunuz, şurada çınar ağaçlarını görüyorsunuz. Burada 50 metre bu tarafa geldiğiniz zaman tramvay durağı var kapalı bir durak. Ondan sonra oradan ben çok bindim zaten. Ondan sonra çok uzun süreler geçmedi yani öncelikle vatan ve millet caddelerinin genişletilmesi, ordu caddesinin genişletilmesi ardından da daha başka yapılan şeylerle beraber şuandaki hali, uzun yıllardan beri böyle. Ne tramvayı ne çınar ağacı ne insanlar ortada. Şu caminin kaldığı aciz duruma bakın, Valide Sultan Camii'nin. Şimdi yine bir proje hazırlanmış, buraya başka bir çözüm getiriyorlarmış internette öğrendim ama ne gelecek oraya bilmiyorum. İzmir'i anlatmaya İzmirliyle gerek yok ama ben bunu böyle hala burada varlığını bir tehdit gibi geliyor, her an biz buradan geçebiliriz yapabilir gibi algılıyorum yani inşallah öyle olmayacaktır ama. Ankara'daki örnekler zaten herhalde literatüre geçmişler yaygın bir saldırı yayalara karşı olmamıştır, insana karşı ve biz bunun içerisindeyiz maalesef Ankara'da. Ondan sonra bir de kötü tarafı şu örnek oluyor. Burası neresi olabilir, çoğunlukla Ankara da bilmem bir yer diyorlar ama hayır Antalya. Ondan sonra işte bakın açılışından sahneler battı-çıkı diye işte buraya geldiğimiz gibi Antalya'ya Makine Mühendisler Odası çağırılmıştı, orada tartışıp konuşmuştuk. Çözüm olarak bu oldu. Şimdi tersine bakalım. New York dünyanın en yoğun şehirlerinden bir tanesi, en merkezi en yoğun yeri Manhattan merkezi Times Square, ne battı çıktı ne bir şey gördüğünüz gibi. Trafik duruyor insanlar karşıdan karşıya geçiyor. Paris'de ana cadde Champs-Elysees bakın en az 3-5 km'lik bir yerini görüyoruz. Bir tane battı çıktı bir şey var mı? Yine böyle trafik belli yerlerde duruyor, insanlar geçiyorlar. Yan yollardan gelen trafik de tabi geçiyor. Yani örnekler çok tabi Barselona Las Ramblas ana cadde. 2 tarafta trafik var görmüyorsunuz insanlar böyle geçmiş vaziyette. Bir takım güçlükler var tabi ya tabi doğru niye yapmıyoruz diyoruz ama ben burada "teknik, yasal, politik" bunların hepsini uzun uzun her birini bir 20 dakika daha anlatırım size ama bunlara gerek yok ama bunların en önemlisi politiktir. Ondan sonra böyle şimdi bakın böyle bir şey yaptığınız zaman seçmeninizi de topluyorsunuz kurdele kesiyorsunuz mesela. Ömründe mesela otomobili yasaklayan böyle bir uygulama yapın kurdele keseceğiniz bir yer olmadığı gibi ortaya çıksanız belki yumurta atacaktılar. Sonuç olarak eğer kentlerdeki yolları ve alanları verimli

kullanmak istiyorsak ki örnek vereceğim burada bakın 250-300 yolcuyu taşımak için gerekli taşıt sayısı 1 tramvay dizisi yetiyor ya da 3 tane otobüsle de taşıyabilirsiniz bunu veya 18 tane minibüsle taşıyabilirsiniz veya işte gördüğümüz gibi 125 tane otomobille de taşıyabilirsiniz, seçim sizin. Eğer ulaşım maliyetini düşürecekseniz, sistemlerin maliyetlerinde tabii ki otomobil en pahalısı. Daha az enerji tüketmek istiyorsak, eğer kapasite arttırmanın çözüm olmadığını biliyorsak, bunu az önce sözlü olarak ifade ettim talep artışı oluyor, trafik tıkanıyor, kapasite yaratıyorsunuz, trafik rahatlıyor, tekrar trafik artışı oluyor, bir pasif daire. Bunu göz önünde bulundurmanız lazım. Belki de en önemlisi kentlerimizin taşıtlar için değil insanlar için olduğuna inanıyorsak, havayı daha az kirletmek istiyorsak ve gelecek kuşaklarla çirkin yapılarla dolu kentler bırakmayacaksak, bireysel ulaşımdan alıp toplu taşıma vermeyi ve mevcut altyapıdan sonuna kadar yararlanmayı hedefleyen çağdaş ulaşım politikalarını benimsemek zorundayız diyorum. Teşekkür ediyorum sizlere.

**Oturum Başkanı: Sezai GÖKSU** (Prof. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Hocam çok teşekkür ederiz konuşmanız için, çok çok güzel bir konuşma. Şimdi hemen ikinci konuşmaya geçelim. Hocam buyurun.

## **Ela BABALIK SUTCLIFFE**

(Doç. Dr. – ODTÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Öncelikle Sempozyumu düzenleyenlere bizi bir araya getirdikleri için teşekkür ediyorum. Herkesi selamlıyorum.

Konuşmamı kentsel raylı sistemler üzerine yapacağım. Kentsel raylı sistemlere ilişkin olarak özellikle planlama ve işletme politikalarından bahsedeceğim. Bildiğiniz gibi Dünyada ve Türkiye’de birçok kentte raylı sistemlere olan yatırım sürekli olarak artmakta. Her geçen yıl daha fazla kentte bölgesel demiryolları, metro sistemleri, hafif raylı sistemler ve tramvaylar inşa edilmekte ya da planlanmakta. Toplu taşıma türleri içinde kentsel raylı sistemlerin kullandıkları teknolojiye bağlı olarak sundukları belirli üstünlükler var. Bu nedenle de plancıların ya da kent yöneticileri ve politikacıların kentsel raylı sistemlere yatırım yaptıklarında bu teknolojik üstünlüklerle bağlantılı olarak bazı beklentileri var. Konuşma boyunca raylı sistemlere yatırım yaptığımızda bu sistemlerden ne gibi beklentilerimiz var, neden raylı sistem teknolojisi seçiliyor konusu üzerinde duracağım. Ancak konuşma boyunca bu beklentiler ne derece gerçekçi ve ne denli gerçekleşiyor konularına da değineceğim. Amacım raylı sistem yatırımlarına ilişkin beklentilerimizin gerçekçi olmadığını göstermek değil: Bu beklentilerin gerçekleşmesi için olmazsa olmaz politikaların ve bazı destekleyici uygulamaların da bu yatırımlarla beraber hayata geçirilmesi gerektiğini vurgulamaya çalışacağım. Tek başına raylı sistem yatırımının beklentileri ya da bu teknolojiye özgü üstünlükleri sağlayamayacağını, planlama ya da işletmede bazı destekleyici ve tamamlayıcı politikaların uygulanması gerektiğini anlatmayı amaçlıyorum.

Raylı sistem yatırımlarına ilişkin beklentileri dört başlık altında toplamaya çalıştım. Öncelikle, kentsel raylı sistem konusuna yönelen kentlerde başlıca beklenti çevresel konular ile ilişkili: Çevre kirliliğini azaltması yani karbondioksit salınımlarını azaltması bekleniyor raylı sistem yatırımlarının. Raylı sistemler elektrik enerjisi kullandığı için ulaşımdan kaynaklı sera gazı salınımlarında ciddi bir azalmaya yol açabilir diye bir algımız ve beklentimiz oluyor genellikle. İkinci olarak bu sistemler otobüs gibi toplu taşıma sistemlerine göre daha yüksek kapasiteli; trafik sıkışıklığına takılmadığı için daha hızlı ve daha konforlu. Nitelikli bir toplu taşıma hizmeti sunduğu için böyle bir sistemi inşa edip toplu taşıma sistemine eklediğimizde genel olarak toplu taşıma hizmetinin niteliğini arttıracaktır, kentliye daha iyi hizmet sunacağız diye de bir algımız ve beklentimiz var. Tabii toplu taşımanın niteliğini arttırsak toplu taşımayı daha cazip hale getireceğiz. Raylı sistemler otomobil yolculuklarını azaltabilir, otomobil yolcusunu raylı sisteme çekebilir, böylece trafik sıkışıklığında da azalma yaşanır diye üçüncü bir beklentimiz daha var. Son olarak raylı sistemler yere ray döşenerek inşa edildiği için, kalıcı ve sürekli bir altyapıya sahip oldukları için kentsel gelişme üzerinde de otobüs sistemlerine göre daha kalıcı bir

etkileri olabilir. Dolayısıyla kentsel raylı sistemler kentsel gelişmeyi yönlendirmek ve denetlemek için etkin bir araç olarak kullanılabilir diye de bir beklentimiz var. Bu dört konu üzerinde tartışmayı şekillendirmeye çalışacağım.

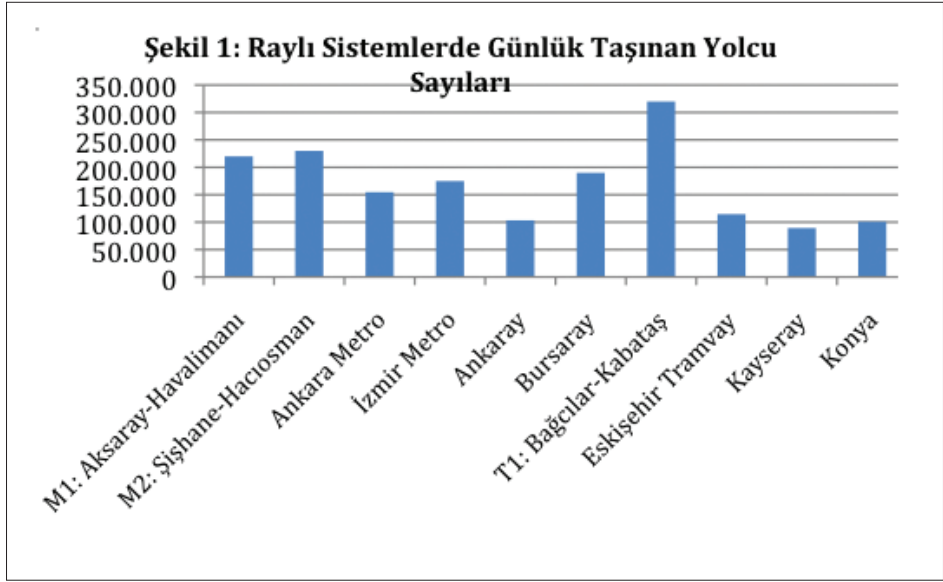
## **Çevresel beklentiler**

Raylı sistemler elektrik enerjisi ile çalıştığı için otobüs sistemlerine göre yarattıkları sera gazı salımı, yani karbondioksit salımı daha azdır; dolayısıyla daha çevreci bir ulaşım sistemi olarak kabul edilir. Aslında bu önerme koşulsuz olarak her zaman geçerli değildir. Raylı sistem eğer sunduğu yolcu kapasitesi ile doğru orantılı biçimde yüksek düzeyde yolcu taşıyorsa bu söz konusu olabilir; ancak yeterli düzeyde yolcu taşımıyorsa böyle bir iddia yapılamaz. Boş gidip gelen, yolcu sayısı olması gerekenden çok düşük olan bir raylı sistem çevreci olamaz; çünkü dolu da gitse boş da gitse elektrik enerjisini tüketmektedir ve elektrik enerjisinin üretimi sırasında ciddi bir karbondioksit salımı söz konusudur. Dolayısıyla raylı sistem her koşulda, her kent için, her koridor için sırf elektrik enerjilidir diye doğru ve çevreci bir seçim olarak görülemez. Raylı sistemlerde yeterli sayıda yolcu taşınmıyorsa, sistem az kullanılıyorsa sonuçta bu bir kaynak israfıdır; ve sera gazı salımı yaratılarak elde edilmiş olan elektrik enerjisini az sayıda kişiyi taşıyarak tükettiği için çevre-dostu olduğundan bahsedilemez. Dolayısıyla koşulsuz olarak bu temiz bir teknolojidir yargısıyla raylı sistem kararının verilmemesi gerekir.

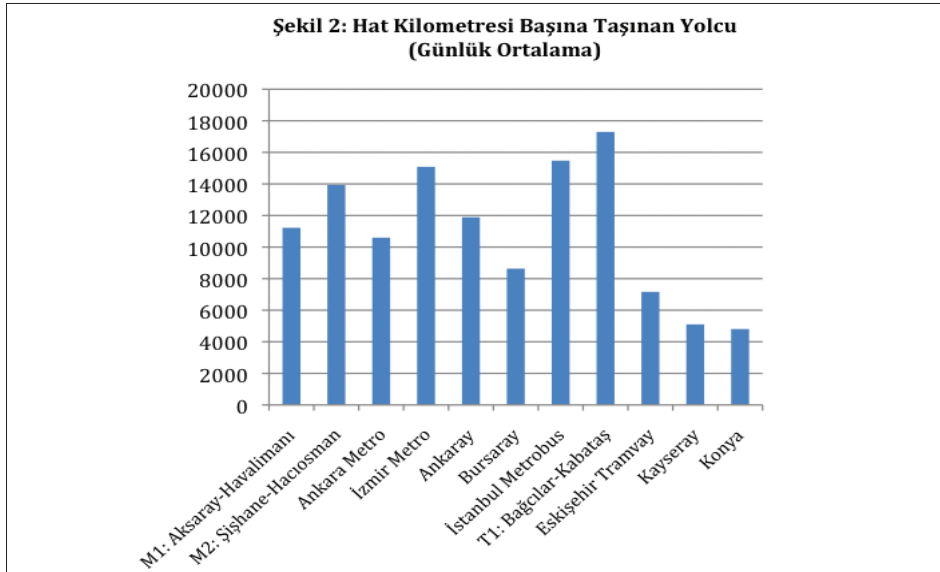
Raylı sistem teknolojisinin seçimi beklenen yolcu talebiyle ilişkilendirilerek verilmelidir. Saatte tek yönde 20.000 yolcu düzeyinin üzerinde yolculuk talebi beklenen koridorlarda böyle bir talebin metro teknolojisi ve kapasitesiyle karşılanabileceği kabul edilir. Saatte tek yönde 10.000-20.000 arasında yolcu talebi olması bekleniyorsa bu aralık için hafif raylı sistemin etkili olacağı kabul edilir. Ancak öncelikli otobüs yolu, hızlı otobüs sistemi (yani BRT- Bus Rapid Transit) ya da Türkiye’de İstanbul’daki uygulamada Metrobüs olarak anılan sistemin de bu aralık için uygun kapasitede yolcu taşıyabildiğini vurgulamak gerekir. Saatte tek yönde 4.000-10.000 arasında beklenen yolculuk taleplerini karşılamada ise sokak tramvaylarının uygun olduğu görülmektedir. Ancak bu aralıktaki bir talep, aynı zamanda yine hızlı otobüs (BRT) sistemlerince karşılanabilir; ayrıca özel şeridi olmayan diğer otobüs sistemleri de 4.000 - 6.000 yolcu kapasitesi sağladıkları için uygun seçimler olabilirler.

Bugün ülkemizde işletilen raylı sistemlerde de yukarıda verilen aralıklara uygun yolcu taşıma kapasiteleri olduğunu görebiliriz. İstanbul metrolarında saatte tek yönde 36.000 yolcu taşıma kapasitesi; İzmir metrosunda saatte tek yönde 45.000 yolcu taşıma kapasitesi bulunmakta. İstanbul Kabataş Tramvayı’nın saatte tek yönde 15.000 yolcu taşıma kapasitesi var; İstanbul metrolarının kapasitesinden daha düşük olmakla beraber tramvay için yüksek bir yolcu kapasitesi. Eskişehir tramvayı saatte, tek yönde 9.800 yolcu taşıma kapasitesine sahip. 2008 verisine göre İstanbul Metrobüs sisteminin ise saatte tek yönde 18.000 yolcu taşıma kapasitesi bulunmakta.

Yukarıda verilenler sistemlerin sunduğu kapasitelerdi. Bu sistemlerin gerçekten taşıdıkları yolcu sayıları ise aşağıdaki grafikte verilmektedir (Şekil 1). Bu grafik 2011 yılı için günlük ortalama taşınan yolcu sayılarını vermekte. Ancak karşılaştırma yapmak için bu grafik aslında uygun değil çünkü 30 km uzunluğunda bir sistem ile 8 km uzunluğunda bir sistemin günde taşıdığı yolcu sayılarını bu toplam rakamlar üzerinden karşılaştırmak doğru olmaz; sistemlerin hat kilometresi başına taşıdıkları yolcu sayılarını karşılaştırmak gerekir. Bu karşılaştırma Şekil 2’de verilen grafikte görülebilir.



İstanbul Bağcılar-Kabataş Tramvayı'nın şu anda Türkiye’de çalışan raylı sistemler içinde hat kilometresi başına en fazla yolcu taşıyan sistem olduğunu görüyoruz. Aslında metrolara göre oldukça düşük kapasiteli bir sistem; ancak yolcular tarafından tercih edilen bir güzergahta olmasının avantajı ortada. Ardından İstanbul Metrobüs sisteminin hat kilometresi başına en fazla yolcu taşıyan sistem olduğu görülmekte. Yine güzergahın konumunun önemli bir yeri var bu başarıda. Bu iki sistemin ardından, İstanbul metrolarından da önde İzmir Metrosu hat kilometresi başına en fazla yolcu taşıyan metro sistemi olarak görülmekte. Dolayısıyla diğer sistemler ile karşılaştırıldığında bunu bir başarı göstergesi olarak kabul edebiliriz. İzmir Metrosu'nun yolcu taşımada etkili olduğunu söyleyebiliriz. Ancak şunu da belirtmek gerekir; 2006-2007 verilerinde İzmir metrosu bu durumda değildi. İzmir Banliyö Sisteminin (İZBAN) açılması ve metroyla bütünlük (entegre) çalışmasının kesinlikle olumlu etkisi olmuştur metro üzerine. Aynı zamanda Kentkart sisteminde yapılan düzenlemenin de etkili olduğunu, 90 dakika içindeki sınırsız sayıda ücretsiz aktarma olanağının metro sisteminin kullanımını arttırdığını belirtmek gerekir.



Bu grafikte tekrar İstanbul sistemlerine dönelim. Kapasitesi itibariyle hat kilometresi başına daha fazla yolcu taşınması gereken metro sistemlerinin İstanbul’da tramvay sisteminden daha az yolcu taşıdığını görüyoruz. Çevresel etki konusuna geri dönersek kentsel raylı sistemlerin yakıt israfına yol açmaması için kapasitelerine uygun yolculuk talebi olan yerlerde veya koridorlarda işletilmesinin şart olduğunu, planlama açısından öncelikli bir konu olarak belirttik. Doğru güzergahta planlamak önemli. Doğru güzergah mevcut durumdaki yolculuk talepleri değildir sadece; aynı zamanda kent planları ile bütünleşik biçimde planlanmalı ki kentsel gelişmeye koşut olarak oluşacak gelecekteki yolculuk taleplerini de karşılayabilsin. Ama bunlar da tek başına yeterli değil. Kentsel raylı sistem yapıldıktan sonra yolcu sayısını arttırmak ve sisteme yolcu çekmek için raylı sistem hizmetini çekici hale getirmek gerekli. Önceki konuşmalarda bunlardan bahsedildi. Bir kentte raylı sistem ile yolculuk yapmak otomobil ile yolculuk yapmaktan daha cazip ve daha kolay hale getirilmeli. Bu nasıl yapılır konusunda ilerleyen bölümlerde bahsedeceğim. Ayrıca, eğer raylı sisteme yatırım yapılıyorsa, sistemin, bulunduğu koridor içinde otobüs, midibüs ve minibüs hizmetlerinden de daha cazip hale getirilmesi gerekir. Yüksek kapasiteli bir sisteme yatırım yapıldıktan sonra yolcuların oluşturulan bu kapasiteyi kullanmaya yönlendirilmeleri gerekir. Bunun koşullarını da ilerleyen kısımlarda açıklayacağım.

### **Toplu taşıma hizmet niteliğinin iyileşmesine ilişkin beklentiler**

Kentsel raylı sistem yatırımlarından beklediğimiz bir diğer sonuç konforlu, nitelikli bir toplu taşıma hizmeti sunulması. Teknolojisi gereği kentsel raylı sistemler hızlı bir toplu taşıma hizmeti sunmakta; trafik sıkışıklığına takılmadıkları için gecikmenin en az yaşandığı, güvenilir, sık bir hizmet verebilmekte. Ayrıca istasyonlarda bilgilendirmenin yapıldığı, yolcuların bir sonraki aracın ne zaman geleceğini görebildiği, hangi istasyonlarda



duracağının, hat yapısının ve güzergahının kolayca anlaşılır olduğu bir sistem. Dolayısıyla teknolojisi itibariyle üstünlükler sunan bir sistem; ancak planlama ve işletmeye bağlı olarak yolcular açısından gerçekten konforlu mu sorusunu da sormamız gerekiyor her bir sistem için. Burada aracın iç konforundan bahsetmiyorum. Bir toplu taşıma ağına, sistemine raylı sistem hattı ekleniyorsa, yolculuk yapan kişilerin yolculuk konforunu arttırması gerek, bozmaması gerek. Raylı sistemler toplu taşıma ağına eklendiğinde genellikle aktarmalar artıyor. Aktarmaları nasıl planladığımız, nasıl işlettiğimiz ve yönettiğimiz çok önemli. Aktarmanın süresi ve mesafeleri nasıl? Aktarmanın maliyeti nasıl? Aktarma mesafeleri ve dolayısıyla süreleri İstanbul'da raylı sistemler ile Metrobüs sistemi arasındaki aktarmalar açısından en sorunlu alanlardan biri olarak yolculara yansdı. Aktarma istasyonu olarak tanımlanan istasyonların bir kısmını aktarma istasyonu olarak tarif etmek olanaklı değil. Birbiri ile ilişkilendirilmemiş, birbirinden tamamen bağımsız olarak planlanmış iki hattın iki istasyonu arasında yolcuların bir istasyondan diğerine 300-400 metre mesafe yürüyerek, ana arterlerden karşıdan karşıya geçerek aktarma yapmaları beklenmekte. Her istasyon ve her aktarma için böyle değil durum: Şirinevler istasyonunda metro ile metrobüs arasındaki aktarma; Zeytinburnu istasyonunda metro ile tramvay arasındaki aktarma yolcular açısından uygun, motorlu taşıtlarla yayayı karşılaştırmadan kısa mesafede aynı yerde çözen aktarmalar. Metrobüs ile M2 Metro hattı arasında ise daha da sorunlu aktarma alanları vardı; ancak bunların işletmeciler tarafından da olumsuz olarak görüldüğü ortada, çünkü yeni yatırımlarla bu hatta Metrobüs ve Metro çok daha uygun aktarma olanakları sağlanarak yeniden planlandı ve hizmete açıldı.

Aktarma kolaylığı sadece bu fiziksel koşullar ile ilgili değil, maliyetle de ilgili. Sağlanan olanaklar açısından üç büyük kenti, Ankara, İstanbul ve İzmir'i karşılaştırdığımızda İstanbul ve İzmir'de akıllı kart uygulaması, elektronik kart uygulaması olduğunu görüyoruz. Ankara'da sadece manyetik kartlar var. Ankara, yolcusuna sunduğu aktarma koşulları açısından en az gelişmiş sistemi sunuyor. 75 dakikada iki aktarma şansı tanıyor. Özel halk otobüsleri, dolmuşlar sisteme dahil değil. İstanbul 90 dakikada 5 aktarma olanağı sunuyor. Yolcular her aktarmada giderek azalarak ücret ödüyor. Özel halk otobüslerinin de bu bilet sistemine dahil edilmiş olmaları büyük bir başarı. Dolmuşları da sisteme dahil etmek için görüşmeler yapıldığı söyleniyor. İzmir'de Kentkart sistemi 90 dakika içinde sınırsız sayıda aktarma sağlıyor ve tüm aktarmalar ücretsiz. İşletici için bunun maliyeti nedir bilmiyorum ama yolcu açısından, kullanıcı açısından son derece çekici ve sizi toplu taşımaya çeken, toplu taşımada yolculuk yapmayı cazip kılan bir politika; doğru bir politika olduğunu düşünüyorum. İzmir'de özel halk otobüsleri yok. Dolmuşlar ise sisteme dahil değil. Gerçi dolmuşlar merkezin dışında çalışacak biçimde güzergahları yeniden yapılandırılmış; bu nedenle raylı sistemlerle rekabet eden bir özellikte değiller.

### **Otomobil yolculuklarının ve trafik sıkışıklığının azalmasına yönelik beklentiler**

Kentsel raylı sistemlerin olumlu bir imajı vardır. Otomobil kullanıcısının otomobilini bırakıp otobüs kullanması beklenmez, ancak otomobilini bırakıp raylı sistemi kullanabile-

ceği düşünülür. Dolayısıyla raylı sistem yatırımı yapılıncaya otomobil kullanıcılarının da bu sistemi kullanmaya başlaması, otomobil kullanımının azalması ve böylece trafik sıkışıklığının da azalması beklenir. Gerçekten de kentlerin simgesi, imgesi ve kimliği haline gelen raylı sistemler var; örneğin Londra metrosu. Tabii sistemin çok erişilebilir ve yaygın olmasının da bunda etkisi var. Ancak tramvay sistemleri de yine kentin simgesi haline gelebilir. Eskişehir’de bunun olduğunu görüyoruz. Eskişehir ile ilgili ulaşımdan bağımsız broşürlere baktığınızda her zaman bir yerde tramvayı görüyorsunuz. İzmir’e ilişkin olarak da ulaşımdan bağımsız olarak İzmir’i anlatan internet sitelerini araştırdığınızda metro sistemini içeren fotoğraflara rastlayabiliyorsunuz. Yani gerçekten de raylı sistemler buldukları kentte önemli ve olumlu bir imge yaratabiliyorlar. Ancak böyle olumlu bir imajı var diye bir kentte, bir koridorla raylı sistem yapıldığında kentliler otomobillerini bırakıp da raylı sistemi kullanacaklardır diye bir yargı da doğru değil. Ankara, İstanbul, İzmir, Antalya ve Bursa’da raylı sistemler yapıldı ama otomobil kullanımını azaltma etkileri olmadı, trafik sıkışıklığı da azalmadı bu sistemler açıldıktan sonra.

Destekleyici politikaların raylı sistem yatırımıyla beraber hayata geçirilmesi gerekir. Önceki konuşmada da bahsedildiği üzere iki tür politikadan söz edilebilir: Toplu taşımayı destekleyici politikalar ile otomobil kullanımını caydırıcı politikalar. Raylı sistem yatırımı ile beraber tüm toplu taşıma planlama ve işletme politikalarının raylı sistemi destekleyecek hale gelmesi gerekir. Aynı zamanda kentteki tüm ulaşım politikalarının da otomobil kullanımını caydıracak hale gelerek raylı sistem ve daha da genelde toplu taşıma kullanımını daha cazip kılması gerekir.

Raylı sistemin açılması ile beraber otobüs, minibüs, dolmuş hatları yeniden planlanmalı, bunlar raylı sistemler ile yarışmayacak biçimde, sistemi besleyecek biçimde işletilmelidir. Bu açıdan yine İzmir’deki Ulaşımın Dönüşüm projesi başarılı bir bütünleşme, entegrasyon projesidir. Raylı sistem inşası ile beraber kullanımı kolay, anlaşılır, az zaman alan aktarma alanları tasarlanmalıdır. Düşük kapasiteli sistemler merkezi alanın dışına çıkarılmalıdır. İzmir’de dolmuşların merkezi alanın dışına çıkarılmış olması bu açıdan olumlu bir örnektir. Otomobille bütünleşmenin sağlanabilmesi için kent çeperindeki raylı sistem istasyonlarında otopark alanları yapılmalı, böylece otomobil kullanıcılarının araçlarını buralara park edip raylı sistemi kullanarak kent merkezine yolculuk yapmaları sağlanmalıdır. Ayrıca bisiklet ulaşımı ile de bütünleşme sağlanmalı; raylı sistem istasyonlarında bisiklet parkları yapılmalı; bunun yanı sıra bisikletlerin raylı sistem aracına alınmasına olanak sağlayan düzenlemeler hayata geçirilmelidir. Bununla ilgili bir başlangıcın İzmir’de yapıldığını görüyoruz: Sabah ve akşam doruk saatler dışında metro araçlarına bisikletle binebiliyor kullanıcılar. Yine de bu zaman kısıtlamasına ilişkin bazı şikayetler var, daha iyi düzenlenmesine ilişkin talepler var; ancak bu konunun gündeme girmiş olması ve tartışılmaya başlanması bile olumlu.

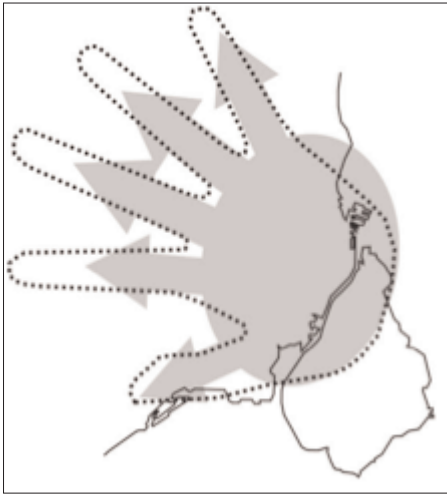
İkinci politika türü olarak otomobil kullanımını caydırmak için otomobille kent merkezine yapılan yolculukları zorlaştırmak, daha pahalı hale getirmek gerekli. Eğer raylı sistem kent merkezine hizmet veriyorsa kent merkezinde otomobil park alanları artık

azaltılmalıdır. Çünkü kent yönetiminin kentliye artık merkeze giderken raylı sistemi kullan diye bir mesaj vermesi gerekir. Kent merkezinde otopark fiyatları da arttırılmalıdır. Bu arada çeperdeki otopark alanları ya düşük ücretli ya da raylı sistemi kullananlar için tamamen ücretsiz olmalıdır. Kent merkezini sistemli bir şekilde motorlu taşıt trafiğinden arındırmaya yönelik düzenlemeler yapılmalıdır. Bunlar yayalaştırma olabilir ya da sadece toplu taşımaya ayrılan bulvarlar olabilir. Eskişehir örneği, tramvay yatırımı ile beraber iki ana bulvarın da diğer motorlu taşıt trafiğinden arındırılmış olması açısından olumlu bir örnektir. Eskişehir’de aynı zamanda birkaç başka sokakta da yayalaştırma yapılmıştır; ancak aslında daha kapsamlı bir yayalaştırma daha etkili olacaktır otomobil kullanımını azaltmada. Avrupa kentlerinde örnekleri var. Kent merkezinde sadece bir sokak veya birkaç sokakta yayalaştırma yaparak değil, daha kapsamlı yaya alanları düzenlenerek kent merkezi sadece toplu taşıma ile erişilebilen, otomobillerle içinden geçilmeyen bir alana dönüştürülebilir. Bunun yanında yolculuk çeken başlıca ana bulvarların yayaların yanı sıra sadece tramvay veya otobüsler için düzenlenmesi; veya sadece otobüs ve taksilerin girebildiği bulvarlar olarak planlanması söz konusu olabilir. Ankara’ya baktığımızda otomobili kısıtlama açısından en radikal karşı örnek olarak görüyoruz. Metro açıldıktan sonra kent genelinde 100’ün üzerinde katlı kavşak yapıldı. Bunların önemli bir bölümü kent merkezine giriş sağlayan koridorlar üzerinde, metro koridoru boyunca. Bu yatırımlar aslında kentliye şöyle bir mesaj veriyor: “Kent merkezine yaptığımız otomobilli yolculukları kolaylaştırmak için her türlü düzenlemeyi yapıyoruz, her türlü önlemi alıyoruz; otomobilinizle kent merkezine gelebilirsiniz ya da otomobil ile kent merkezinden geçebilirsiniz”. Dolayısıyla, 1990’larda Ankara’da otomobil kullanımının tüm motorlu taşıt yolculukları içindeki payı %18 iken 2012’de %34 düzeyine yükselmiş durumda. Şu anda araba sahipliğinin ve kullanımının en yüksek olduğu kentlerden biri. Bu duruma koşut olarak hem Ankara’dan hem de Türkiye’de pek çok kentte otomobiller öncelikli hale gelmiş durumda; bırakın kent merkezinde yayalara öncelik vermeyi ya da yayalaştırmayı, yayalar aslında son derece marjinal durumda. Yayaların kolay ulaşımı için hiçbir düzenleme veya otopark kısıtlaması olmadığı gibi otomobillerin kaldırımlara park edildiğini ve insanların taşıt yollarından yürüdüğünü görüyoruz.

### **Kentsel gelişmenin denetlenmesi ve yönlendirilmesine ilişkin beklentiler**

Kentsel raylı sistemler kalıcı bir altyapıya sahip oldukları için kentsel gelişmeyi yönlendirebilecekleri, koridor şeklinde yoğun gelişme yaratma etkilerinin olabileceği ileri sürülür. Bu özelliğiyle günümüzde pek çok kentte yaşanan dağınık ve az yoğun gelişme eğilimini de engelleyebileceği ve denetleyebileceği düşünülür. Bu nedenle de raylı sistemler bölgesel planlara, metropoliten planlara ve kent planlarına entegre biçimde planlanırsa o planların hayata geçirilmesinde etkin bir araç olarak kullanılabilir. Yani bir koridor boyunca gelişme yaratılmak isteniyorsa, orada metro ya da hafif raylı sistem yapılsa o koridorun çekiciliği artacak, koridor boyunca konut ve diğer kullanımların raylı sistem istasyonlarına yakın noktalarda yer seçme eğilimi olacak ve sonuçta o koridorda etkili bir kentsel gelişme sağlanabilecektir. Bu konuda planlama yazınında en çok söz

edilen örneklerden biri Kopenhag örneğidir. Kentin metropoliten gelişme planı beş parmak şeklinde beş koridor boyunca kentsel gelişme önermiş; ardından da bu beş koridorla örtüşen raylı sistem yatırımı yapılmıştır (Şekil 3). Ankara'nın da raylı sistem planlama tarihi itibarıyla iyi bir örnek olduğu görülmektedir. 1970'lerde yapılan metropoliten planda iki gelişme koridoru belirlenmiştir: Batı ve güneybatı koridorları. Batıkent metrosu ve Çayyolu metrosu da ulaşım planının öncelikli yatırım koridorları olarak belirlenmiş ve metropoliten plandaki gelişme koridorlarıyla örtüşecek biçimde planlanmıştır (Şekil 4). Aslında 1970'ler boyunca yapılan başka metro fizibilite çalışmaları da olmuştur ancak bunlar kent planının gelişme şemasına aykırı olduğu için eleştirilmiştir. 1980'lerin ortasında bugünkü raylı sistemlerin temeli olan ulaşım ana planı yapılırken, metropoliten planı da revize eden bir yapısal kent planı ile bütünleşik biçimde ele alınmıştır ulaşım çalışması. Bu açıdan Ankara'nın raylı sistem planlama geçmişi bütünleşik planlamaya iyi bir örnektir.



*Şekil 3: Kopenhag kentinin beş-parmak biçimindeki planı ve bununla bütünleşik planlanan raylı sistem koridorları*



*Şekil 4: Ankara kentinin 1970'lerde başlayan koridor gelişme önerisi ile 1980'lerde revize edilen yapısal plan ile beraber tasarlanan raylı sistem koridorları*

Bütünleşik bir planlama yaklaşımına rağmen kentsel raylı sistem yatırımı yaptığımızda o yatırım orada var diye çevresinde muhakkak gelişme olacak beklentisinin yine de doğru olmadığını görüyoruz. Çünkü kentsel gelişmeyi etkileyen başlıca faktör raylı sistem altyapısı değil; günümüzde otomobil ile erişilebilirlik her türlü gelişme için, konut alanı için, ofis alanı için, alışveriş merkezleri için artık başlıca ölçüt olarak görülmekte. Bu nedenle sadece raylı sistemi kent planına entegre etmek yeterli değil; böyle bir yatırım yapıldıktan sonra her türlü kentsel gelişme kararını da raylı sistem ile erişilebilir noktalarda yapmak, raylı sistemi bu şekilde kent planlarıyla da desteklemek gerekir. Söylemeye çalıştığım şu; alt ölçekli olsun, üst ölçekli olsun yeni gelişmeler planlanırken, yoğun konut alanları, yeni çalışma alanları, ofisler, alışveriş merkezleri gibi önemli ölçüde yolculuk çeken alanların yer seçimi kararında bir kentte bir raylı sistem yatırımı yapıldıysa raylı sistem duraklarıyla erişilebilir noktalarda bu kullanımları konumlandırmak öncelikli yaklaşım olmalıdır; başlıca kent planlama politikası bu olmalıdır. Tabii raylı sistemin doğru güzergahta planlandığını kabul ederek bu önermede bulunuyoruz. Şekil 5'te Kuzey Amerika'dan ve Avrupa'dan birkaç örnekle, yoğun konut alanlarının ve önemli ofis gelişmelerinin nasıl raylı sistem istasyonları çevresine yönlendirildiği ve sistemle entegre edildiği görülmekte. Hatta gelişmeyi yapacak olan kişi veya şirketlere bir takım avantaj ve vergi indirimleri sağlanarak gelişmelerin raylı sistem koridoruna çekildiği veya yoğun gelişmelerin, ofis ve alışveriş merkezlerinin sadece raylı sistem ile erişilebilen yerlerde izin verildiği örnekler var.





*Şekil 5: Kentteki başlıca gelişme alanlarının raylı sistem ile entegre edildiği Avrupa ve Kuzey Amerika örnekleri*



Şekil 5: Kentteki başlıca gelişme alanlarının raylı sistem ile entegre edildiği Avrupa ve Kuzey Amerika örnekleri

Özetle, konuşma boyunca raylı sistem yatırımlarına ilişkin dört beklenti üzerinde durdum. Bunlara artık bu noktada beklenti değil potansiyel de diyebiliriz. Kentsel raylı sistem yatırımlarının bu saydığımız olumlu etkileri yaratma potansiyeli var. Ama bunların her raylı sistem yatırımı yapıldığında koşulsuz olarak gerçekleşebilecek etkileri olmadığını vurgulamaya çalıştım. İki koşul çok önemli. Birincisi, her örnek durum için raylı sistem doğru teknoloji olmayabilir; raylı sistem kapasitesini gerektiren düzeyde yüksek yolculuk talebinin olduğu güzergahta yani doğru yerde planlanmış olması gerekir. İkincisi de raylı sistemin inşa edilmesi ve hizmete açılmasıyla bitmez raylı sistem planlaması: Doğru planlama ve işletme politikaları ile desteklenmezse kentsel raylı sistemlerin sunduğu bu potansiyellerin ve beklentilerin gerçekleşmesi mümkün değildir. Raylı sistemler muhakkak kent planları ile bütünleşik olarak planlanmalı, ancak yatırım yapıldıktan ve sistem hizmete açıldıktan sonra da kent genelindeki tüm kent gelişme ve kent planlama politikaları, ulaşım politikaları, ulaşım sistemlerinin işletme politikaları raylı sistemi destekleyecek biçimde oluşturulmalıdır. Her türlü kentsel gelişme raylı sistem güzergahı ve istasyonlarına odaklanacak biçimde planlanmalıdır. Kentsel raylı sistem diğer toplu taşıma sistemleriyle, otomobil otoparklarıyla ve bisiklet ulaşımıyla bütünleştirilmelidir. Bu aşamada diğer toplu taşıma sistemlerinin yeniden organize edilmesi, yeniden yapılandırılması

gerekir. Kolay, anlaşılır, zaman kaybettirmeyen aktarma istasyonları tasarlanmalı; uygun fiyatlı aktarma sağlayan bütünleşik bilet sistemleri oluşturulmalı; otopark ücret sisteminin de buna dahil olması sağlanmalı; ayrıca kent merkezine otomobil ile yolculuk olanağını ve kolaylığını azaltacak düzenlemeler yapılmalı; yaya ya da sadece yaya ile toplu taşımaya ayrılan alanlar yaratılmalı; kent genelinde tutarlı bir otopark politikası olmalı; kent merkezinde otomobile ayrılan otopark alanları ile yol kapasitesi sistematik biçimde azaltılmalıdır. Ancak bu koşullarda kentsel raylı sistem yatırımına ilişkin beklentiler gerçeğe dönüştürülebilir.

Dinlediğiniz için teşekkür ederim.

**Oturum Başkanı: Sezai GÖKSU**

(Prof. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Teşekkür ederiz hocam, sağ olun. Üçüncü, son konuşmacımız Fikret Hocam, buyurun.



## Fikret ZORLU

(Yrd. Doç. Dr. – MÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi'ne bu sempozyuma beni davet ettikleri için teşekkür ederim. Sempozyum Düzenleme Kurulu tarafından Ulaşım Planlamasında Aktörlerin Rollerini hakkında bir sunum istenmişti. Bu aktörlerin rollerini birtakım sorunlar üzerinden tanımlamak istedim. Şu anda bazı kritik sorunlar var, kentlerde ulaşım ve trafik sorunları neden artmaktadır, ulaşım planları neden imar planlarına yansımamaktadır ki bizim planlama camiasının soruları var burada. İmar planlarında ulaşım talepleri dikkate alınmamaktadır ve yaya kullanımı azalmakta ve engelleri belirlemeye yönelik düzenlemeler yapılmamaktadır. Şehir plancıları yeterince iyi hazırlamamakta mıdır, yoksa yetkilerinin farkında mı değiller gibi bir takım sorular üzerinden yanıtlamaya çalışacağım.

Aktörlerin beklentileri, rolleri ve etkileri konusunda yapılan bu araştırmada ulaşım planlamasının *iç dünyası* ve *dış dünyası* olmak üzere iki aktör grubu tanımlanmıştır. Diğer bir deyişle aktörler grubu burada ikiye ayrılmış olmaktadır.

Kentlerden yaşanan ulaşım sorunları; ihtiyaçtan fazla yol planlaması ve kamu kaynaklarının israfı başta olmak üzere, yetersiz kamu ulaşımı altyapısı, trafik sorunları, çevre sorunları, ulaşım maliyetleri olarak özetlenebilir. Bu sorunların ortaya çıkmasında, artmasında, çözümlenmesinde hangi aktörün ne derece etkili olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır.

### Problem Tanımı

Bireysel otomobil bağımlılığının artması durumu nedeniyle taşıt ulaşımı artmakta, yaya, bisiklet kullanım oranı azalmakta, bireylerin ulaşım maliyeti artmakta, bunların etkileyen diğer bir sorun ise kentlerin biçim-biçimsizlik problemi, gelişmenin denetlenmesi sorunu olarak tanımlanabilir. Bu sorunlara karşın yol inşaatları belediyelerin en önemli yatırımları olarak görülmektedir.

Ulaşım planlaması ve imar planları hangi sorunları çözüyor, çözememesinde aktörlerin rolleri nelerdir, etkisi var mıdır, gerçekten sihirli formül olabilir miydi sorusunun yanıtı arandığında bu kapsamda Musa Özalp'ın 2007'de yaptığı Türkiye'de değişik kentlerde yapılan 50 ulaşım planlarına ilişkin yüksek lisans çalışmasının kapsamından yararlanılabilir. Bu planların kapsamına bakıldığında zaman yüzde 39'unun sadece raylı sistemin fizibilite etüdüne yönelik çalışma olduğu, 8'inde yeşil ulaşım, bisiklet, yaya ulaşımının benimsendiği tespit edilmiştir ki bunların çoğu 2000 yılı sonrasına ait planlardır. Bu yönüyle ulaşım planlarının amacı ve kapsamının ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik ye-

terli olmadığı söylenebilir. Planların hazırlandığı dönemlerin siyasal koşulları, belediyelerin ulaşım planı yapma amaçları, ya da şartnameleri, dönemin şartları açısından bakıldığı zaman beklentileri karşılamakla beraber günümüz yaklaşımları açısından yetersiz kalmaktadırlar. Özalp'in yaptığı araştırmada 2007'ye kadar Türkiye'de yapılan ulaşım planlarının dünyadaki örneklerle benzer içerik ve yöntemlerle yapıldığı, ancak tam anlamıyla kapsamlı ulaşım planları olamadığı belirtilmektedir. İzleyen dönemlerde, özellikle 90'lı yıllardan sonra artık ulaşım planlama kapsamının genişlemekte olduğunu tespit edilmiştir. Ulaşım planlarının sorunları çözmede yetersiz kalması, ulaşım planlama ekibinin problemi değil onlardan beklenen kapsamın dar olmasından veya planların uygulanmamasından kaynaklanmaktadır. Özalp'in araştırmasında 35 ulaşım planında, yani % 70'inde arazi kullanım planının dikkate alındığı tespit edilmiştir. Ancak her iki planın birbiriyle uyumu, etkileşimi, yansımaları kolay olamamaktadır, arazi kullanım planı ulaşım planına model olacak ulaşım tahminleri için girdi olarak alınmakta ancak ulaşım plan kararları çoğu kez arazi kullanım planlarına yansıtılmamaktadır. Çok az sayıda ulaşım planı arazi kullanıma paralel yürümüştür. Özellikle 2000 sonrası planlarda etkileşim sağlanmıştır ancak ulaşım planlarının kapsamının dar olması, belediyelerin beklentilerinin sınırlı olması, ulaşım planlarının şartnamelerinin dar kapsamlı olması nedeniyle etkileşim sağlanamamış veya kapsamlı ve etkili öneriler geliştirilememiştir. Burada ulaşım planlaması veya şehir plancısında görev alan mühendisler ve plancıların sorumluluğundan öte daha üst çerçevede belediyelerde karar vericilerin belirleyici olduğu görülmektedir.

### **Kapsam**

Kurumsal düzeyde, DPT, Ulaştırma Bakanlığı, Belediyeler, planlama firmaları, mühendislik proje firmaları, belediye ulaşım dairesi, plan müelliflerinin rolleri bulunmaktadır.

Politika ve ulaşım planlama sürecine baktığımız zaman son yıllara kadar mühendislik ve özellikle karayolu mühendisliği ağırlıklı yaklaşımın hâkimiyeti görülmektedir. DPT, Ulaştırma Bakanlığı ve Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın dolaylı etkileri bulunmakta; bir takım prensiplerin belirlenmesi şeklinde etkiler. Belediye, Ulaşım Planlama dairelerinin sorumluluk ve görev tanımları var, ancak araçlara ruhsat vermek, plaka vermek veya tek yön uygulamaları dışında ulaşım sorunlarına yapısal çözüm geliştirmekten uzaktırlar. Planlama dairesi başka bir aktör ama ulaşım planı sürecinde dolaylı bir etkisi vardır. Fen işleri dairesi planlama sürecinin dışında ancak fiilen yatırımları gerçekleştiren birimdir.

Diğer yandan belediye meclis üyeleri, otobüs kooperatifleri, servis araçlarının sahipleri, taksiciler, arazi sahipleri, müteahhitlik firmaları, meslek odaları, sivil toplum, çevre örgütleri, esnaf odaları, uzmanlar ve genel kamuoyu esasen ulaşım planlama ve uygulamasının aktörleri olarak görülebilir. Planın uygulanmasında listenin tarafındaki kesimin etkili olduğunu söyleyebiliriz. Bu etki düzeyi değişik yöntemlerle ölçülebilir. Soldaki listede yer alan aktörlerin politika ve planlama içeriği, amaçları, sorunları ve yaklaşımları yönünden iç tartışmaları sürmektedir, ancak yatırımları gerçekleştiren, fiilen etkili olan sağ taraftaki grup ise dış dünya olarak tanımlanan aktörleri kapsamaktadır.

Ulaşım planlama sürecine doğrudan veya dolaylı etkileri olan aktör grupları aşağıdaki şekilde sıralanmıştır.

AKTÖRLER	
POLİTİKA/STRATEJİ/KARAR	UYGULAMA
<ul style="list-style-type: none"><li>• DPT</li><li>• Ulaştırma H.D. Bakanlığı</li><li>• Çevre ve Şehircilik Bakanlığı</li><li>• Belediye</li><li>• Ulaşım Planlama Dairesi</li><li>• UKOME</li><li>• Planlama Dairesi</li><li>• Fen İşleri Dairesi</li><li>• Ulaşım Planı Müellifi</li><li>• İmar Planı Müellifi</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belediye Meclisi Üyeleri</li><li>• Minibüs-Otobüs Kooperatifleri</li><li>• Servis Araçları İşleticileri</li><li>• Taksiciler</li><li>• Arazi sahipleri</li><li>• Müteahhitlik Firmaları</li><li>• Basın</li><li>• Meslek Odaları, Sivil Toplum</li><li>• Uzmanlar</li><li>• Kamuoyu –kentliler</li></ul>

Şekil 1: Ulaşım Planlaması ve Ulaşım Yatırımlarında Doğrudan ve Dolaylı Etkileri Olan Aktörler

Aktörlerin ulaşım planlamasının iç dünyasına yönelik eleştirilerden biri büyük kentlerdeki ulaşım sisteminin bugün yetersiz ve sorunlu olmasından dolayı ulusal düzeyde ulaşımından sorumlu bir kurumun bulunmaması yönündedir. DPT, Ulaştırma Bakanlığı, belediyeler belirli sorumluluk ve yetkilere sahip ancak tam anlamıyla kapsamlı bir ulaşım planı hazırlanıp uygulanmamaktadır. En son 2009 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na gerçekleştirilen Kentleşme Şurası'nda ulaşım planlamasına yönelik çok kapsamlı öneriler sunulmuştur, ancak bunların uygulanmasına yönelik yaptırım gücü bulunmamaktadır.

### Yöntem ve Bilgi Kaynakları

Bu aşamada aktörlerin yaklaşımları, algıları, beklentileri ve çözüm önerilerine yönelik olarak başlatılan ancak henüz tamamlanmayan bir çalışmanın ilk sonuçları üzerinden aktörler arasındaki farklılaşma anlaşılabilir. Bu çalışmada yazılı metinlerde, medyada, raporlarda aktörlerin söylemleri, yargıları, kavramları üzerinden bir analiz yapılmıştır. Çoğunlukla iletişim bilimlerinde kullanılan meta analizi, içerik analizi ve söylem analizi çalışması bu çalışmada kullanılmıştır. Bu sunumda analizin kısmi sonuçları sunulmaktadır.

Araştırmada, kalkınma planları, ulaşım ana planları, komisyon raporları, gazete haberleri incelenmiş bu kaynaklarda farklı aktörlerin yargıları (pozitif, negatif, nötr) sorunlara karşı yaklaşımları (önerilen çözüm, sistem, öncelik) tasnif edilmiştir. İlk aşamada aktör-

lerin yaklaşım, söylem ve ifadeleri belirli yargı cümlelerine göre ve puanlara (-1, 0, +1) göre sınıflandırılmıştır. Daha sonra her aktörün her konu, sorun veya öneriye göre yargılarının puan karşılığı elde edilmiştir. Buna göre her yargının yoğunluğu, ağırlığı, önem sırası, ve tutarlılığı ölçülmüştür. Örneğin raylı ulaşım sistemlerin yapımı, daha fazla yol yapımı, kavşak yapımları gibi önermelerin raporlarda, kamuoyunda basında yoğunlukta yansıdığı ölçülmüştür. Kaynak metinler, plan raporu, ulusal politika belgesi, gazete haberlerinden oluşmaktadır. Araştırma 2000 yılı sonrası belge ve kaynakları içermektedir.

Bilgi kaynakları sadece gazete haberlerinden oluşmamakta bunların yanı sıra reklamlara yansıyan aktörler, kentin ana akım bireyleri diye az sonra değineceğim bir grup var bunlar tüketiciler, kullanıcılar başta olmak üzere yeni yaşam tarzlarına yönlendiren konut müteahhitleri, arazi geliştirenler, inşaat firmaları da eklenmektedir. DPT komisyon raporları, Ulaştırma Bakanlığı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Belediyeler bir kategoride yer almakta. Diğer bir grup ise meslek odaları ki esasen kendi içinde çok farklı yaklaşımlara sahip odaları içermektedir. Ulaşım planı müellifi, imar planı müellifi değerlendirme dışında bırakılmıştır, çünkü şartnamede ne isteniyorsa ona uygun iş yaptıkları için onların yargıları değil aslında orda uzmanlık görüşü yansıyor ama kişisel yorumları değildir.



Şekil 2: Araştırmada incelenen gazete haberlerinden örnekler

Her aktör grubu için ve her yargı için ayrı ayrı elde edilen puanlar bir tabloda sunulmaktadır. Yargıların yoğunluğu ve tutarlılığına göre her bir aktörün yargısı 0-5 arasında puanlara dönüştürülmüştür. Burada 0 (sıfır), ilgili konu hakkında yargı (görüş, demec, öneri) olmadığını veya tutarlı bir yargının olmadığını, 5 ise yoğun olarak ve tutarlı biçimde aynı yargının savunulduğunu göstermektedir.

## Bulgular

Ulaşım planlaması alanının *iç dünyası* veya birinci derece aktörleri olan uzmanlar ve kurumlar oluşturmaktadır ki bunların yargılarının tespit edileceği kaynaklar akademik araştırmaları, kurum raporlarını, sempozyum bildirilerini, meslek odalarının açıklamalarını, komisyon raporlarını kapsamaktadır. Bu kaynaklardan bazılarından elde edilen meta analizi sonuçlarına göre “kent otomobil bağımlısı olmamalıdır”, “yaya ulaşımı” “raylı sistemler ve otobüs ulaşımı desteklenmelidir”, “kent merkezinde otopark kısıtlanmalıdır”, “bisiklet yolları yapılmalıdır” şeklindeki yargılar öne çıkmaktadır. Ancak bu aktörlerin yargılarının yeterince uygulamada dikkate alınmadığı, önerilerin yeterince gerçekleşmediği görülmektedir.

Tablo 1:Aktörlerin Ulaşım Konularına Yönelik Yargılarının Yoğunluk ve Tutarlılıkları Puan Tablosu

Aktörler / tutumlar/söylemler/ yargılar	raylı ulaşım sistemleri yapılmalıdır	otobüs ulaşımı/otobüs hatları yapılmalıdır	daha fazla yol kavşakları yapılmalıdır	köprülü kavşaklar yapılmalıdır	bisiklet yolları yapılmalıdır	yaya ulaşım desteklenmelidir	kent otomobil bağımlısı olmamalıdır	ulaşım planlaması sorunları çözümlenmelidir	trafik sorunları çözümlenmelidir	kent merkezinde otopark sayısı kısıtlanmalıdır
Kentli anaakımlı bireyleri	1,1		4,2		1,5				3,1	0,0
Konut müteahhitleri	3,4		4,0	4,2	1,3	0,0	0,0		2,4	
Arazi gelimi reker	3,1		4,3	4,5	0,0	0,4	0,0		2,3	
Otomobil firmaları	0,0		1,0	1,0	0,0	0,0	0,0	1,0	3,0	
Medya ve Pazarlama sektörü	1,0		2,1	4,1	1,4	0,0	0,0	1,1	4,0	0,0
DPT	3,1	2,2	1,1	1,3	3,4	3,0	2,4	2,5	5,0	1,4
Ulaştırma H.D. Bakanlıı	3,2	2,4	1,0	1,0	3,2	3,4	3,0	4,1	5,0	1,5
Çevre ve İklim Bakanlığı	3,3	2,2	1,1	1,2	3,4	3,3	3,4	4,3	5,0	1,2
Belediyeler	3,1	1,3	2,5	4,2	3,4	3,2	1,0	3,4	5,0	0,0
Ulaşım Planı Müdürlüğü										
Yınar Planı Müdürlüğü										
Minibüs-Otobüs Kooperatifleri	0,0	0,3	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	1,5	5,0	
Servis Araçları Yöneticileri	0,0	0,3	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	1,4	5,0	
Takiciler	0,0	0,3	5,0	5,0	0,0	0,0	0,0	1,4	5,0	
Ticaret esnafı	1,5	1,3	4,1	4,2	0,0	0,0	0,0	1,4	5,0	0,0
Arazi sahipleri	3,3	2,3	4,1	2,5					3,2	
Yol Müteahhitlik Firmaları	3,0	1,4	2,1	5,0		1,0		1,4	3,1	0,0
Meslek Odaları, Sivil Toplum	5,0	4,3	0,0	0,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	3,0
Uzmanlar	5,0	4,2	0,4	0,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Kamusal-kentliler	2,4	2,4	4,3	1,2	2,2	2,2	1,0	2,4	5,0	0,0

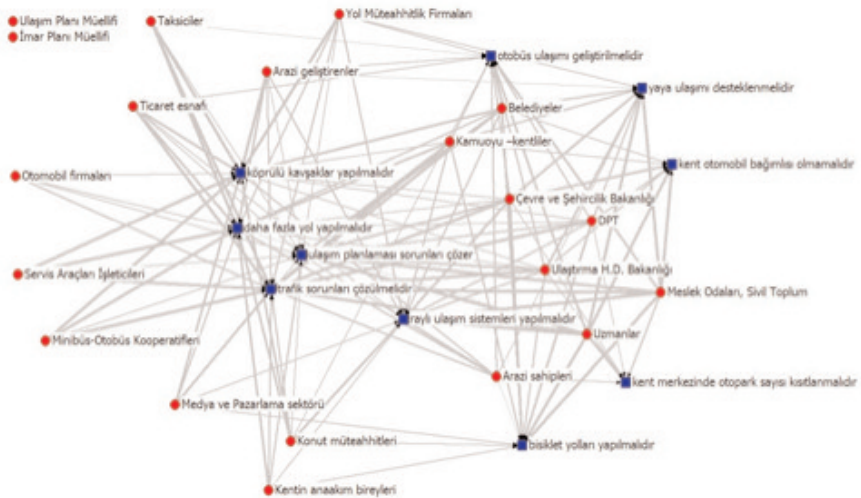
Gazete haberlerine bakıldığında; ulaşım planlarının sorunları çözeceğine dair bir inancın beklentinin olduğu, trafik sorunları çözümlenmelidir gibi yargıların sık sık haber konusu olduğu tespit edilmiştir. Diğer yandan “köprülü kavşaklar yapılmalıdır”, “daha fazla yol yapılmalıdır” gibi yargılar uzman görüşlerine aykırı olsa da çok sık dile getirilen yargı-

lar olarak görülmektedir. Meta analizi sonuçlarına göre DPT, Ulaştırma Bakanlığı ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın rapor ve planlarında sürdürülebilir ulaşım, toplu taşıma, bisiklet ve yaya ulaşımı sıklıkla dile getirilirken, arazi geliştiriciler, ticaret esnafı, otomobil firmaları, servis aracı işleticileri, otobüs kooperatifleri daha fazla karayolu yatırımı, otomobil kullanımı, geleneksel ulaşım türlerinin kullanımını talep etmektedir. Aşağıdaki şekilde hangi aktörlerin hangi yargıları savunduğu grafik olarak ifade edilmektedir.



*Şekil 3: Aktörler-Yargılar İlişkisi*

Aşağıdaki şekilde ise aktörlerin hangi yargıları ne sıklıkta savunduğu, dolayısıyla aktörlerin konumları ve birbirlerine söylem yakınlıkları grafik olarak ifade edilmektedir.



*Şekil 4: Aktörler-Yargılar Yoğunluk İlişkisi*

Aktörler açısından bakıldığında hangi aktörün hangi konuya öncelik verdiği yaklaşık olarak anlaşılmaktadır. Ancak başlangıçta aktör olarak görülmemekle beraber önemli değişen bir aktör var ki bu aktör temelde belediyelerin, yatırımcıların hedef kitlesi olarak tanımlanabilecek kentlileri ifade etmektedir. Gazete haberlerinden ve reklamlardan da görüldüğü kadarıyla kentte yeni bir yaşam tarzını benimseyen, talep eden dolayısıyla kentte konut tercihinde, günlük etkinliklerinde ulaşımda önemli değişimlere neden olan bir kentli profili etkili olmaktadır. Şehir planlarının bu yaşam tarzını öngörememesi veya yönetememesi problemi var. Değişen toplumsal yapı ve bunun talep ettiği kentsel altyapı ile başa çıkmak kolay görünmemektedir. Bu değişimi plancının engelleme olanağı olmadığına göre öngörmesi yönetmesi gerekmektedir. Ama bu sorun veya durum nasıl yönetilebilir ve aktörlere ne tür görevler düşmektedir. Eğilimler ile kuramsal doğrular uyuşmamaktadır. Bireysel otomobil sayısının hızla artması bundan öte otomobil kullanım sıklığı veya bağımlılığının artması sorununu yönetmek kolay görünmemektedir. Değişen yaşam tarzı kentte bireylerin yolculuk yapma sıklığını, araç veya tür seçimini, işyeri-konut tercihlerini hızla değiştirmektedir. Bir yandan kestirim, benzetim ve geleceğe yönelik öngörü sorunu, diğer yandan yeterli, sürdürülebilir ulaşım altyapısı sunumunda sorun yaşanmaktadır. Bu değişimde kişilerin günlük yolculuk davranışını tahmin etmek zorlaşmaktadır; planda nasıl bir konut, yaşam çevresinde yaşayacağı, iş okul yolculukları ve diğer yolculukları kestirmek zorlaşmaktadır.

Bütün zorluklarına rağmen gerek fiziki çevrenin tasarımında gerekse ulaşım planlarında bu değişimi yönetmek zorundayız. Kentlerimizde her yerde her türlü kullanıma izin verildiği, kat yüksekliği sınırlamasının olmadığı, arazi kullanım açısından bir sınırlamanın olmadığı bir imar planlama siteminde plancının etkinlik alanı daralmaktadır. Planlarda sadece yol geometrisi tasarlanmakta, arazi kullanımı, yapı düzeni gibi koşullar ise talebe göre değişmekte, düzensiz ve niteliksiz çevreler oluşmaktadır. Plancının neredeyse sadece yol geometrisi tasarladığı bu koşullarda da ortaya çıkan yol geometrisi maalesef ulaşım planlaması yönünden oldukça kötü özellikler barındırmaktadır. Standartlara uygun olmayan, talebi öngörmeyen, belirli bir dolaşım sistemi öngörmeyen yol geometrisinin ulaşım sorunlarını azaltması beklenemez.

Aktörlerden kurumlar, uygulayıcılar arasındaki farklılaşma Şekil 1, 2, ve 3 te gösterilmiştir. Ancak kentteki değişim, mekan talebi, ulaşım talebi ve politika alanının hedef kitlesi söz konusu olduğunda en etkili aktör kentliler olarak görülmektedir. Politika alanı ise bu aktöre göre konum almakta, yatırımını, planlamasını bu aktöre göre belirlemektedir. Medya, pazarlama sektörü, otomotiv sektörü ise bu aktörün yaşam tarzı değişiminde ve yaygınlaşmasında etkili görülmektedir.

AKTÖRLER	
KENTİN ANAAKIM AKTÖRLERİ	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Kentin anaakım bireyleri, "yeni orta sınıflar", yeni aile profili</li><li>• Konut müteahhitleri</li><li>• Arazi geliştirenler (developers)</li><li>• Otomobil firmaları</li><li>• Medya ve Pazarlama sektörü</li><li>• Bankalar, finans kurumları</li></ul>	
KURUMLAR	TARAFLAR / PAYDAŞLAR
DPT	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belediye Meclisi Üyeleri</li></ul>
Ulaştırma H.D. Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>• Minibüs-Otobüs Kooperatifleri</li></ul>
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı	<ul style="list-style-type: none"><li>• Servis Araçları İşleticileri</li></ul>
Belediye	<ul style="list-style-type: none"><li>• Taksiciler</li></ul>
Ulaşım Planlama Dairesi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ticaret esnafı</li></ul>
UKOME	<ul style="list-style-type: none"><li>• Arazi sahipleri</li></ul>
Planlama Dairesi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Ticaret esnafı</li></ul>
Fen İşleri Dairesi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Müteahhitlik Firmaları</li></ul>
Ulaşım Planı Müellifi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Meslek Odaları, Sivil Toplum</li></ul>
İmar Planı Müellifi	<ul style="list-style-type: none"><li>• Uzmanlar</li><li>• Kamuoyu -kentliler</li></ul>

Şekil 5: Kentsel Ulaşımında Doğrudan ve Dolaylı Etkileri Olan Aktörlerin Beklenti ve Etki Ağırlığına Göre Gruplanması

## Değerlendirme

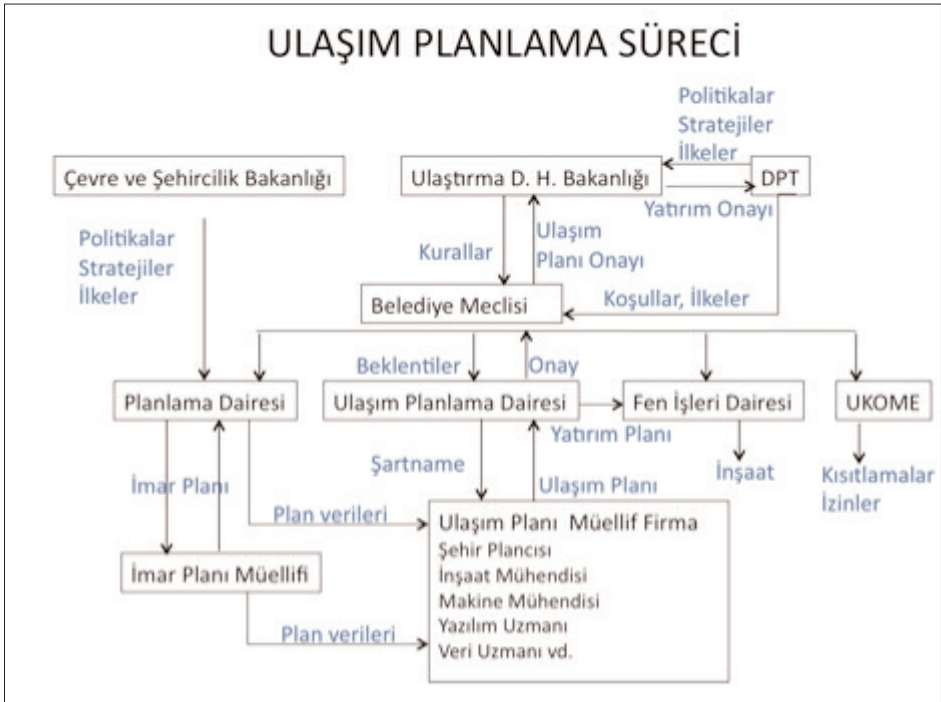
Kentlerde değişen yaşam tarzlarına paralel olarak otomobil sahipliği artmakta, asıl problem otomobil bağımlılığı, günlük yaşamda otomobil kullanım oranı artmaktadır. Bunun yanında kentlerin biçim sorunu ortaya çıkmaktadır; yeni konut siteleri, düzensiz gelişme, kullanımların sık değişmesi, geometrik düzenin değişmesi, böyle gelişen bir kentte ulaşım sorunlarının nasıl çözüleceği konusu sadece yeterli altyapı sunumu ile karşılanamaz. Kentin arazi kullanımının, yoğunlukların, yol sisteminin düzensiz olduğu bir kentte ulaşım plancısı veya kurumların ulaşım sorunlarını çözmesi gerçekçi ve etkili görünmemektedir. Sorunlar hafifletilir, azaltılır ancak çözüm için kentin biçimi, fiziksel planlamanın daha etkili olacağı söylenebilir. Ulaşım planlarının etkisi, katkısı olabilir ancak sorunları çözmesini beklemek gerçekçi olmayan bir beklenti olur.

Diğer bir konu ise imar planı, esasen imar planının kendisi bir ulaşım planı ancak imar planlarında yol sistemi, otopark, yaya yolları, bisiklet yolları, kullanımların dağılımı, yoğunluklar ulaşım talebini ve hareketliliği etkileyen unsurlardır. Ancak imar planlarında bu

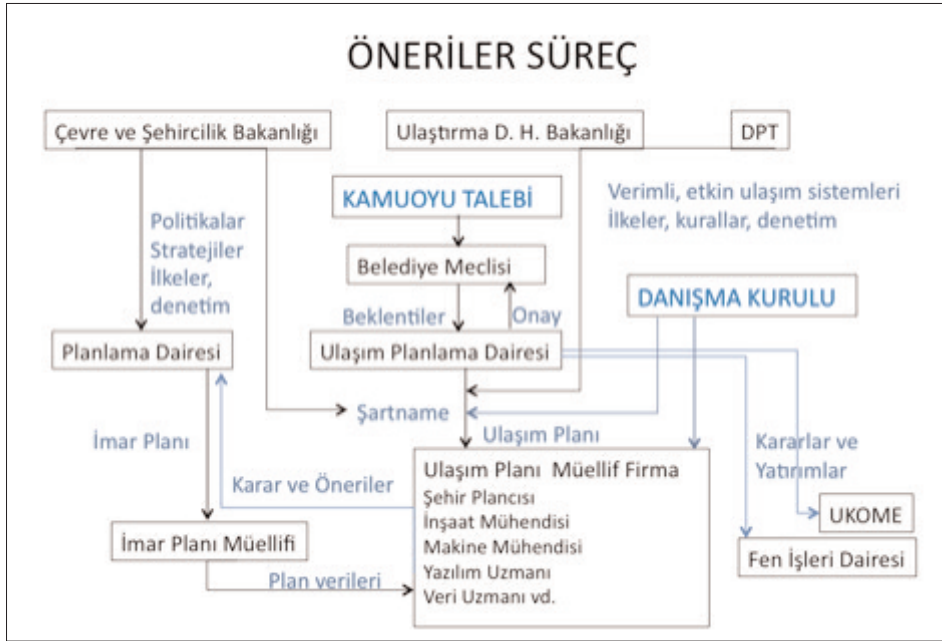


unsurların yeterince etüt edilmediği, önemsenmediği ve uygun biçimde önerilmediği görülmektedir. Diğer bir aktör grubu ise kamuoyu; belediyeden bisiklet yolu yapılmasını talep eden, toplu taşıma sistemini talep eden, ya da buna karşı daha fazla yol, kavşak, otopark talep eden kamuoyu kesimleri içinde her bir aktörün etki gücü farklılaşmakta, çoğunlukla sürdürülebilir olmayan yatırım talepleri karşılanmaktadır. Bu anlamda duyarlılıkları olan, çevreye daha duyarlı aktörlerin etkisi artmadan önemli bir gelişme beklemek zor görünmektedir. Planlama konusunda “katılım” dendiğinde fiilen minibüsçüler odaları, müteahhitler daha etkili katılım sağlamaktadır.

Dünyada benimsenmiş, bütün bu problemleri, yüksek orandaki özel otomobil sahipliğine rağmen azaltmış, çözmüş, belli başlı prensipler var ve bunlar uygulanmaktadır. Bunun için fiziksel planlama, ulaşım planlaması, yolculuk talep denetimi uygulamalarını içeren bir akış diyagramı var ve tasarlandığında, fiziksel planlama ve talep denetiminin daha etkili olabildiği görülmüştür. Şehir planlarında sadece raylı sistem güzergahı eklemek veya bazı yol önerileri sunmaktan ibaret olan mevcut planlama-ulaşım ilişkisinin daha farklı tanımlanması gerekmektedir.



Şekil 6: Türkiye’de Mevcut Durumda İzlenen Kentsel Ulaşım Planlama Süreci



Şekil 7: Öneri Kentsel Ulaşım Planlama Süreci

Yapılan araştırma ve deneyimler göstermektedir ki hem ulaşım planlamasında hem de kentsel ulaşımaya yönelik sorunların artması veya çözümünde imar planlarının önemli bir araç olduğu görülmektedir. İmar planlarında maalesef etkin ve verimli sürdürülebilir ulaşımaya yönelik çok fazla analiz, öneri ve katkı konmamaktadır. Önerilen süreçte daha etkili bir etkileşim olabileceği düşünülmektedir. Ulaşım planlarında kentin biçimi, tasarıma yönelik öneriler geliştirilmesi, hem kent içi hem yol dokusu, kesitleri, tasarımı ve sürdürülebilir ulaşım türlerinin önerilmesi ile mevcut durumda raylı sistem fizibiliteleri ile sınırlandırılan ulaşım planlamasının daha etkin olmasını sağlayabilir.

## Sonuç

Yapılan araştırmalar ve deneyimlerden, ulaşım sistemini etkileyecek en önemli araç imar planı, aktörün ise plancı olduğu anlaşılmaktadır; planlarda işlevler, yol sistemi, yoğunluklar belirlenmekte, ulaşım planı ise bu kararlara dayanmak zorundadır. Dolayısıyla imar plancısı ulaşım planlamasının birinci aktörü olarak görünmektedir. Ulaşım planlama sürecine bir girdi olan, dayanak olan imar planları etkilemektedir, ulaşım sorunlarının imar planlarında yapısal çözüm üretilmeden çözülmesi zor görünmektedir. Uygulamada maalesef ulaşım planı ayrı bir alan, ayrı bir uzmanlık olarak görülmekte, nazım ve imar planlarında yapısal çözümler için kararlar geliştirilmemekte, ulaşım planıyla ulaşım sorunları çözümler bakış açısıyla imar planlarında ulaşım konusu yeterince önemsenmemektedir.

- Ulaşım planlama ekibinde görev alan mühendislerin kentsel mekan kalitesi ve sosyal faydalar gibi faktörleri değerlendirmesi ve bu yönde çözüm getirmesi beklenemez.
- Trafik sorunlarına odaklanan ulaşım planlama yaklaşımı, kentsel erişilebilirlik ve mekan kalitesi gibi faktörleri dışlamaktadır.
- Şehir plancıları, ulaşım planlamasında önemli rollere sahip olmalarına rağmen şartnameler nedeniyle karar verme süreçlerinde kentsel planlamaya girdi oluşturacak kararlar üretememektedir.
- Kentin tasarımında ulaşım etütleri ve planları önemli girdiler ve veriler sağlanmasına rağmen planlama ve tasarımda dikkate alacak bilgi ve yaklaşım eksiktir.
- Ulaşım planlarına rağmen planlara aykırı yol ve kavşak düzenlemeleri yapıldığı bilinmektedir. Bunların kentsel etkilerini en aza indirecek çözümler geliştirilememektedir.
- Üstelik şehir plancılarının bu kararların alınmasında sorumlulukları vardır. Mühendislik etüt ve projelerinin, yaklaşımlarının kentsel planlama ve tasarıma olumlu yansımaları için olanaklar mevcut iken çözüm geliştirmek konusunda planlama kamuoyu ve politikanın gerisinde kalmaktadır.
- Kentsel ulaşım planlamasının en etkin/etkili aracı imar planlamasıdır.
- Ulaşım planlamasında ne önerilirse önerilsin kentin biçimini, ulaşım altyapısını, yolculuk davranışlarını büyük ölçüde belirleyen araç imar planıdır.
- İmar planlarında “etkin, verimli ve sürdürülebilir ulaşım” yaklaşım ve ilkeleri uygulanmamaktadır.
- İmar planlarının verimli ulaşım sistemi geliştirecek uzmanlık bilgisi yansımamaktadır.
- Ulaşım planlarında kentin gelişim biçimi, tasarımına yönelik öneriler beklenmemektedir. Ulaşım planı şartnameleri raylı sistem fizibilitelerine odaklanmaktadır.
- Kentlerin mevcut yaklaşımlara ve imar planları önerilerine göre gelişmesi durumunda ulaşım sorunlarının artacağı, verimsizliğin süreceği açıktır.
- Yol genişlikleri, yol geometrisi konusunda etütler yapılmamaktadır. Bisiklet ve yaya kullanımını arttıracak tasarım önerileri geliştirilmemektedir.
- Otomobil kullanımını arttıran kentsel gelişim sürmektedir.
- Ulaşım planlamadan sorumlu kurumların herhangi biri değil neredeyse tamamı verimli ve sürdürülebilir ulaşım yaklaşımları uygulamaya geçirememektedir. Teşekkür ederim.

**Oturum Başkanı: Sezai GÖKSU**

(Prof. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Hocam çok teşekkür ederiz. Efendim bu sempozyumun örgütlenmesi sırasında böyle bir oturumun düzenlenmesinin müsebbibi benim. Fakat gördüm ki, çok iyi etmişiz. Hakikaten çok güzel bir oturum oldu. Özellikle politika oturumundan beklentilerin karşılandığını düşünüyorum. Hepinize çok teşekkür ediyoruz.

## **II. OTURUM**

### **Kentlerde Ulaşım Planlama Deneyimleri**

**Oturum Başkanı: Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

**H. Murat ÇELİK**

(Prof. Dr. – İYTE, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

**Lütfi Rifat TÜRKKAN**

(LRT Danışmanlık)

**Erhan ÖNCÜ**

(Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma ve Planlama Müşavirlik

Mühendislik Ltd. Şti.)

## **Oturum Başkanı: Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Ulaşım Sempozyumunun öğleden sonraki ilk oturumu, ikinci oturumuza Kentlerde Ulaşım Planlama Deneyimleri başlıklı oturuma hoş geldiniz diyorum öncelikli olarak. Bu oturum çerçevesinde 3 tane sunuşumuz olacak. Birbirinden değerli konuşmacıların sunumları olacak. Ben kısaca kendilerini tanıtacağım, ondan sonra da fazla lafı uzatmadan kendilerine konuşmaları için mikrofonu vereceğim. İlk konuşmamız Sayın Prof. Dr. Murat Çelik tarafından gerçekleştirilecek. Kısaca kendisini tanıtmak gerekirse, 1987 yılında Mimar Sinan Üniversitesi'nden lisans diplomasını alıp, ondan sonra Mersin Belediye Başkanlığı'nda 1989-1991 yılları arasında bir danışmanlık yaptı. 1991-1994 yılları arasında GAP Bölge Kalkınma İdaresi'nde idari görevden sonra 1997 yılında Kansas Üniversitesi'nden yüksek lisans ve 2001 yılında Ohio Üniversitesi'nden doktora ünvanını alarak, 2002 yılından itibaren ve halen de devam etmekte, İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü'nde öğretim üyesi olarak görevini sürdürmektedir. Bu sırada İstanbul, Sakarya, Bakü gibi kentlerde ulaşım talep modellemesi ve proje yöneticiliği çalışmaları yürütmekte ve bunların dışında Mersin, Samsun, İskenderun kentlerinde de lojistik planı projeleri üzerine çalışmaları bulunmaktadır. Sunumu "Planlama Eğitiminde Ulaşım ve Doğru Bilinen Yanlışlar" üzerine olacak. Kendisine konuşmasını yapmak üzere söz veriyorum.

## H. Murat ÇELİK

(Prof. Dr. – İYTE, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Değerli meslektaşlarım hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Böyle bir sempozyumu düzenlemeyi aslında İzmir şubesine ben önermiştim, benim önerim olarak başladı. Oturum spesifik bir konu üzerine, o nedenle ben bir sunum yapmayı tercih etmedim. Bu konuşmada biraz bir meslektaş dertleşmesi biçiminde olmasını istediğim için formal bir sunum da hazırlamadım. Ama planlama eğitiminde ulaşım benim kendimin de çok muzdarip olduğu bir konu olduğu için birazcık kentlerimizin bu hale gelmesinde biz şehir plancılarının üzerine düşen neleri yapmadıklarını, neleri klişe olarak kabul ettiklerine dahil birkaç şey söylemek istiyorum.

Mesela benim ulaşım plancısı veya modelcisi olmamda GAP Bölge Kalkınma İdaresinde çalışmış olmamın rolü büyüktür, zira o dönemlerde böyle bir uzmanlıktaki yetişmiş eleman sayısı çok azdı ve ulaşım planlaması çalışmalarında genellikle yabancı ortaklarla çalışmak zorunda kalıyorduk. Bir 8-10 yıla yakın profesyonel hayattan sonra ben akademiye geçtiğim için ve oralarda bu işler artık nasıl yapılıyor, planlama eğitiminin nasıl yapıyor ve bizde tabi meslek pratiğinde bilgilendiğim için çok farklı bir bakış açım oldu ve ben Türkiye'ye planlama eğitiminde çok ciddi bir paradigmal dönüşüm yapılması gerektiği fikriyle gelmiştim.

Ancak dönüşüm işlerini tek başınıza, hiçbir zaman tüm bu işleri beceremiyorsunuz, bu işlerin zaman alması gerekiyor, öncelikle anlatılması gerekiyor. Burada kendi yaptığım planlama çalışmaları sırasında bir şehir plancısı, ulaşım talep modelcisi planlama kökenli bir insan olarak kendi meslektaşlarımla yaşıyor olduğum çok zaman zaman da eğlenceli durumları sizinle paylaşmak istiyorum. Şimdi şöyle anlatayım; benden bir önceki oturdaki yetkin hocaların zaten dünyada uygulanan ulaştırma politikalarını çok güzel bir şekilde özetlediler. Bunlara söyleyecek hiçbir şeyim yok, bunu tartışmıyorum. Yalnız bunların yapılabilirliği konusunda söyleyeceğim birkaç şey olabilir.

Mesela toplu taşıma yönelimli kentsel gelişim kavramı Los Angeles'ta çıkmış bir kavram. Los Angeles'daki günlük ulaşımın % 95'e yakını otomobille yapılıyor. Otomobil sahipliği yada araç sahipliği Amerika'da bin kişide 750, Avrupa birliğinde 600 ile 400 aralığında değişiyor. Bakü'de 300 lere çıkmış durumda. Bizde ise İstanbul'da, en son binde 130-135 ler civarında. Sakarya'da ise bin kişiye 145. Türel dağılıma baktığımızda, bizim İstanbul ile Sakarya'nın benzer türel dağılımları var, kabaca paylaşılan son OD anketine tek tek baktığımızda günlük yaşamımızdaki yolculuklarımızın hala % 50'si yaya, hem İstanbul'da hem de Sakarya'da. Geriye kalan motorize, yani geriye kalan % 50'nin % 20'si zaman zaman özel otomobil, % 30'a yakın kısmı ise toplu taşıma.

Bunlar ulaştırma dünyasındaki oluşturulan politikalar, klişe olarak aldığımız politikalar otomobil kullanımının % 90'larda olduğu kentlerde bizim durumumuza ulaşmak için uyguladıkları politikalar. Biz ise batılı birçok ülkenin rüyalarında göremeyecekleri bir ulaştırma strüktürüne sahibiz aslında. Fakat buna rağmen biz Türkiye'de özellikle büyük kentlerde, İstanbul'da falan hiper-sıkışıklık yaşıyoruz. Bunların yani trafik sıkışıklığının haricinde kent sektöründeki bir sürü hizmet alanında da var bu sıkışıklıklarımız. Çöp toplamalarda sorunlar var, itfaiye sistemlerinde sorunlar var, yangın ambulans vs. sistemimizde çok ciddi kapasite sorunları yaşıyoruz. Bunlarla kim ilgileniyor, ya da nasıl ilgilenilecek, kimin meslek alanına girecek bunlar sadece kentlerde Fikret hocam da az önce söz etti, hala kenti bir tasarım projesi olarak ele alıp bu sorunları acaba biz çözebilir miyiz çok emin değilim.

Yani, öğrencilerime soruyorum anlattığım halde ya da karşılaştığım planlama öğrencilerine de soruyorum, meslektaş olarak size de soruyorum, sınav değil ama gene de bir düşünün, kent içindeki bir şerit yol kaç araç geçirebilir saatte, kapasitesi nedir? Biz planlama eğitiminde çok zaman bunu atlıyoruz ya da en azından bana anlatılmadı. Hocamız geldi, ulaştırma dersinde, "ulaşamadığımız yer sizin değildir çocuklar" dedi, böyle başladı, böyle bitirdi. Biz o dönem Cihangir bölgesinde birkaç otopark ve araç sayımı yapmıştık, birkaç tane de geometrik düzenleme anlatılmıştı. Otopark düzenlemesi şöyle yapılır, böyle yapılır diye. Böyle bir durumda plancı yetiştirdiğiniz zaman ne olur? Şimdi ulaşım ana planı yapabilmek için bir talep modeli kuruyorsunuz, bu talep modelinin temeli kenti zonlara ayırıyorsunuz. Bunlar da genellikle istatistiki birimimiz mahalle olduğu için mahalle sınırlarına oturmamak zorunda. O kentin arazi kullanım planını yapmış şehir plancısına gidiyorsunuz, diyorsunuz ki, "Şu her bir mahallede kaç kişi oturacak ya da oturuyor? Kaç kişi çalışacak yada o zona çalışmaya gelecek? Kaç öğrenci buraya okumaya gelecek?" Ki zonal üretim ve çekimlerin her bir zonda ne kadar trafik üretiliyor, her bir zonda da ne kadar trafik çekiliyor, bunları bilelim diye. Daha hiçbir şehir plancısı arkadaşımın bu rakamları alabilmiş değilim. Yani oturup, Rıfat bey de bilir kendimiz hesaplamak zorunda kalıyoruz. Bunun normalinde arazi kullanım, plan ve eğitimin bilmesi, vermesi gereken bir karar. Şu an eğitimimiz ona yönelik değil.

Sayıya, rakama açık değil dediğimiz şey ulaşım eğitimimiz. Birinci derece yollar, İkinci Derece yollar, Üçüncü Derece yolları koyduğumuz zaman, raylı sistem hattı önerdiğimiz zaman, arkasına da dünyada çok moda olmuş şeyleri yaptığımız zaman gerçekten planladığımıza inanıyoruz biz. Bu basit veriyi veriyor. Mesela bu klişe veri almanın sorunlarından en bariz örneği 1970'lerde Latin Amerika'da özellikle sosyalist hareketin çok yükselmesiyle birlikte raylı sistem, toplu taşıma kuruldu. Hiç hesapsız kitapsız bu klişeler konulduğu için Ela hocam çok iyi bilir Latin Amerika boş gidip gelen raylı sistemlerle doludur. Keşke becerebilsek de herkesi otobüse binmeye ikna etsek ama ben çok eminim Türkiye'de otomobil kullanımı zaten çok pahallı olduğu için çok fazla düzeylerde değil bunu bile çözemiyoruz. İşte bunu çözemediğimiz gibi üstüne hatalar yapıyoruz.

Mesela; bunu veremiyor olması, yani kenti bir kapasite sorunu olarak algılamayan bir planlama eğitimi bu sorunları yaratan etmenlerin en önemlilerinden birisi olduğunu dü-



şünüyorum. Sakarya'yı planlamışlar, çevre düzeni planı yapılmış bir kısmında, 3-3,5 milyon kişi yerleşecek şekilde planlamışlar. Bütün istatistik ve trend analizleri ise nüfusun 2-2,5 milyon civarında olduğunu gösteriyor. Yerleşecek ya da olabilecek nüfusun 2 katı alan planlanmış durumda. Aynı şey Antakya'da da var. Hatay çevresinde, bütün projeksiyonların üzerinde. Şimdi siz planlamışsınız, burada resmi onaylanmış bir plan nüfusu var ve siz bunun ulaşım talebini karşılamak zorundasınız ama gerçekte ihtiyacı olan insan sayısı 2 milyonken siz 3,5 milyon kişiye ulaşım altyapısı üretmek zorunda kalıyorsunuz. Etaplandırın bari bunu diyorsunuz, nereleri gelişecek öncelikle, bu etaplamayı yapamıyoruz. Peki, ne zararı var bana bunun diyor, bunun zararı mesela 2 milyonluk bir nüfusun ulaşım sorununu çözmek için gereken finansal zarf 4 milyar dolarken, diğeri otomatikman 8 milyar dolara çıkıyor. 4 milyar dolarlık bir fazladan ulaştırma altyapısı yatırımı getirmek zorunda kalıyorsunuz.

Yaptığımız hatalardan bir başkası, hala ana arterler üzerinde konut artı ticaret veriyoruz. Zaten olmayan yollarımız 2 sıra, 3 sıra parklarla iyice işlemez oldu. Hala rotary kavşaklar çizip ışıklandırıyoruz. Dünyada bunun hiçbir yerde bir örneği yok. Yani rotary kavşaklar trafiğin ışık gerektirmeyecek kadar az olduğu yerlerde, trafiği kanalize etmek üzere, kazayı önlemek üzere yapılan kavşaklardır, ışıklandırılmazlar. Eğer bir kavşak ışıklandırma aşamasına gelmişse, kapasitesi artmışsa, işte her gün Basmane meydanında yaşanan bu, her gün Fahrettin Altay'da yaşanan bu. İşte büyük oldukları için bir şey yapamıyorsunuz. Kavşaklar tıkanıyor. Bunun yöntemi eğer kapasiteye ulaşırsa T kavşak yapıyorsunuz, sinyalize. Sol ve sağ dönüşleri için ise exclusiveline dediğimiz, münhasır sağ ve sol dönüşler için şeritler yapıyorsunuz, sağ ve sol dönüşleri kesinlikle ama kesinlikle kavşak içine sokmuyorsunuz, kavşağı tıkamamak üzere. İnanın ulaştırma planlaması dersi veriyorum, sonra stüdyoya giriyorum diğer hoca arkadaşlarım bir bakıyorum tüm çocukların hepsine rotary kavşaklar çizdiriyorlar. Yani, münhasır sola dönüş kavşakları yok, bunları anlatamıyoruz. Sistem yaklaşımından bahsettik, mesela Bakü'de ben, komünist eyalette de şey var. Kenti bir dizayn sorunu olarak ele almış, alıyorlar. Bizde de öyle. Modeli kurduk, do-nothing aşaması, yani hiç bir şey yapmama durumunda bir atama yaptık, sistemdeki toplam seyahat süresini hesapladık, 6 milyon saat civarında toplam sistemde günlük trafik süresi var. Bunlar Bakü merkez bölgeyi son derece keyfi bir şekilde tek yön uygulamasına geçmişler, güya işte daha iyi çalıştığını düşünüyorlar. Do-nothing atamasında, kaldırdım tek yönü sadece denemek için, tek yönü kaldırdım, çift yöne dönüştürdüm, şerit sayısını, kapasitelerini falan da değiştirmedim, kentteki toplam ulaştırma süresi 6 milyondan 2 milyon saate düştü. Şimdi, maalesef planlama bölümlerinde özellikle hiç bunları anlatan bir şey yok. Buradan şuraya bağlamak istiyorum, kent bizde bir tasarım objesi, komplikasyonlarını saatlerce anlatacak durumda değilim.

Ulaştırma planlaması aslında bir sistem mühendisliği alt branşıdır ve kent dediğimiz şey alt sistemlerden oluşan ve belli kapasiteleri taşımak zorunda olan bir sistem kompleksidir. Ve bu sistemin planlanması ve yönetilmesi gerekir. Ve bunların ciddi anlamda yöntemleri var. Mesela Amerikalı bu işi çözmüş, yani şehir planlama meslek dilinde alt ihtisaslar şeklinde, en az 10-12 tane farklı ihtisas sayabilirim. Sistem yönetimi bu işin

içinde. Çünkü yani 1920'lerde Ohio State'in kütüphanesini Türkçe eserler kısmını inceleyen eski yazı bir kitap buldum. Eski yazı okuyabiliyorum ama Camillo Sitte'nin Türkçeye çevrilmiş Şehir mimarisi kitabını buldum. 1920'li yıllarda falan Türkçeye çevrilmiş, hatta onu scan edip getirdim ama kaybettim maalesef. Baktım hala bize İstanbul Devlet Güzel Sanatlar Akademisinde Camillo Sitte şehir planlamayı nasıl anlatmış ise bunları anlatıyorlar, biz de hala bunları anlatıyoruz.

Şimdi bakın çarpıcı bir örnektir, dünyada şehir planlama eğitimi ilk başlatan üniversite Harvard Üniversitesi'dir. Hala da Harvard'da var Şehir ve Bölge Planlama Bölümü. Amerika şehir plancıları odası her açıdan bir meslek odası olarak her açılan şehir planlama bölümünü ders içeriklerine göre akredite eder. Evet siz bizim meslek odası olarak karar verdiğimiz yeterlilikteki dersleri veriyorsunuz. Sizin mezunlarınızı üyeliğe kabul ediyoruz biz demek, akredite bir planlama okulundan mezun olmak. Harvard hala ilk başlattığı eğitim programını uyguluyor olduğu için dünyanın en iyi üniversitesi olmasına rağmen Amerika Şehir Plancıları Odası tarafından akredite değildir. Şimdi hala bugün bize şehir plancıları olarak okullarda anlattığımız şey maalesef peyzaj mimarlığıdır. Oysaki hatırlıyorum Mübaccel Kıray mesela bize bir seminer düzenlemişti dersiyle ilgili, herhalde o bir derste Mübaccel hoca bana dört sene planlama eğitiminde öğrendiğim bir sürü bilgiden çok daha fazla şey öğretmiştir. Mesela şunu söyleyeyim, eskiden insanlar evlerinin altındaki dükkanlarda çalışır, üstteki evde de yaşarlardı. Konut işyeri arasında gidiş geliş yoktu. Modern kent ya da kent demek işte bu ev-işyeri arasındaki gidiş gelişlerdir.

Otomobil olmadan önce, sanayi devrimi, sanayi devriminden sonra son derece kötü koşullarda yaşayan proletaryanın komünist devrimi engellemek üzere yine kapitalizm tarafından icat edilmiş bir meslek olduğu iddiasındayım şehir plancılığının, sonra otomobil denen illet başımıza çıktı ve bu sistemleri, itfaiye sistemleri çıktı filan falan, biz hala kent formuna yönelik bir planlama eğitimi yapıyoruz. Ve bu Türkiye'de giderek artık bir sürü şeyin sorunu olmaya başladı. Yani bakın, hiçbir şehir planlama bölümü, hala da açılıyor şehir planlama bölümleri ama bir ulaştırma planlaması mastırı açabilen çok uğraştığım halde, bir tek İstanbul Teknik Üniversitesi ulaştırma kürsüsü açtı, o veriyor. İnşaat mühendisliği bölümlerinden mezun olan ulaştırmacılar daha çok karayolu yada trafik mühendisliği içindeler. Bakın size bir örnek vereyim, sadece bir kavşaktaki sinyali optimize etmek en az iki trafik mühendisini, ki programlar artık daha kolay yapıyor, sayımıydı şuuydu, buyuydu 2 ay meşgul eder. Bir sayın bakalım bizim kaç tane trafik mühendisine ve ulaşım plancısına ihtiyacımız var, bu kentleri doğru dürüst işletebilmek için. Maalesef yapamıyoruz ve bu tek başına yapılabilecek bir şey değil, bunu görmemiz gerekiyor Türkiye'de.

Bir başka örnek, batı dünyası da şunu gördü, hocam söz etti, uyarılmış talep ne kadar karayolu yaparsan da sorunu çözemezsiniz. O yüzden artık sistem yönetimini yaparak idare ediliyor. Fakat bir şey daha fark edildi, çağdaş metropollerin hiçbir zaman artık tek merkezli olmaması gerektiği. Merkezi desantralize edeceksiniz, aynı ağırlıkta büyük merkezler yapıp, bu merkezleri birbirleriyle toplu taşıma hatlarıyla bağlayacaksınız.

Bu artık standart bir sürdürülebilir kent makroformu ancak bu şekilde olmak durumunda ki sabah trafik kalkıp -İzmir örneğinde vereyim- herkes Konağa geliyor, 1 milyon insan 1 saat içinde, sonra akşam çıkıp dışarı gidiyorlar. Aynı yapı İstanbul'da da var. Merkezi yavaş yavaş ama kuzeye kaydırıldı o bölgeye doğru gidiyor. İstanbul'da hala tek merkezli. İzmir de hala tek merkezli. Üzücü olan taraf üretilen ben arazi kullanım planlılığından elimi ayamı çekmiş durumdayım ama şunu hala görüyorum ki maalesef ki bunu bazen stüdyolarda anlattığım halde bile, biz köylerimizi büyütüyoruz. İzmir bir köy-kent, Konak bu köy metropolün merkeziydi, şimdi 4 milyonluk bir metropol oldu, hala Konak bu 4 milyonluk metropolün merkezi. Yaptığımız planlarda da yaptığımız şey, kentin en azından arazi kullanım sorunlarını çözmeye çalışmak yerine sorunları büyütme.

Daha bir sürü şey söyleyebilirim. Hala mesela bir ulaşım master planının nasıl yapılacağına dair bir yönetmeliğimiz yok. Bunu kim yapar, kim onaylar, nasıl bir sistem kullanılmalıdır, trafik denetim planları nasıl yapılmalıdır, hangi merciler bunlardan sorumlu olmalıdır? Bunun hiçbir standardı olmadan son dönemde DLH bir miktar bu işe dahil olmaya başladı ama bunların kurumsallaşmasını sağlaması gereken şey bizim meslek odamız. Yani gerekli yönetmelikler için baskı yapmak, standartlar koymak, bölümler üzerinde standartlar geliştirmek vs. bunları hep söyleye geldiğim için meslek camiasında çok tepki çeken bir meslektaşımız oldum ama yani doğrunun birisi tarafından mutlaka söylenmesi ya da değişik olanın. Bu bir kaddedir, doğru söylenen, daha doğrusu farklı söylenen her şeyde ilk söyleyen adamı hep taşlamışlardır. Peygamber de buna dahildir. Mesela fuzzy-logic (bulanık mantık) i bulan Azeri matematikçiye de siz akıl sağlığınızı bir kontrol ettirin isterseniz diye bir hakem görüşü gelmiştir. Öyle ki bulanık mantık mesela bugün yapay zekanın temel yöntemlerinden birisi olmuş durumda.

Teşekkür ederim.

## **Oturum Başkanı: Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Sayın Prof. Dr. Murat Çelik'e çok teşekkür ediyoruz. Aslında bu sabahki oturumun arkasından, bu oturuma da çok güzel bir giriş oldu. Şimdi oturumun ikinci konuşmacısına geçeceğiz. Sayın Lütfi Rıfat Türkkan konuşmasını yapacak. Kısaca kendisini tanıtmam gerekirse; Orta Doğu Teknik Üniversitesinden 1976 yılında mezun oldu. 1978 yılından bu yana ulaşım planlaması konularında resmi kurum ve özel sektörde yurt içinde ve yurt dışında çeşitli projelerde görev aldı. Halen de serbest ulaşım danışmanı olarak çalışmaktadır. Sunumunun adı da, Türkiye'de Ulaşım Planlaması Serüvenine Bir Bakış. Sözü kendisine veriyorum.

## **Lütfi Rıfat TÜRKKAN**

(LRT Danışmanlık)

Teşekkür ediyor, herkese hoş geldiniz diyorum.

Tabii sabahki ve az önce de Murat Çelik'in konuşmasından sonra bu konuda söyleyecek pek fazla bir şey kalmadı. Hatta bu nedenle başka bir konuda 'korsan bildiri' mi versem diye düşündüm. Aslında şöyle kötü bir huyum var, onu da en iyi Erhan Öncü biliyordur herhalde. Örneğin Çemişgezek'in hava durumu ile ilgili bir şey sorulduğu zaman, önce alçak basınç, yüksek basınç tanımlamak, sonra da Azor Adaları üzerindeki yüksek basıncın Türkiye üzerindeki etkilerinden başlayarak anlatmak gibi bir takıntım var. Belki de plancılardan çoğunda da böyle bir özellik var: Ele aldığımız konunun 'büyük resim' içinde nerede durduğunu belirlemek ve sorunları, dolayısıyla çözümlerini neden-sonuç ilişkisi bağlamında belirlemek. Dolayısıyla bildiri hazırlığına da biraz öyle başlamıştım, sonra zamanı düşünerek kıptım. Ancak sabahki oturumdan sonra tekrar genişlettim. Çünkü biraz daha uzun, ama önceki konuşmalarla fazla çakışmayan bir hikaye anlatsam, daha çekici olabilir diye düşündüm.

Kısa özgeçmişimde de belirtildiği gibi 30-35 yıldır ulaşım planlamasıyla ilgili olarak bilfiil çalışıyorum. Aslında bir anlamda alaylıyım, okullu değilim. Yani Murat Çelik'in de belirttiği gibi bunun eğitimini almadım, ama meslek içi eğitim diyebileceğimiz bir süreçte bu işi öğrenmeye çalıştım. Dolayısıyla burada benim anlatacağım serüven sadece benim kendi serüvenim değil. Ulaşım planlamasıyla uğraşan diğer meslektaşlarımla, ya da bu konuya şurasından ya da burasından, şöyle ya da böyle bulaşmış olanların da bilfiil karşılaşmış olabilecekleri, ya da en azından düşünmelerinde yarar gördüğüm bir çerçeveyi sunmaya çalışacağım.

Biz Türkiye olarak şu anda geldiğimiz noktada birtakım 'ciddi' ulaşım yatırımları yapan bir ülke haline geldik. Benim yaşlarımda olanlar hatırlayacaklardır; seksenler ve öncesinde ulaşım yatırımlarını, özellikle de toplu taşıma yatırımlarını çok konuşuyorduk, ama inşaat anlamında, ya da proje anlamında pek bir şey üretmiyorduk. Çeşitli nedenleri vardı bunun. Aslında o zamanlar da, benzer projeleri biz yapmıyorsak da yabancılara yaptırılıyordu. Ama şimdi önemli sermaye yatırımı gerektiren bu projeler hayata geçirilmeye başlandı, dolayısıyla madalyonun bir başka tarafına bakıyor olduk. Bu bir. İkinci olarak da, bu değişikliği sağlayan, eskiden bir türlü gerçekleştirilemeyen bu yatırımları şimdi mümkün kılan faktörlerin neler olduğuna bakmak gerekir. "Biz ulaşım plancıları, mühendisler ve ilgili diğer meslek insanları yeteneklerimizi geliştirdik, çok başarılı projeler yapmaya başladık ve karar vericileri söz konusu yatırımları — özellikle de toplu taşıma yatırımlarını — yapmaları konusunda ikna mı ettik?" "Ya da, yatırımların gerçekleştirilebilmesi için bu yeterli miydi?" sorularına yanıt aramak gerekir. Sonda söylenmesi gere-

keni başta söylemek gerekirse, bu soruların yanıtı elbette ki ‘hayır’. Bunun arkasında ülkenin konjonktürel durumuyla ilgili daha büyük bir resim olduğunu düşünüyorum. Dolayısıyla size burada vermeye çalışacağım bir ‘Çemişgezek hikayesi’ de aslında, Türkiye’nin bu ulaşım planlamasının daha genel çerçevede nereye oturduğuna ilişkin bir kaba çerçeve çizmek. Ve sonra da eğer vaktim olursa, özel örneklerle de değinmeye çalışacağım.

Sezgisel (intuitive) yaklaşımlardan ayrılarak, bugünkü kapsam ve çerçevesine yakın, sistematik ve sayısal yöntemler ile Türkiye’de ulaşım planlaması, genellikle Dünya Bankası fonları tarafından finanse edilen ve büyük kentlerde, özellikle de İstanbul’da uygulanmaya başlayan, İstanbul Şehirselleme Projesi-1972 gibi ‘proje’ler ile gerçekleştirilmiştir.

İlk başladığı biçimiyle ulaşım planlaması Türkiye’de, batıda sistematik ve sayısal anlamda “modelleme” olmasa da, hesaplama ve tablolamalara dayalı analiz ve tahminler yapıldığı dönemlerde bile, aslında sezgisel bir takım planlama çalışmalarından ibaret idi. Daha sonra dünyadaki deneyim böyle bir yerlerden geldi ve sonunda teknolojinin de gelişmesiyle, ulaşım planlaması ve modelleme diğer disiplinlerden ödünç aldığı yöntemlerle bir ‘bilim’ dalı haline geldi. Yani planlamanın bir alt ‘ihtisas alanı’ haline geldi. Burada da daha ziyade, -belki de biraz özellikle Türkiye için söylemek gerekirse- planlıların biraz sosyal nitelikli bir eğitime tabi tutuldukları gibi bir izlenim ya da belki de hatta gerçeğinden hareketle, bu alana daha çok mühendisler –ki dışarıda da aslında bu böyledir- hakim oldular. Şimdi yavaş yavaş bizler de –plancılar adına söylüyorum bunu- bu alanı daha iyi öğrenir ve daha iyi uygulamalar yapar hale geldik. En azından dışarıdaki örnekleri iyi uygular hale geldik, öyle söyleyeyim. Bu süre içerisinde Türkiye’de yapılan ilk deneyimler, tabii yine Dünya Bankası tarafından İstanbul’da, sonra Ankara’da yapılan, yaptırılan proje çalışmaları. Bu çalışmalar -buradaki birçoğunuzun dudakları uçuklayabilir ama- toplam ana bellek kapasitesi 40 Kbyte (IBM 360/40), ya da daha sonraları 384 Kbyte (IBM 370/145) türündeki, genellikle üniversitelerde bulunan ‘main frame’ bilgisayarlar yapıldı. Daha sonra hafıza canavarı teknolojiler geliştikçe bunları hatırlamaz olduk. Dolayısıyla bu ilk projeler yabancıların, yabancı kaynaklarla destekleyip yaptıkları projelerdi. 70’lerden 2000’lere kadar geçen sürede bilgisayar teknolojisi çok gelişti. 85’lerin ortalarında İstanbul Metro ve Tüp Tünel Projesi’nde çalıştığımız sırada Erhan Öncü ile bizim kullandığımız ‘masaüstü’ IBM-XT bilgisayarlarımızın kapasitesi 256 Kbyte idi. Sonra Türkiye’deki ilk IBM-AT makinası geldi, “işte bilgisayar dediğin böyle olur” dedik. Toplam sabit disk kapasitesi 10 Megabyte idi. Yanlış hatırlamıyorsam eğer, ulaşım modelininin çalıştırması yaklaşık 18 saat alıyordu. Akşamdan aleti çalıştırıp bırakıyorduk, ertesi gün geliyorduk. Şimdiki zamana geldiğimizde, müthiş bir ekspansiyonel süratle bu teknolojinin geliştiğini görmekteyiz. Ve dolayısıyla bunun yansımaları, ulaşım planlamasına da oldu.

1970’lerden 2000’lere kadar geçen sürede bilgisayar teknolojisinin gelişmesi ve yaygınlaşması ile “teknolojik” planlama yaklaşımları da Türkiye’deki ulaşım planlaması çalış-

malarında yaygınlaşmış, gerek fonlar, gerekse teknikler büyük ölçüde ‘yabancı’ kaynaklı olmaya devam etmekle birlikte, emekçileri genellikle ‘yerli’lerden oluşmaya başlamıştır.

Fakat bu arada ne oldu? Ulaşım planlaması hala yabancı kaynaklarla ve yine önemli ölçüde yabancılara, kısmen de yerlilere -onların taşeronları olarak- yaptırılan bir iş haline dönüştü. Şimdi bu süreçte, daha önce sözünü ettiğim gibi, ilk şehirselleşme projesi İstanbul’a 72’lerde yapıldığında, arkasından da Ankara Nazım Plan Bürosu için yine Dünya Bankası’nın yaptığı bir planlama çalışması geldi. Aslında bunlar tek başına birer ulaşım planlaması çalışması değil, ama içinde ulaşım bileşenleri olan planlama çalışmalarıydı. Biz plancılar yabancılardan izleyerek, kopya ederek, uygulayarak öğrenip, “nasıl çalışıyor?”, “biz de yapabilir miyiz?” “bunun devamı nasıl olur?” gibi bir gayret içerisinde olduk. Zamanla, diğer alanlarda olduğu gibi bu teknolojiye daha hakim olur ve onu kullanır hale geldik. Daha önemlisi de; bunlar artık uygulama alanları bulmaya başladı. İyi mi, kötü mü, onu da birazdan tartışmaya çalışacağım.

Türkiye’deki planlama sürecini, içinde yer aldığı tarihsel ekonomik ve sosyal koşullara referans vererek açıklamak, resmin tamamının görülmesine ve doğru bir biçimde yorumlanmasına olanak tanıyacaktır. Bu yaklaşım, ülkenin yakın tarihini deneyimlememiş genç kuşakların, bugün durduğumuz yerden konuya bakışını da zenginleştirebilecektir.

Ulaşım planlama sürecinde yaşanan süreçten, Türkiye’nin ülke bazında yaşadığı planlama deneyimine de paralellikler kurulabilir. 1963 yılında başlayan ve “planlı kalkınma” dediğimiz bu süreçte, ‘63’de 1. Plan ile çıktığımız yolda bugün 10. Plan’a kadar geldik. Her bir plana baktığımızda, bunların yansımalarını -sadece ulaşım planlamasına değil, mekansal planlamaya da, neler getirip götürdüğüne de bakmak- izlemek ve o dönem itibarıyla var olan konjonktür, -ki bu konjonktürün içerisinde ekonomi var, politika var, toplumsal gelişmeler, iç ve dış siyasal gelişmeler var, vs.- ile ilişkilendirmek mümkündür. Bu hipotez, ölçülebilir değişkenler aracılığıyla ve sosyo-ekonomik modeller ile test edilebilir diye düşünüyorum.

Bu noktada konabilecek bir diğer hipotez de şu olabilir: Çeşitli ulaştırma yazınına baktığımızda, kent büyüklükleri ile metro veya diğer raylı sistem uzunlukları gibi parametreler arasında bir korelasyon vardır. ‘youtube’ ve benzeri sosyal paylaşım ağlarında zaman zaman gözlemişsinizdir: Dallanmış budaklanmış bir Londra veya Tokyo metrosu şebeke haritası, bir veya birkaç daldan oluşan Ankara ya da İstanbul raylı sistem hatları ile karşılaştırılır. Bunların çok doğru karşılaştırmalar olmadığını, çünkü burada temel faktörün gayri safi milli hasıla (GDP) ile ilişkili olduğunu düşünüyorum. Dolayısıyla hipotezi şu şekilde formüle edebiliriz: Bir kentin raylı sistem uzunluğu ile o kentin GDP seviyesi arasında bir korelasyon vardır. Bu hipotezi test etmek için hazırlanan çalışmaları şimdi size burada sunamayacağım, çünkü daha tamamlanmış değil, ama sanırım biraz açılım sağlamak mümkün.

Şimdi GDP ile ilgili olarak, zaman içinde nelerin değiştiğini açıklamak açısından, ülkesel bazda bir takım göstergelerin değişimini değerlendireceğim. Aslında kentsel raylı sis-

temlerden söz ediyorsak bu karşılaştırmaların kent bazında, kentsel GDP'ye bakarak yapılması gerekir. Ancak orada da bir dizi metodolojik problemler var. Örneğin kentsel alan tanımında ortak bir nokta bulmak gerekir. Söz konusu alan belediye sınırları mıdır, büyükşehirler için metropoliten alan ya da Ankara, İstanbul, Kocaeli (İzmit) örneklerinde olduğu gibi ilin tamamı mıdır? Ya da İstanbul örneğinde olduğu gibi (İzmit, Tekirdağ, hatta Bursa'nın belirli bölgelerini de içeren) kentsel bölge midir? Hangi sınırlar içindeki alanlar için sağlıklı veriler bulunabilir, vs. Bunlar işin metodoloji kısmı, ama öзде söylediğim; kentlerin GDP'leriyle zaman içerisinde -yapıldıkları tarih itibariyle- raylı sistemleri (km-maliyet) karşılaştırıldığında bir korelasyon bulunabileceği. Yanlış çıkabilir, doğru çıkabilir, ama şu anda koyduğumuz tez bu.

Dönemsel politika ve stratejileri belirleyici nitelikte yasal belgeler olması, diğer yandan da 'vaaz' edilen hedef ve araçların konjonktürel sorunlara yanıt arayışı olması gereğinden hareketle, Kalkınma Planları ulaştırma projeleri ve çalışmalarını yorumlamakta yararlı bir analiz eksenini oluşturabilir.

Şimdi ulusal kalkınma planlarına dönüp bir bakalım. Aslında tam da bu kısım konuşmanın 'Çemişgezek' kısmı! Geçmiştim ama şimdi, tekrarlardan kaçınmak ve büyük resmi tanımlamak açısından belki anlatılabilecek en uygun bölüm budur diye düşünüyorum.

Her planla ilgili kısa kısa notlar düşmeye çalışacağım. Doğal olarak ulaşımaya yönelik noktalara vurgu yapacağım, ama bunu tüm planlar için söyleyemiyorum, çünkü ulaşımaya ilişkin bir başlık ya da hükmü her birinde bulamıyoruz. Şunu da eklemem gerekir ki, bu analizde biz, durduğumuz noktadan, şimdiden geçmişe bakarak, geçmişte yapılmış hatalarıyla, sevaplarıyla, ulaşım ve ulaşım planlamasında veya yatırımlarında yapılanlara bakıp, onları bugünkü gözlüğümüzle değerlendiriyoruz. Bu aslında bana biraz bugünlerde sıkça karşılaştığımız Atatürk'ü değerlendiren yorumları hatırlatıyor. Zaman bağlamında değerlendiremezsek veya değerlendiremiyorsak, bu hatalı bir değerlendirmedir diye düşünüyorum. Dolayısıyla o günkü koşulları da göz önüne alarak bakmamız gerekiyor. Bu da iyi bir analiz aracı olarak kullanılabilir; çünkü bir sorun vardır ve o soruna müdahale eden bir plan vardır ortada. Kısacası plan bir konuda bir hüküm getirmişse, demek ki o alanda bir problem görülmüş ve ona müdahale ihtiyacı doğmuş. Yani düz Aristo mantığı diyebiliriz.

### **Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)**

Odak: Sanayileşme, ekonomik gelişme ve bunu destekleyen ulaştırma altyapısı ve hizmetlerin geliştirilmesi

1950 yılında toplam taşımalarda karayollarının payı, yolcu ve yük taşıma sırasıyla yüzde 46 ve yüzde 17 iken, bu oranlar 1960 da yüzde 67 ve yüzde 37'ye yükselmiştir.

Planlı kalkınma süreci 1963'de başlıyor ve Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1.BYKP) 1963-67 yıllarını kapsıyor. Yukarıdaki çerçevede 1.BYKP'na baktığımızda, şimdi adını hemen hemen hiç anmadığımız, hatta kentleşme şuralarında bile artık bahsedilmez olan

bir 'sanayileşme' meselesi var. Unuttuk şimdi sanayileşme sorunlarını, kimse sanayileşmeden bahsetmiyor. O zaman Türkiye'nin en önemli sorunlarından biri sanayileşme ve planlar bu eksen etrafında şekilleniyor. Sene '63 ve bu konuda Türkiye'nin ciddi sıkıntıları var. Savaş sonrası dönemden sonra henüz toparlanmakta olan bir Avrupa var. Üzerinden 10-15 küsur yıl geçmiş ve şimdi soğuk savaş dönemi yaşanıyor ve yeni bir dünya düzeni kuruluyor. Uluslararası ilişkiler de buna göre yeniden kurgulanıyor, Türkiye de bu düzende yerini bulmaya çalışıyor. Dolayısıyla gördüğü veya bildiği şeyler, ekonomik bir gelişmeye ihtiyacı olduğu, bunu sanayileşme ile yapabileceği ve bu sanayileşmenin olabilmesi için de mal akımlarının vs.nin kolaylaştırılması gerek. Demek ki bir de ulaşım, ulaşım altyapısı ihtiyaçları var. Ancak burada vurgunun bölgesel ve ülkesel ölçekte olduğunu belirtmek gerekir, yani kentsel ulaşım ile ilgili değil. Bu dönemde ülkede kentleşme oranı % 35'lerde geziyor. Bu noktada, yeni cumhuriyetin ekonomideki izlerinin henüz taze olduğunu ve ekonomik sektörlerin, hatta üretimin önemli ölçüde devlet elinde olduğunu hatırlamak gerekir. O zamanlar Sümerbank, Etibank, Et ve Balık Kurumu gibi işletmeler hala devlet tekelinde ve ulaştırma sorunu aynı zamanda 'resmi sektör'ün sorunu. Toplam taşımalarda karayollarının payı, yolcu ve yük taşımada sırasıyla % 46 ve % 17. Kısacası başka bir dünyadayız şu anda. Çünkü bugün bu değerler % 99'larda.

### **İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)**

Karma ekonomi politikasına referans veriyor. Örgütlenme, altyapı ve işletme eksiklikleri, kır vurgusu, grup köy yolları var.

Plan döneminde nüfusun yüzde 60'ından fazlası kırsal alanlarda ikamet etmektedir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'na geçiyoruz, sene oldu 1968-72. Planlar arası 1-2 sene atlamalar, sıçramalar var çeşitli nedenlerle. Burada ilk defa bir 'karma ekonomi' terimi geçiyor. Örgütlenme, altyapı, işletme eksiklikleri ve kır vurgusu var, kırsal alanlara vurgu var. Bugün kırsal ile ilgili vurgumuz çok farklı, çünkü kır nüfusu azaldı, kalkınma söylemimizin eksenini değiştirdi. Planda 'grup köy yolları' diye bir başlık var, tam olarak hatırlamıyorum ama son 20 yıl öncesine kadar tamamlanması önemli bir konu iken, bugün bu önemini yitirdi. Yine bu plan döneminde, nüfusun % 60'ından fazlası kırsal alanlarda yaşıyor ve köy yolları haliyle nüfusun büyük bölümünü ilgilendiren bir konu.

70'lerin başlarında kadar olan bu döneme baktığımızda, proje bazında, dar kapsamlı ve genellikle sadece projeleri değerlendirmeye yönelik ulaşım çalışmaları dönemi olduğu söylenebilir. Kentsel ulaşım planlaması açısından plana yansıtacak kadar önemli olarak da sadece İstanbul Boğaz Köprüsü projesi sayılabilir.

### **Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)**

Temel vurgu kentleşme olgusu (göç) ve kentsel nüfus artışı, sanayileşme, sektörel planlama, enerji ve dış-kaynak sıkıntısının aşılması.



Ulaşım altyapı ve hizmetlerinin ekonomik gelişme, sanayi üretimi, turizm vb. kalkınma konularının önünde engel oluşturmaması amaçlanıyor.

Üçüncü Beş Yıllık Plan dönemi 1973’de başlıyor, 77’ye kadar devam ediyor. Bir önceki plana göre burada vurgu değişiyor; kentleşme vurgusu geliyor. Her ne kadar göç ve kentleşme 50’lerde başlıyor olsa da, 50’lere Türkiye’de kentleşmenin milâdı denebilir, kentlerde nüfus birikimi kendini ciddi olarak bu dönemde hissettirmeye başladı, bir sorun olduğunu yönetimlere gösterdi ve reaksiyon olarak bu planda bu soruna hitaben önlemler getirilmeye çalışıldı. “Üçüncü Plan döneminde toplam şehirli nüfus artışı ortalama 4,3 milyon dolaylarında olacağına göre, artan nüfus için ek alt yapı ihtiyacının gelecek beş yılda 8-12 milyar TL arasında olacağı tahmin edilmektedir. Bu yatırımın yarısı 100 bin-500 bin nüfus grubu şehirler için gerekli olacaktır.”

Sanayileşme Türkiye için hala acil bir konu ve aslında kentleşme olgusu, nüfus artışı ve kente göç, sanayileşmenin gerekli kaynaklarından birisini, ‘ucuz emek’i yaratmanın bir yolu. Ancak devlet, bu ucuz emeğin ‘sürdürülebilir’ olmasının gerektirdiği yatırımları gerçekleştirmekte, sanayileşmenin sürdürülebilirliği ve yarışabilirliği adına daha ‘iştahsız’ davranacaktır. Planda sanayileşme ile beraber sektörel planlama konuları, örneğin ulaştırma araçları üretimi yer alırken, ‘ulaştırma’ kapsama alanı dışında kalmış.

Bu arada ciddi bir dış kaynak sıkıntısı var. Unutmayalım, bu dönem petrol krizinin gündeme geldiği ve Türkiye’nin sadece enerjiye ve petrol ürünlerine değil, 70 cent’e dahi muhtaç olduğu bir dönem olarak tarihe geçiyor. Ulaşım ve altyapı hizmetlerinin ekonomik gelişme, sanayi üretimi ve bunlara ek olarak da turizmin gelişmesine, destek olacak değil de, engel olmayacak şekilde geliştirilmesi amaçlanıyor. Turizm bu aşamada Türkiye için önem kazanıyor ve ‘bacasız sanayi’ söylemleri ile kalkınma reçetelerindeki yerini alıyor, çünkü özellikle 60’larda Avrupa ‘normalleştikten’ sonra başlayan bu turizm hareketinden sağlanacak kaynaklar ile Türkiye de kalkınma hamlesinden yararlanmak isteniyor. Dolayısıyla planda, ulaştırma ve altyapı hizmetlerinin bu kalkınma konularının önünde engel olmamasına yönelik önlemler yer alıyor.

Ali Dinçer yönetiminde Ankara Büyükşehir Belediyesi Kızılay-Batıkent arasında bir metro hattı inşa etmek için girişimlerde bulunuyor, ancak TCDD’nin lokomotif/vagon fabrikasında üretilmesi öngörülen demiryolu araçlarının tünele sokulması ile yapılacak projeye İmar ve İskan Bakanlığı onay vermiyor.

### **Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)**

Temel vurgu yine sanayileşme ve ilgili sektörel gelişmeler ile enerji darboğazı, petrol fiyatlarındaki hızlı artış ve özel sektörün payının artırılması üzerinde.

İlke, politika, imar planları, kentiçi ulaşım sorunu, trafik, kitle taşımacılığı gibi kavramlar ilk defa bu plan ile bir ulusal plan belgesine giriyor.

Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1979 yılı ile başlıyor. Temel vurgu hala sanayileşme ve ilgili sektörel gelişmeler. Enerji ve petrol kıtlığı da gündemin baş sırasında. Plan hazırlığını yapan ekibin siyasi eğilimine paralel olarak planın ruhuna ve diline, bir plandan çok bir siyasi parti programı havasında sosyal demokrat görüşler hakim. Örneğin Kurallar başlığı altında yer alan maddeler şöyle:

“Çağdaş uygarlık düzeyinin üstüne yükselebilmek, hızlı sınılaşmanın yanı sıra ülke olanaklarının,

- İnsanın her bakımdan özgürleşmesi yönünde,
- İnsan kişiliğinin gelişmesi önündeki engellerin tüm toplum üyeleri için kaldırılması yönünde,
- İnsanın kendi yaptığı işe yabancılaşmaktan kurtulması ve yönetime daha etkin biçimde katılması yönünde,
- Bireylerin toplumsal mutluluk için çalıştığı, toplumun da tüm bireyleri eşdeğerde tutarak gözettiği bir dayanışma ortamının gerçekleşmesi yönünde.
- Yurtta barışla dünyada barışın ekonomik ve toplumsal koşullarının sağlanması yönünde, değerlendirilmesini gerektirir.”

Buna rağmen, önceki planlardan farklı olarak bu dönemde, daha önce sözünü ettiğimiz kamunun ekonomideki aslan payının azaltılması, özel sektörün rolünün artırılması arayışlarının izlerini görüyoruz. 1980’de imalat sanayinde istihdamın 1/3’den fazlası, katma değer de neredeyse yarısı kamu sektöründen kaynaklanıyor. Planın hazırlaması olmasa da uygulaması Milliyetçi Cephe hükümetine kaldı derken, 12 Mart darbesi yapıldı. 1982’de Anayasa değiştirildi ve seçimlere gidildi. 1983 seçimleri ile Türkiye’de Özal dönemi başlamış oldu.

4. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda ilk defa planlama adına, yani bizi ilgilendiren konulara giriliyor. Bugün hala konuştuğumuz ve henüz çözüme kavuşturamadığımız konuları 79 planında görebiliyoruz; “Projelerin kuruluş yeri seçiminde, özellikle metropollerde nazım planlara uyulacaktır.” gibi. Bunu, Başbakan’ımı ‘çılgın’ ve planlarda yer almamış büyük projelerini akılda tutarak tartışmak yerinde olabilir. Bu bağlamda, toplantıda pek çok farklı konuyu ele aldık, ancak planlara ilişkin bir şey konuşmadık. Bu konuştuğumuz ulaşım yatırımlarının hangilerinin, hangi planda yer aldığı veya almadığı konusu ayrı bir tartışma konusu olsa gerek.

Plan’ın ‘Kent Altyapısı’ başlığı altında ise şu maddeler yer alıyor:

1077. Kent içi taşıma projeleri -plandaki deyim bu- öncelikle ele alınacak ve özendirilecektir. Belediyelerin, var olan yurt içi potansiyel ile birikimden de yararlanarak otobüs ve benzeri taşıtlarla donatılacak donanımlarını sağlamaları özendirilecektir.

1078. Gerekli malzeme, donatım ve mühendislik hizmetlerinin yurt içi olanaklarla karşılanacağı Ankara, İstanbul metroları ya da hafif metroları için kesin projeler yapılıp, IV. Plan döneminde inşaatlarına başlanacaktır.

1079. Özel otobüs yolunun yaygınlaştırılmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır. Plan'da, Ankara ve İstanbul'da örnekleri var olan özel otobüs yollarına referans var.

1080. Özel otoların kentlerde yarattığı trafik ve otopark sorunları, oto sahiplerinin doğrudan katılacağı mali bir düzenleme ile çözüme kavuşturulacaktır. Yani böyle yaratıcı ve kimisi zamanı için radikal olan öneriler de var.

Bu plan ilk kez planlama adına bir şeyler söylediği ve 'ilke ve politikalar' gibi plan formatına uygun başlıklar içerdiği için 1-2 cümleyi daha hak ediyor. Plan'da geçmiş dönemi özetleyen bir değerlendirme ve genel hedefler var. İlke ve Politikalar başlığı altında ise:

(8) İmar planları, ulaşım ve trafik planları ile birlikte hazırlanacak, kent içi ulaşımında kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları belirlenecektir.

(10) Kent içi ulaşım sorunu, kitle taşımacılığını gerçekleştirmeye yönelik olarak çözümlenecek ve kurulacak ortaklık ve örgütler daha ekonomik bir taşımayı sağlayacak olanaklardan yararlandırılacaktır.

Kent içi ulaşımında taşıtların öncelikleri saptanacaktır, ifadelerine yer verilmiş.

Kısacası, gerekli siyasi irade ortaya konmadığından gerçekleştirilmesinde hala sorunlar bulunan konular, daha 1979 yılında 4. Plan'a eklenmiş. O güne kadar olan dönemde, yani 80'lere geldik, temel olarak aşırı bir kentleşme ile bunun yarattığı bir kentsel altyapı ve hizmetler açığı var. Dolayısıyla bu, kamuda bir yeniden örgütlenme ihtiyacı doğurmuş. Dolayısıyla bir önceki plan döneminde, örneğin bir İmar İskan Bakanlığı çatısı altında planlama birimleri, örneğin bir metropoliten planlama dairesi, nazım plan büroları, vb. oluşturulmuş, böylece merkezi vesayet altındaki yerel yönetimlerin yeni ihtiyaç ve talepleri denetim altında tutuluyor. Bu arada yine uluslararası finans kuruluşları Dünya Bankası, OECD vs. marifetiyle, o dönemler yine Ankara, İstanbul ve İzmir için özel yabancı şirketlere çeşitli ulaşım, trafik, otopark etütleri gibi etütler yaptırılıyor. Kamu öz kaynakları hala yetersiz olduğu için, yapancılara pazarlama kaygısıyla yaptıkları katkılara rağmen, hazırlanan projelerin hayata geçirilme imkanı bu dönemde de gerçekleşemiyor.

### **Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)**

“V. Plan döneminde ulaştırma sektörünün gelişmesi, hazırlanmış bulunan Ulaştırma Ana Planı'na ve bu Plan'da yapılması gerekli revizyonlara göre yönlendirilecektir.”

Plan, yapılmasının hemen ardından, Özal'ın Otoyol Projeleri ile delinmiş ve kadük olmuştur.

Geldik 85'lere. Beşinci Plan ulaştırma konusunda çok net bir şey söylüyor. "V. Plan döneminde ulaştırma sektörünün gelişmesi, hazırlanmış olan Ulaştırma Ana Planı ve bu Plan'da yapılması gerekli revizyonlara göre yönlendirilecektir." Bir an duralım burada: hazırlanmış olan Ulaştırma Ana Planı'na referans var, demek ki bir ulaştırma ana planı belgesi hazırlanmış! Aslında bu belge de bir önceki plan döneminin sonlarına doğru Devlet Planlama Teşkilatı bünyesinde hazırlandı. Eksikliğiyle, gediğiyle elimizde şimdi bir belge var. Niye böyle söylüyorum? Yapanlar beceremedi anlamında söylemiyorum. Plan hazırlanmasında sağlıklı veri en önemli girdilerden bir tanesi. Veri olmadan ancak karanlıkta göz kırpabiliriz. Bu, aslında planlamanın her alanı için geçerli ama ulaşım planlaması için daha da ciddi bir ihtiyaç var. Fakat o sırada yaşananlara da bakmak gerek. '80 oldu, paşalar geldi, paşaların paşası Özal geldi ve otoyol projeleri başladı. Karayollarının yarısından fazlası, belki %60 bütçesi otoyollara harcanmaya başladı. Oysa Ulaştırma Ana Planı'nda otoyollara ilişkin herhangi bir öngörü yoktu. Dolayısıyla, ana plan neredeyse yapıldığı anda 'kadük' oldu. Bu arada Planlama (DPT) çıkışlı Özal yaklaşımlarının da izleri var tabii Beşinci Plan'da; az maliyetli tedbirlere öncelik verilecektir, gibi. "Şehir içi yolcu taşımalarında, mevcut altyapı ve taşıtların daha verimli kullanılmasını sağlayacak "az maliyetli" tedbirlere öncelik verilecektir. Banliyö hatlarının geliştirilmesi, kapasite artırımı ve toplu taşımacılığa yönelik raylı sistemlere geçilmesine imkânlar ölçüsünde öncelik verilecektir." Bir yandan otoyollar yapıyoruz, bir yandan da şehir içi taşımalarda az maliyetli tedbirlere gidiyoruz. Bu şartlar altında Plan'da "Yurt içi yolcu taşımada, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sisteminin yüzde 95,1 pay ile ağırlığını sürdürmesi, yurt dışı yolcu taşımada ise havayolunun önemini koruması beklenmektedir." deniliyor.

Yine Beşinci Plan içerisinde 'arsa üretimi' meselesi var. Planlama açısından önemli olduğu için burada değinmek gerekir. Artan nüfusun ve kentsel büyümenin getirdiği baskıya mevcut altyapı yetişemiyor ve dolayısıyla bir yeni çözüm: "arsa üretimi", yani altyapısı hazır, arsa üretimi meselesi. "Şehirlerde konut, arsa üretimi, ulaşım ve altyapı sorunlarının şehirlerin büyüme hızının önünde gidecek şekilde planlaması bir düzene bağlanacaktır" deniyor planda.

Ve temenniler de planda yerini buluyor; örneğin "imar planı değişikliklerini sınırlandırıcı düzenlemeler yapılacak" gibi. Böyle bir kural getirilmiş ama biz Türkiye'de uygulamayı bir türlü başaramıyoruz.

Özal (ANAP) 83'den sonra, 87 seçimlerinde de iktidar oldu. 1989 yerel seçimlerinde ise 39 il merkezi belediyesini SHP kazanmıştı. Yani Altıncı Plan dönemine girildiğinde ülkenin siyasi yapısında böyle ikili bir yapı vardı.

### **Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)**

Nüfusun % 60'ı kentlerde yaşamaya başlamış ama Plan'da 'kentiçi ulaşım' başlığı ele alınmamış.

Altıncı Kalkınma Planı'na geldik, yani 90'lara. Bu planda kent içi ulaşım diye bir başlık yok. Oysa o tarihe kadar kentsel ulaşım ile ilgili çeşitli çalışmalar yapılmış, belirli bir birikim sağlanmıştı. "Kent içi ulaşım konularını yönlendirici fonksiyonel, ulusal düzeyde bir örgütlenme gerçekleştirilecektir" diyor. Bununla ne kastedildiğini anlamak biraz güç, çünkü doğru ya da yanlış, daha çok da yanlış, ama işlerliği olan, hatta iktidarların kuralları delmek için zaman zaman araç olarak kullandıkları 'İmar Koordinasyon Kurulu', 'Yüksek Planlama Kurulu' gibi mekanizmalar zaten vardı. Bunlar geçmişte farklı siyasal görüşteki belediyelerin önünü kesmek, ya da aynı görüşteki belediyelerin önünü açmak için kullanılmıştı. Kısacası, ulaşım ile ilgili bu konulara Plan'da herhangi bir referans verilmemiş. O kadar ki 'IV. Çevre ve Yerleşme' başlığı altında ulaştırma diye bir konu ele alınmamış. Sadece plan belgesinin sonuna konan "Temel Hedef ve Strateji" başlığı altında "Ulaşım, altyapı ve taşımacılık sistemlerinin dengeli bir şekilde gelişmesi temin edilecektir." demekle yetinilmiştir. Aslında bu "dengeli" ifadesini çok seviyoruz. Bunun gibi hemen hemen her planda bu ifade, "dengeli bir şekilde geliştirilmesi" ifadesi yer alıyor, ancak hem çok muğlak, hem de bir hedef olarak tanımlanmış olsaydı bile uygulamalar tam aksi yönde gerçekleşmeler olduğunu gösterecekti. Şöyle ki; dengeden kasıtlardan bir tanesi karayolu ile demiryolu arasındaki dengeyi sağlamak olarak beliriyor. Denge sağlanmaya çalışıldıkça %47'ye %53 olan 1955'lerdeki denge, geçen kırk yıllık sürede planlardaki temennilere karşılık, karayolu lehine %90'a %10 gibi bir duruma geliyor.

Bu dönemde 1991 seçimleri Demirel'li DYP'yi iktidar yaptı. Ardından 1993'de Demirel köşke, Çiller başbakanlık konutuna çıktı. 1995 seçimlerinde ise, önce Erbakan, ardından da koalisyon hükümetleri hükümeti devraldı.

### **Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)**

Bu plan, biraz da gecikme ile, ancak bir öncekinden belirgin bir fark da taşımayan, adeta yapılmış olması gerektiği için yapılmış bir plan hüviyetinde. Koalisyonların damgasını vurduğu siyaset sahnesinde, biraz da sahipsiz denilebilecek, dolayısıyla iktidarın belirgin vurgularını içermekten çok bir önceki planın devamı niteliğinde bir plan ortaya çıkıyor.

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile 1990'ların ortasına geldik. Yaş grubu itibarıyla artık bunu çoğunuz hatırlıyorsunuzdur. Temalarda bir değişiklik yok. "Karayolu ağırlıklı sistemden dengeli bir ulaştırma sistemine geçilmesi, demiryolu taşımacılığının payının artırılması..." gibi artık duymaktan sıkıldığımız temenniler yer alırken bütçe yatırımlarının %30'u ulaştırmaya gitmeye devam ediyor. Bunun %80'i karayolu yatırımlarına, onun da yarısı otoyollara gidiyor. Çünkü otoyollar henüz bitirilemedi, bitirilmeye çalışılıyor ve Mesut Yılmaz hükümetinin "yaratıcı" yöntemleri ile bu yatırımların karşılanması için özel şirketler kamu adına kısa vadeli dış borçlanma yetkisi ile donatılıyor. Örneğin Karadeniz Sahil Yolu Projesi.

Bu arada iyi niyetli temennilere Plan'da yer verilmeye devam ediliyor: "Kent içi ulaşım yatırımları, arazi kullanım planlarıyla bütünleştirilmiş, toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılacaktır." gibi.

Geri planda, '95 seçimleri, Erbakan'lı koalisyonlar, 28 Şubat kararları var. Ve 97 seçimlerinde Mesut Yılmaz başbakan oluyor. Böylece 2000'lere geldik.

### **Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**

“AB Uyum Süreci ve Uzun Vadeli Strateji“

Bu Plan'da, yıllardır Özel İhtisas Komisyonları'nda dile getirilen konulardan bazıları ilk defa yer alıyor.

2001'de Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı devreye giriyor. Daha önceki planlardan ödünç alınmış basmakalıp ifadelerin yanı sıra bir dizi yeni kavram ve ilke de bu Plan'da yer alıyor. 'Basmakalıp' ifadesinin ağır olduğu düşünülebilir, ancak bir örnek verelim: “Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun bir ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak...” Buna karşılık Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu'nda kaleme alınan raporlarda tavsiye edildiği biçimde bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanması da Plan'da belirtilmiş. Ancak, bildiğim kadarıyla halen daha böyle bir ulaştırma ana planı hazırlamadık.

Diğer yandan bu Plan'da ilk defa ulaştırma sektöründeki planlama ve projelendirme aşamalarında dikkate alınsın diye 'sosyal maliyet' kavramı gündeme geliyor. Yine bu planla “...ulaştırmada can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, dışsallıkların maliyetlere yansıtılması, sürdürülebilir ulaşım” gibi kavramlar ulusal (resmi) planlama literatürüne giriyorlar.

Kent içi ulaşım ile ilgili olarak Plan'ın getirdiği diğer belli başlı hükümleri şöyle sıralayabiliriz:

- Kent içi ulaşım da kentin planlı gelişmesine uygun bir yapının gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.
- Belli büyüklüğün üzerindeki kentlerde ulaşım ve trafik planları hazırlanacaktır.
- Raylı sistem projeleri öncelikle nüfusu 1 milyonun üzerindeki kentlerdeki yüksek yolculuk taleplerinin olduğu hatlarda yapılacaktır.
- Yayalara ve bisiklet kullanıcılarına sunulan hizmet iyileştirilecektir.

Daha önce yöntem konusunda belirttiğim gibi, geriden bakarsak, Plan'da bir önlem varsa bir nedeni vardır diye düşünebiliriz. Nitekim raylı sistem projeleri için 1 milyon nüfus sınırı konulması bunlardan birisidir. Çünkü, pek çok konuda olduğu gibi, bu konu da siyasi olarak çok istismar edildi. Bir örnek vermek isterim. Erhan Öncü ve ben, bir mühendislik firmasına taşeron olarak Isparta kenti için bir raylı sistem projesi yaptık. Yanılmıyorsa sene 1994 civarıydı. Kentin mevcut nüfusu 150 000'den azdı. Peki neden yaptık? Çünkü işin sahibi olarak Ulaştırma Bakanlığı (DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü) ihaleyi

mühendislik firmalarına yönelik bir ‘mühendislik projesi’ olarak açıyor. Isparta olması da manidardır. O dönemde Demirel Cumhurbaşkanlığı konutunda. Proje tanımı ise Isparta Kent içi Raylı Sistem Fizibilite Etüdü ve Mühendislik Hizmetleri. Dolayısıyla bir mühendislik firması işi alıyor ve ulaşım etütleri ve fizibilite etüdü için bizi çağırıyorlar. Analizler ve tahminler sonucunda hedef yılı için, 2017 olsa gerek, saatlik yolculuk sayısını 8.000 olarak buluyoruz. Dolayısıyla 8.000 kişi için bir raylı sistem projesi yapılıyor. Ulaşım etüdü sonucu bu talebin otobüsler ile karşılanabileceğini söylese de, mühendislik projesinin yapılması gerek, çünkü ihale tanımı böyle. Etüdü yapılmadan yatırıma karar veren ihalelerden kurtulmamız biraz daha zaman alacak gibi gözüküyor. Diğer yandan, DLH’nin onayını takiben, DPT söz konusu yatırım kararını onayıp yatırım programına koymaz ise, bu kez daha önceki planlarda bahsedilen üst örgütler, Yüksek Planlama Kurulu, vb. devreye sokulup, bakanlar düzeyinde onay kararı alınıp DPT köşeye kısıtılıyor. Dolayısıyla bu dönemde raylı sistem projelerinde 1 milyon gibi bir sınır konularak bu ‘kestirme yol’un önü kesilmeye çalışıldı. Bunun ölçüsü nedir, 1 milyon sınırı doğru mudur yanlış mıdır, o da ayrı bir tartışma konusu. Bu kararda IMF gibi uluslararası finans kuruluşlarının Türkiye’nin yatırım bütçesini sınırlandırması gibi etkiler de rol oynamıştır.

Plan’ın bir sürprizi daha var; “yayalara ve bisiklet kullanıcılarına sunulan hizmet iyileştirilecek.” diyor. Bu çerçevede, planda Türkiye’nin AB açılımının etkilerini de göz önünde bulundurmamak gerektiğini belirtmekte yarar vardır. Belki yaya ve bisiklet kullanımına yönelik münferit ve dar kapsamlı hizmet ve tesislerden söz etmek mümkün olabilirdi, ancak plandaki ifade ‘kalitesi düşük fakat yaygın’ bir hizmet sunuluyormuş izlenimi yaratıyor. Bunun gerçekçi olmadığını hepimiz biliyoruz sanırım. Ama yine de plana çevre dostu ulaşım türlerinin girmiş olması bile önemli bir gelişme diye düşünebiliriz.

Bildiğiniz gibi 2002 seçimlerinde AKP ve RTE iktidar oldu.

### **Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)**

“AB Uyum Süreci’nin etkileri, uygulamada değilse bile Plan hazırlık aşamasında kendini hissettiriyor“

Dokuzuncu beş yıla geldik. 2007-2013 arası. Ulusal düzeyde baktığımız zaman, “ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında sistem, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir.” denilmektedir. Ancak burada konulan hedeflerin, ölçülebilir hedef koyması açısından önemli, ancak gerçekçi olmaktan uzak olduğunu belirtmek gerekir. Çünkü yurtiçi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama %12’lik, uluslararası demiryolu taşımalarında ise yıllık ortalama %25’lik bir artış öngörülmektedir.

Kentsel ulaşım ile ilgili olarak Plan'ın hedef ve öngörülerini ise şöyle özetlenebilir: Kamu kesimini bağlayıcı, özel sektörü yönlendirici;

- Geniş kapsamlı bir ulusal kent içi ulaşım stratejisi oluşturulması,
- Arazi kullanım kararlarının her ölçekte ulaşım etkileriyle birlikte değerlendirilmesi ve her ölçeğin gerektirdiği kent içi ulaşım planlarının hazırlanması.
- Sürdürülebilir bir kentsel ulaşım sistemi oluşturulması, yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilmesi

Yukarıdaki bütün ifadeleri birlikte değerlendirdiğinizde, bürokrat ve teknokratların bunları iyi niyetle kaleme aldıkları, karar vericilerin imzaladıkları, ancak herhangi bir işlevliliği ve uygulama olanağı bulunmadığı anlaşılıyor. Eğer karar vericiler imzaladıkları plan belgelerine inansalardı, ardından 'büyük kanal projeleri', 'köprü projeleri', 3. köprü ya da Çanakkale köprüsü ve benzerleri Türkiye'nin gündemine girmezdi.

Bu tür projeler, özellikle seksenli yılların 2. yarısından itibaren artış göstermeye başlıyor, ancak uygulama imkanı bulmaları için bir 10-15 yıl daha geçmesi gerekiyor. Diğer yandan projelerin uygulanma sürecini, Türkiye'nin ekonomik gücündeki gelişmelere bakarak değerlendirmek açıklayıcı olabilir. Yukarıda da belirttiğim gibi burada Türkiye için yapılan bu kaba değerlendirmeyi, kentsel ulaşım yatırımları açısından kent bazında ve yıllar itibarıyla, aynı bazda yapmak gerekir.

Aşağıdaki şekilde Türkiye'nin 1980-2010 yılları arasındaki kişi başına Gayri Safi Milli Hasılası'nın (GSMH veya GDP) ABD doları cinsinden gelişimi gözlenmektedir. Şekilde kırmızıyla gösterilen, satınalma gücü paritesine (SAGP) bağlı olarak hesaplanmış GSMH'nın yıllar itibarıyla gelişimidir. Satınalma gücü paritesi, ülkeler arasındaki fiyat düzeyi farklılıklarını ortadan kaldırarak farklı para birimlerinin satın alma güçlerini eşitleyen bir değişim oranını ifade ediyor. (Kaynak: blog\_Mahfi Eğilmez, Kendime Yazılar) Şimdi burada önemli olan şu: Grafik 1980'de, kişi başına 2000-3000 ABD doları arasında bir GSMH değerinden başlıyor. Bizim sözünü ettiğimiz projelerin gerçekleşmeye başladığı dönemde, 1995-2000 yılları arasında yaklaşık 4 katına çıkıyor. Şekildeki yeşil çizgi ise nüfus gelişimini gösteriyor. Nüfus gelişimi, görüldüğü gibi, artış hızı giderek düşen lojistik bir 'S' eğrisi formunda. 1980'lerden itibaren artış hızı azalan nüfustaki bu eğilimin 1998'lerden sonra daha da belirginleştiği gözlenebiliyor. 2035'lerden itibaren nüfusun 'durağan' bir yapıya evrilmesi de beklenen gelişmelerden. Dolayısıyla kişi başına düşen GSMH katlanarak artmış oluyor. Kişi başına GSMH'daki artışlar, grafikten de görüldüğü gibi kırılmalar ya da dalgalanmalar gösteriyor. Bir diğer deyişle krizlerin etkilerini GSMH eğrisinden okumak mümkün.





*Kaynak: blog\_Mahfi Eğilmez, Kendime Yazılar*

Bu değerlendirmenin sonucu; kişi başına düşen GSMH 7000-8000 ABD doları seviyelerine çıktığında, artan milli gelir önemli sermaye yatırımlarının yapılabilmesini olanaklı kılıyor biçiminde özetlenebilir. Burada sadece özkaynak olarak kullanılacak artan milli gelir değil, bunun etkisiyle ülkenin yükselen kredi kullanılabilirliğinin de etkisini belirtmek de yarar vardır.

Kuşkusuz katma değer yaratan nodal merkezler olmaları nedeniyle, kentler bazında yapılan bir 'kişi başına düşen GSMH' hesaplamasının, ülke ortalamasından daha yüksek değerler vermesi beklenir. Dolayısıyla, ortalama kentsel GSMH hangi değerlere ulaştığında Türkiye bu kredileri kullanabilir, bu kaynakları harcıyıp, inşaatları yapmaya başlayabilir noktasına gelmiştir, buna bakmak gerekir. Benzer bir analizin dünya kentleri için de yapılması, 'refah' ve 'raylı sistem uzunluğu' arasında nasıl bir ilişki kurulabileceği konusunda aydınlatıcı olacaktır.

Bundan sonra, Türkiye'deki ulaşım planlama sürecinin geleceğine ilişkin bir değerlendirme de yapılabilir, ama ben burada kesip Erhan Öncü'yü daha fazla bekletmeyim.

Çok teşekkür ediyorum.

## **Oturum Başkanı: Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Biz çok teşekkür ediyoruz. Şimdi ikinci oturumun son konuşmacısı Sayın Erhan Öncü konuşmasını yapacak. Sunum hazırlanırken ben kısaca kendisini tanıtmış olayım. 1973 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Bölümü'nden mezun oluyor. 1979 yılında yine Orta Doğu teknik Üniversitesi'nden Yüksek Şehir Plancısı unvanını alıyor. Yaklaşık 10 yıl boyunca kamuda; Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları ve İmar İskan Bakanlığı'nda çalışıyor. Daha sonra özel sektörde İstanbul Metro, Marmaray, Ankara Çevre Otoyolu Projelerinde çalışıyor. 1991 yılından bu yana kendi danışmanlık şirketi ile birlikte birçok büyük kentin ulaşım ana planında, raylı sistem ve toplu taşıma etüt ve projelerinin gerçekleştirilmesi ile faaliyetlerini sürdürüyor. Kent içi Ulaşım, Planlama ve Uygulama Sorunları başlıklı sunumu yapmak üzere mikrofonu kendisine veriyorum.

## Erhan ÖNCÜ

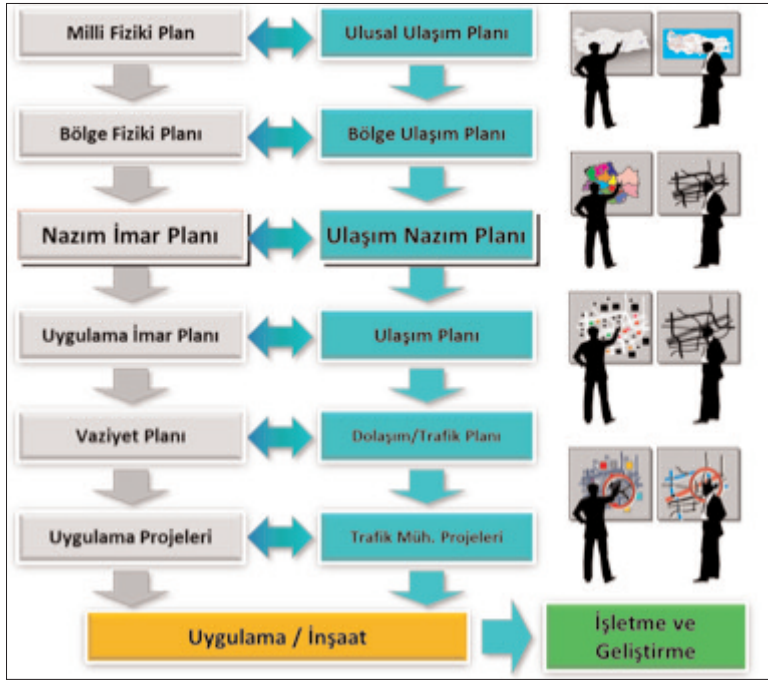
(Ulaşım-Art Ulaşım Araştırma ve Planlama Müşavir Mühendislik Ltd. Şti.)

Teşekkürler başkan. Değerli konuklar, ben bu sunuşta Türkiye’de kent içi ulaşım planlamasındaki sorunları, yani bardağın boş tarafını değerlendirmeye çalışacağım. Bu değerlendirmeler, masanın farklı taraflarında geçen kırk yıllık bir ulaşım planlama deneyiminin bir özeti olacak. Yaşanan sorunları, ilgili tüm tarafların yaşadıklarını dikkate alarak incelemeye çalışacağım.

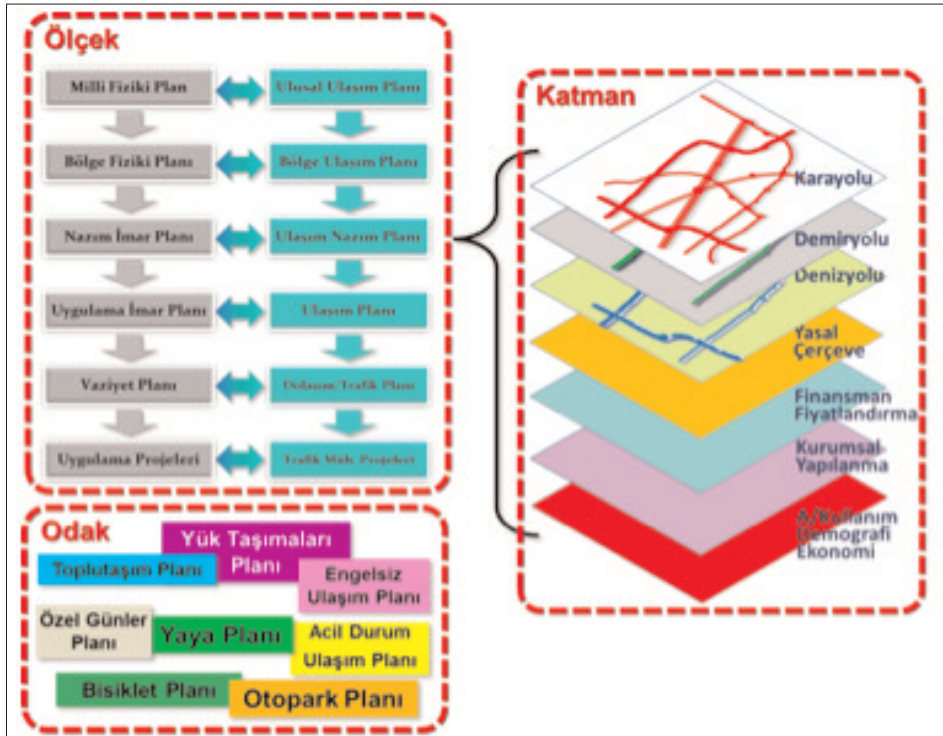
Öncelikle “Ulaşım planı nedir?” sorusuna cevap aramamız gerek. Ulaşım planı ya da ulaşım ana planının ne olduğu konusunda uygulamadaki yasal ve hukuksal çerçevede hiçbir cevap bulunmamakta, hiçbir yasa ya da yönetmelikte açıklama ve tanımlama yer almamaktadır. 1984 tarihli 3030 Sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun kentlerdeki “ulaşım planlarından” bahsederken hiç bir açıklama yapmamakta, 2004 tarihli 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda ilk kez “ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak görevi büyükşehir belediyelerine” verilmekte ancak yine bu planın ne olduğu, nasıl hazırlanacağı, nasıl uygulanacağı açıklanmamaktadır. 2008 tarihli “Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” nüfusu 100 bin üzerindeki tüm kentler için ulaşım ana planlarını bir zorunluluk olarak koymakta ve beş yıllık aralıklarla güncelleştirilmesi gerektiğini belirtmektedir. Bu yükümlülüklerle karşın ulaşım ana planının nasıl hazırlanacağı, bu planları kimlerin hazırlayabileceği, kapsamı, imar planlarıyla ilişkisi ve uyumluluğu, ikisinin çelişmesi durumunda ne olacağı, hangi konularda hangisinin daha üstün olduğu gibi konularda herhangi bir tanım ve düzenleme bulunmamaktadır.

Kentlerimizdeki ulaşım planlama çalışmaları ve ulaşım ana planları, Ulaştırma Bakanlığının raylı sistem projelerinin hazırlanmasında kullanılmak üzere 1990 yılında uygulamaya koyduğu bir şartnameye göre yapılmaktadır. Ulaşım ana planları için hazırlanmayan, imar planları ile kent planları arasındaki karşılıklı ilişkiyi kurmakta yetersiz kalan bu şartname ve yöntem, raylı sistem öngörülmeyle ulaşım ana planlarında bile tek belirleyici belge olmaktadır. Dolayısıyla bir anlamda kentlerimizin ulaşım planları, tanımsız, belirsiz ve bulanık bir çerçeve içinde, kendi yorumlarımızla “yolunu” bulmaya çalışmaktadır.

Ulaşım planlama sürecinin farklı ölçeklerde ve kapsamlarda fiziki planlamaya paralel ve kademeli olarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir. En üst düzeyde “milli fiziki plan” ve onunla birlikte oluşturulan “ulusal ulaşım planı” bu uyumlandırmanın ilk aşamasıdır. Bir alttaki “bölge planı” ile birlikte onun ulaşım boyutunu tanımlayan “bölge ulaşım planı” ile ayrıntılandırma devam etmektedir. Büyük ya da küçük kentlerimizde “nazım imar planları” yapılırken onun ulaşım katmanını oluşturan “ulaşım nazım planları” ile çalışmalar devam ederek uygulama ve işletmeye kadar inilmesi gerekmektedir (Şekil-1). Ancak ülkemizde bu süreçlerin hiçbirisi tanımlı değildir.



Şekil-1 Ulaşım Planlama Çalışmalarının Fiziki Planlama Ölçekleriyle Uyumunu



Şekil-2 Ulaşım Ana Plan Çalışmasının Katmanları ve Odakları

Ölçeklere göre farklılaşan bu planlama, örneğin sadece ulaşım nazım planının ulaşım ana planı ölçeği ele alındığında ve uzmanlık konularına göre ayrıntılandırıldığında, içinde karayolu, demiryolu, denizyolu, yasal ve kurumsal boyutları, finansman, fiyatlandırma, arazi kullanımı, fiziksel plan ve bu fiziksel planın da kendi alt katmanlarını içermek durumundadır. Dolayısıyla nazım imar planı ölçeğinin ulaşım ana planının bu katmanları kapsayacak şekilde geliştirilmesi gerekmektedir (Şekil-2).

Ancak ulaşım planlama çalışmalarının sadece ölçeği ya da kapsadığı katmanlarla değil, odaklandığı konularla da tanımlanması gerekir. Örneğin ulaşım ana planı ölçeğinde bir toplu taşıma planı, yaya planı, bisiklet planı, otopark planı, özel günler planı (festival, mitingler vs.), acil durum(deprem, yangın vb.) planı, yük taşımaları planı gibi farklı konulara odaklanması da söz konusu olabilir. Bu özellikler dikkate alınarak bir ulaşım ana planı nedir, nasıl tanımlanmalıdır? Birleştiğimiz ilk nokta bir ulaşım ana planı, nazım imar planının kardeşi, ulaşım boyutu, ulaşım katmanı olduğu sonucudur. Ama bu bile hiç bir yerde yazılı olarak tanımlanmamıştır. Ulaşım ana planı üst ölçekli (1/5000 ve üzerinde) oluşundan mı? Yoksa uzun dönemli (10, 15, 20 veya 25 yıllık) oluşundan dolayı mı nazım olarak adlandırılmaktadır? Yoksa her ikisi birden olduğunda mı nazım olmaktadır? Tüm katmanlar kapsadığında mı ulaşım ana planı oluyor, yoksa tüm odakları kapsadığında mı? Yoksa tüm bunların hepsi birden olduğunda mı ulaşım ana planı oluyor, yoksa hiçbir alakası yok mu? Kesin cevabı bilmiyoruz, yasal çerçevede neyin ulaşım ana planı olduğuna ilişkin hiçbir bilgi yok!

Çalışıyoruz, ulaşım ana planlarını yapıyoruz, bunları onaylatıyoruz, bunlara göre uygulanacak projeleri yapıyoruz, davalarda belirleyici belge oluyorlar ama ne yaptığımızı bilmeden, tanımlanmamış bir sahada, karanlıkta boks yapıyoruz. Biz ulaşım planlarını yaptığımızda bu planın kapsamını bilmiyoruz, hangi ölçekte yapılması gerektiğini bilmiyoruz, hangi süreçlerle yapılması gerektiğini bilmiyoruz. Arazi kullanım planlaması ile ilişkisinin nasıl kurulması gerektiğini bilmiyoruz ve yönteminden emin değiliz.

Ulaşım ana planlarını, ya da diğer ölçekteki çalışmalarını kimin yapabileceğini, yapma yetkinliğinin nasıl oluştuğunu, nasıl bir belgeyle, nasıl bir deneyimle ulaşım plancısı olduğunuzu, bir ulaşım planı yapma yetkisi nasıl kazanılır bilmiyoruz. Bunların hepsi belirsiz.

Bir ulaşım planını yerel düzeyde ve merkezi düzeyde kim, hangi süreçlerle onaylar, neye bakarak onaylar, hangi koşullarda güncellenir, hangi sıklıklarda güncellenir ya da ne olursa güncellenir bilmiyoruz. Plan uygulanmazsa kim denetler, uygulanmazsa yaptırımı nedir, sorumlusu kimdir bilinmiyor. Hiç bir yasada, yönetmeliklerde yok bunlar.

Bir ulaşım planı hazırlanırken hangi ulusal politikalar ve çerçeve dikkate alınarak hazırlanacak, hangi ilkeler benimsenecek, hangi hedeflere yönlenecek, hangi ulusal standartlar kullanılarak hazırlanacak? bilinmiyor.

Bu ulaşım planı yapılırken ve uygulanırken hangi finansman kaynakları kullanılacak, parasal kaynakları kim, hangi ölçütleri kullanarak, hangi önceliklere göre paylaşılacak, fi-

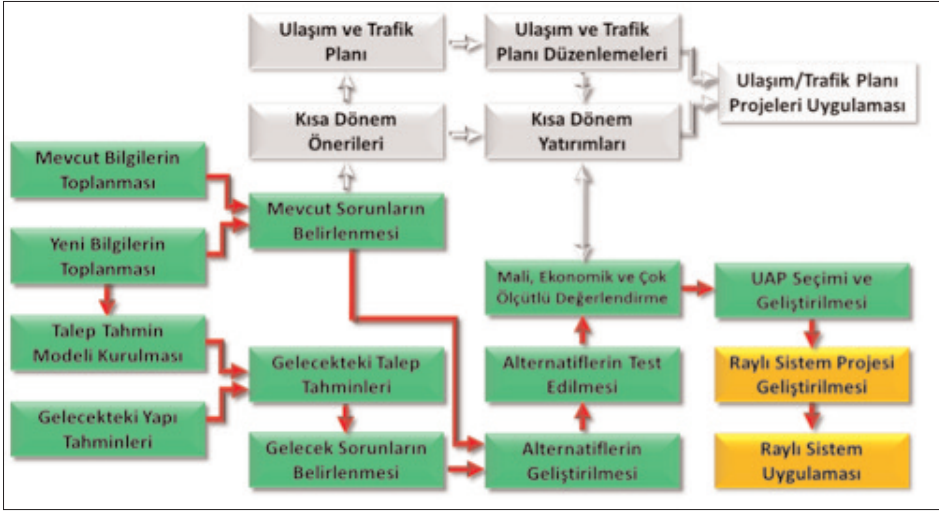
nansmanın akış mekanizmaları, dağıtım oranlarını objektif olarak nasıl belirlenecek? Bunları da bilmiyoruz. Tüm bu işlemler karanlıkta gerçekleştiriliyor, bu belirsizlikler de politikacıların doğru olmayan kararlarını yürütmesine ortam yaratıyor.

Şuanda Türkiye’deki tüm ulaşım yatırımları bilinçli olarak karanlıkta bırakılmış bir ortamda planlanıyor, onaylanıyor, kaynak sağlanıyor ve uygulanıyor. Bu tanımsızlık ve belirsizlik içinde karayolu ve raylı sistem projeleri arasında süreç ve sürelerde farklılık bulunuyor. Kentlerimizdeki raylı sistem projelerinin planlanması ve uygulanmasında Ulaştırma Bakanlığının 1990 yılında uygulamaya koyduğu bir şartnameye göre izlenecek bir süreç tanımlanmıştır. Raylı sistemlerin planlama süreçlerine net koşullar getirirken, karayolu ulaşım yatırımları için kısıtlayıcı ya da yönlendirici koşullar tanımlanmamış, dolayısıyla kent içi karayolları yatırımları Türkiye’de plansız yapılan yatırımlar haline gelmiştir. Karayolu projeleri bir ulaşım ana planı olmaksızın yapılabildiği için imar planlarında yer alıyorsa, ya da ulaşım ana planında sorgulanmadan konmuşsa projeleri hazırlanarak hemen uygulamaya geçilmesine olanak verilmektedir.

Mevcut uygulamada mekânsal planlamanın kardeşi, ikizi olması gereken bu ulaşım planlaması ile fiziksek planını ilişkisinin nasıl olacağı belirlenememiştir. İmar planlama süreci ile ulaşım planlama sürecinin nasıl uyumlandırılacağı, birbirlerini nasıl etkileyecekleri konusunda hiçbir yöntem ve çözüm getirilmemiştir. Mekânsal planlamanın bir katmanı olan ulaşım planlamasının varlığı göz ardı edilmiş, diğer yandan da ulaşım planlamasına ilişkin belirsiz yükümlülükler getirilmiştir.

Her kentte nazım imar planları yapılmasına karşılık ulaşım planlama süreçleri dikkate alınmamıştır. Ulaşım planlamasında yönelik bu “görmeme” ve “tanımlamama” yaklaşımları soruncunda nazım imar planlarında ulaşım kararları, gereken bilimsel çalışmalar ve hesaplamalar yapılmadan, talep tahmin modelleri kurulup test edilmeden, sezgisel olarak alınmaktadır. Nazım imar planlarında sezgisel olarak konan raylı sistemler ve yolların, sonradan ulaşım ana planı hazırlandığında yanlış kararlar olduğu anlaşılırsa nazım imar planı kararları geriye dönülüp nasıl değiştirilecektir?

Ulaştırma Bakanlığı seksenli yılların sonlarından itibaren raylı sistemler için bir zorunluluk olarak etütlerde kullanılacak ulaşım planlama şartnamesini uygulamaya koymuştur. Temelde ABD’de uygulanan “Alternatif Analizi” yönteminin yerel koşullara uyarlanmış şekli olan bu şartname zaman içinde geliştirilmekle birlikte hala eksiklikleri bulunmaktadır (Şekil-3). Bu yöntemde mevcut ve yeni bilgi toplanması ile başlayan çalışmalar bir talep tahmin modeli kurulmasından sonra gelecekteki demografik verilerin mekânda dağıtılmasına dayanan ulaşım taleplerinin tahmini ile gelecekteki sorunlar belirlenmektedir. Mevcut ve gelecekteki sorunları çözecek alternatiflerin geliştirilmesi ve modelde test edilmesi ile süreç devam etmekte alternatiflerin çok ölçütlü değerlendirmesi, nihai alternatifin seçilmesi ve ulaşım ana planı olarak geliştirilmesi ile ulaşım planlama süreci tamamlanmaktadır. Daha sonra ulaşım ana planındaki öncelikli raylı sistem hattının projeleri geliştirilmektedir.



Şekil-3 Raylı Sistem Ulaşım Etüdü Süreçleri

Bu sürece kısa dönem önlemleri ve projelerinin hazırlanması da sonradan eklenmiş olmakla birlikte hedeflendiği üzere önce kısa dönemli önlemlerin uygulanması ve sonuçları alındıktan, mevcut sistem normalleştirildikten sonra uzun dönemli etütlerin yapılması konusunda uygulamalar gerçekleştirilememektedir.

Mekânsal plan ile ulaşım planı ilişkisinin nasıl kurulacağını netleştirilmesi gerekmektedir. Bu ilişkinin hangi aşamada, hangi yöntemle kurulacağı, iki yönlü iletişimin nasıl sağlanacağı şu anda belli değildir. Mevcut uygulamada hazırlanmış bir nazım planının verileri alınmakta ve bu mekânsal plan senaryosunun ulaşım ihtiyaçlarını çözen ulaşım alternatifi geliştirilmektedir. Oysa daha nazım imar planı hazırlanırken, fiziki plan gelişme senaryolarının ulaşım modelinde sınanıp, gelecekteki sorunların görülüp en azından ulaşım açısından senaryoların değerlendirilmesi konusunda ulaşım planlama süreçlerinden yararlanılamamaktadır. Bu tür bir süreç kentlerimizde henüz hiç çalıştırılmamış, yani mekân plancıları ulaşım modellerinden henüz hiç yararlanmamıştır. Bu durum gösteriyor ki mekânsal planlama henüz ulaşım planlamasından hiç yararlanamadı, süreç en iyi durumunda sadece tek yönlü olarak çalıştı. Ulaşım planlama mekânsal planlama sonuçlarına göre, onların verdiği kararların ulaşım çözümlerini geliştirmeye çalıştı.

Bu tek yönlü ilişki bile her zaman tam olarak kurulamadı çünkü ulaşım planlama süreci mekânsal planlamanın farklı aşamalarında gündeme geldi. Örneğin, nazım imar planı olmayan bir kentte, ya da güncel bir imar planı olmayan kentte ulaşım planı yapılması gerekti. Bu durumlarda, olmayan nazım imar planının verilerini, gelecek yıllara ilişkin demografik verilerin mekânda dağılımını, ulaşım plancıları tahmin ederek çalıştı. Ya da nazım imar plan verileri eskimiş bir kentte bu verileri güncelleştirerek ulaşım ana planları yapıldı. Bu tür olağan dışı durumlarda ne tür bir uygulama yapılacağı konusunda da belirsizlikler geçerli bulunmaktadır.

Mekânsal planlama ile ulaşım planlaması arasındaki bu ilişkiden başka çelişkiler de bulunmaktadır. Örneğin iki planın çalışması durumunda hangisi, hangi konularda daha güçlüdür ve öne çıkar? Bir nazım imar planı ulaşım ana planında olmayan yeni bir yol önerebilir mi? Bir raylı sistem hattı önerebilir mi? Ulaşım ana planı talep tahmin model çalışmaları olmaksızın bir nazım imar planının raylı sistem ya da yol önerileri geçerli olabilir mi? Olursa ulaşım ana planı yapılmasına ne gerek vardır? gibi soruların cevapları belirsizdir, tartışılmalıdır.

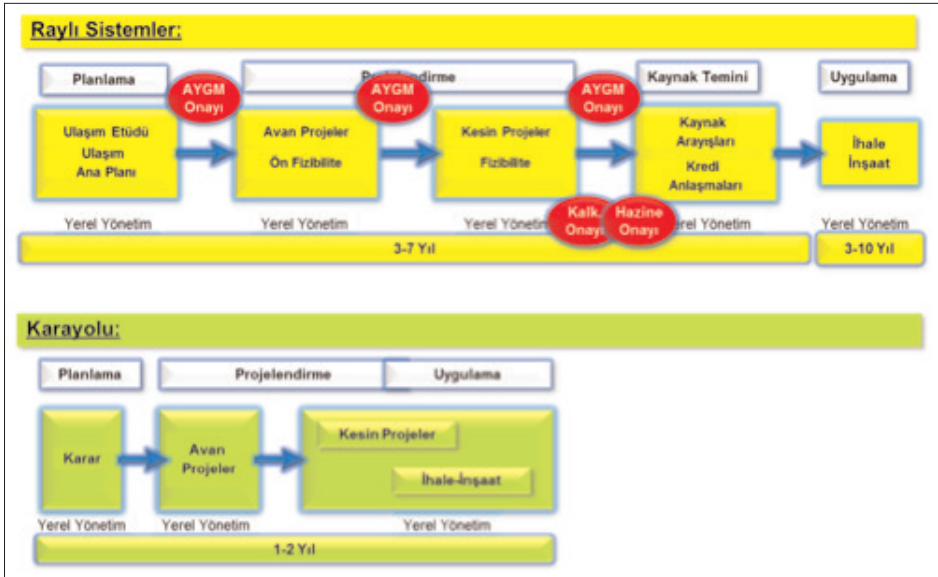
İmar planları ile ulaşım ana planları arasındaki önemli uyumsuzluklardan biri de nüfus tahmini konusunda ortaya çıkmaktadır. Kentlerimizdeki nazım imar planları kentin gerçek gelişme eğilimini gösteren belgeler değil, arsa üretme ve arsa stokları oluşturma belgeleri olarak hazırlanmaktadır. Bu yüzden pek çok kentin nazım imar planı yerel politik baskılarla doğal gelişme çizgisinin çok üzerinde bir nüfusu kaldıracak şekilde hazırlanmıştır. Bu yüzden imar planlarının hedef yılında gerçekleşebilecek nüfus tahminlerinin çok üzerindeki bu nüfus tahminleri ulaşım planlarında kullanıldığında gerçekçi tahminler ve çözümler elde edilmeyecektir. Ulaşım ana planları, nazım imar planlarından daha ciddi onay süreçlerine tabi olduğu için nüfus tahminleri daha gerçekçi olmak zorundadır. Ulaşım ana planlarının nüfus tahminleri yurt içinde Ulaştırma Bakanlığı, DPT, Hazine Müsteşarlıkları ve yurt dışında projeye finansman sağlayacak uluslararası yatırım bankaları tarafından incelenmektedir. Dolayısıyla ulaşım planlarının imar planlarından daha gerçekçi kestirimlere dayanmakta ve aralarında farklılıklar ve uyumsuzluklar ortaya çıkmaktadır.

Nüfus kestirimleri ya da gerçekleşme yılları farklılaşan nazım imar planı ile ulaşım ana planının birbirleri ile uyumunun ve dolayısıyla geçerliliği tartışılabilir bir durum almaktadır. Dolayısıyla doğru olanla geçerli olan arasında bir çelişki ortaya çıkmaktadır. Ulaşım planları nazım imar planındaki yasal olan nüfus yerine doğru olan, gerçekleşmesi daha muhtemel olan nüfusu kullanmakta ve bir tutarsızlık oluşmaktadır. Bu durumda abartılı tahminlere dayanan yasal nazım imar planının mı, yoksa ona uymayan ama gerçekçi kestirimler kullanan ulaşım ana planları mı geçerli olduğu bilinmemektedir. Sonuçta burada bir yasallık ve doğruluk çelişkisi oluşmaktadır. Bu çelişkinin temelinde sezgisel olarak hazırlanan ve yerel çıkarları tatmin etmek üzere belediye meclislerinde revizyonlara uğrayan imar planlarına karşılık matematiksel talep tahmin modelleri üzerine kurulan ulaşım planlarının daha somut ve gerçekçi sonuçları bulunmaktadır.

İmar planları bir anlamda yerel ve kişisel çıkarların optimize edildiği rantsal bir plandır, çünkü planı tarafından hazırlanan o plan ilk meclis toplantısından itibaren revizyonlarla sürekli değişmektedir. Ulaşım ana planı ise bu değişiklikleri yansıtamamakta, aralarında sürekli açılan bir fark oluşmaktadır. Bir ulaşım ana planının ömrü kelebeğin ömrü kadardır, onaylandığı meclis toplantısından sonraki toplantılarda gündeme gelen ve onaylanan plan tadilatları son bulur, aralarındaki uyum kopmaya başlar. Yapılan ulaşım planlama çalışmaları, temeli sağlam olmayan, plan değişiklikleriyle sürekli değişen bir çaba olarak kalmaktadır.

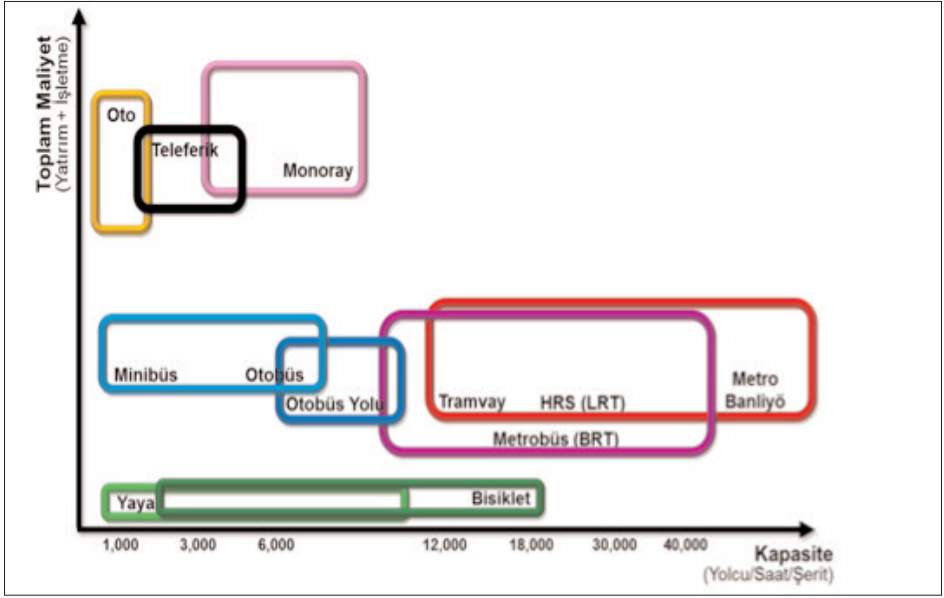


Onay süreçlerinde de benzer sorunlar bulunmaktadır. Hiçbir yerde ulaşım ana planı ya da bir ulaşım planının nasıl ve hangi ölçütlere göre onaylanacağı belli değildir. Genellikle imar planları belediye meclisleri tarafından onaylandığı için ulaşım planları da meclis ve UKOME tarafından onaylanmaktadır. Ulaşım ana planında raylı sistem varsa Ulaştırma Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı (eski DPT) ve Hazine Müsteşarlığının onaylarından geçmesi gerekmektedir. Bu üç merkezi yönetim kuruluşu devreye girdiğinde planlama ve projelendirme süreci genellikle 3-7 yıl arasında sürmekte, inşaat da dikkate aldığımızda süre 10 yıla uzayabilmektedir. Bir raylı sistem bu sürede uygulamaya girebilmektedir. Yerel yönetim bir karayolu katlı kavşağı, çevre yolu projesi hazırlasa ulusal düzeyde herhangi bir onay gerekmemekte, aşamaların hepsi yerel düzeyde tamamlanmakta ve iki yıl içinde belediye karayolu projesini uygulamaya koyabilmektedir. Bu süreç, karayolu projelerine öncelik veren taraflı bir yaklaşımın yansıması olarak ortaya çıkmaktadır (Şekil-4).



Şekil-4 Demiryolu ve Karayolu Proje Süreçleri ve Süreleri

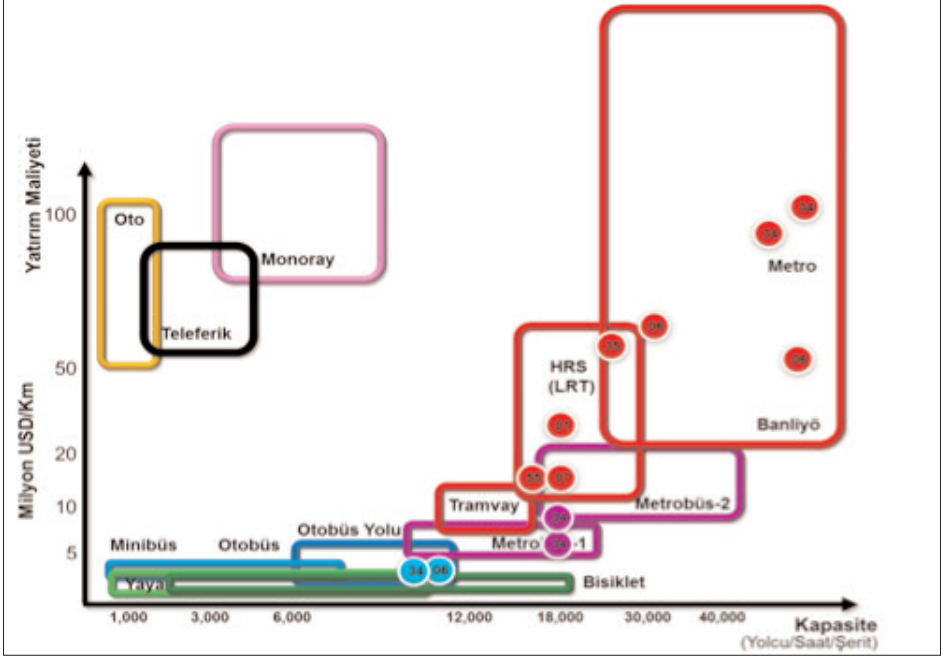
Ulaşım planlamasının içeriği konusunda da sorunlar bulunmaktadır. Bu planın içeriğinin ne olacağı, hangi ölçüt ve kriterlere göre hazırlanacağı bilinmiyor. Şu anda ulaşım ana planları, raylı sistem etütleri için belirlenmiş bir şartname kullanılarak hazırlanıyor. Ulaşım ana planının ne olduğunu, neyi içermesi gerektiğini, nasıl yapılacağını belirleyen bir şartname, yönetmelik bulunmuyor. Planlamayı, plan kararlarını yönlendirecek ulusal, bölgesel, kentsel ilkeler, politikalar yok, standartlar yetersiz. Bizde bu tür üst politikalar ve ilkeler bilmeden planlama yapılmaya çalışılmaktadır. Tür seçim ölçütleri nedir? hangi koşullarda hangi ulaşım türü seçilir? gibi temel soruların net cevapları yok, bireysel bilgi ve deneyim ağırlık kazanıyor, bu yüzden uygulamalarda çelişkili.



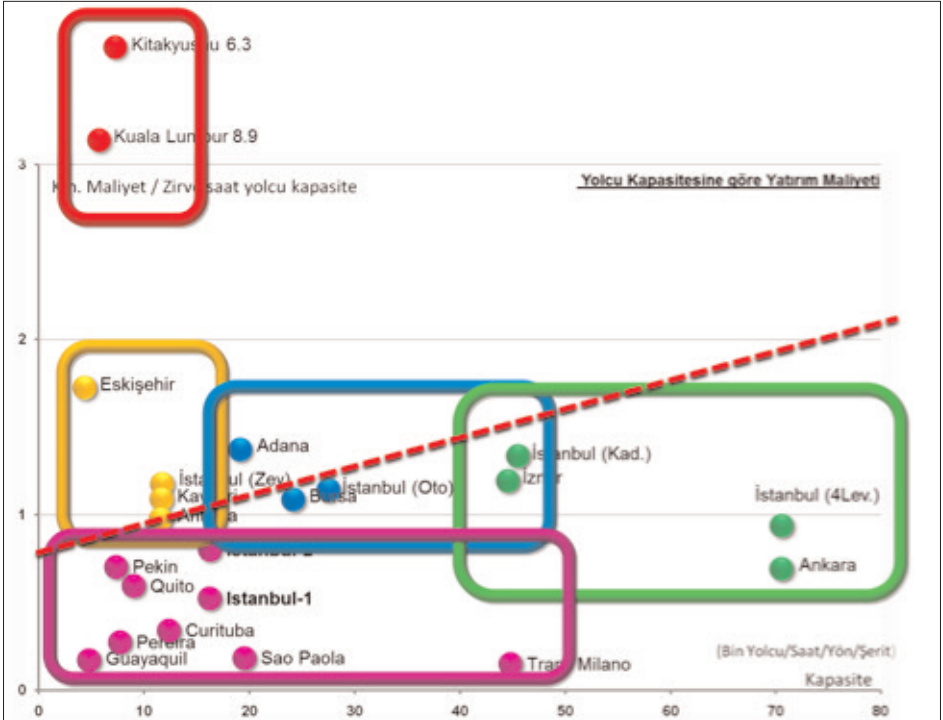
Şekil-5 Ulaşım Türlerinin Kapasite ve Maliyet İlişkisi

Tür seçimi konusunda en önemli iki unsur olan kapasite ve maliyet ilişkisi yukarıdaki grafikte tür seçimine yardımcı olabilecek bir şablon oluşturmaktadır (Şekil-5). Grafikteki iki eksenle farklı ulaşım türlerinin kapasite ve toplam maliyeti (yatırım ve işletme) gösteriliyor. Yataydaki ölçek üç metrelik bir şeritten bir saatte kaç kişi taşındığını gösteriyor. Dikine olan ölçek ise toplam maliyet. Bu grafik üç metrelik bir şeritte yaya olarak on bin, bisikletlerle 18 bin düzeylerine kadar kişinin düşük maliyetlerle taşınabileceğini gösteriyor. Otomobillerle 1-2 bin, lastik tekerlekliyle (minibüs, otobüs ve otobüs yoluyla) yaklaşık 10 bin düzeylerine kadar taşınabiliyor. Kırmızı ile gösterilen raylı sistemlerle 12 binden tramvayla başlayıp hafif raylı sistemlerle 30 bin düzeylerinde, metro ve banliyö treni ile 80 binler düzeylerine kadar yolcu taşınabiliyor. Son beş-on yılda ortaya çıkan, raylı sistem gibi düşünülüp, lastik tekerlekle işletilen metrobüslerle (Bus Rapid Transit: BRT) bir yönde bir şeritte saatte 20-40 binler düzeyine ulaşan bir kapasite sağlanabiliyor. Otomobil, teleferik, monoray gibi türlerle çok düşük kapasitelerle çok yüksek maliyetle yolcu taşıyabiliyorsunuz.

Yatırım ve işletme maliyetlerine göre yapılan bu değerlendirme sadece yatırım maliyetine göre incelendiğinde türlerin etkinlik alanlarında önemli değişiklikler ortaya çıkmakta (Şekil-6) ve raylı sistemlerde önemli artışlar görülmektedir. Bu grafikte Türkiye'deki uygulamalar yerleştirildiğinde Ankara'da ve İstanbul'da seksenli yıllarda uygulanan otobüs yolları ve şu anda İstanbul'daki metrobüs en aşağılarda yer almaktadır. İl plaka kodlarıyla gösterilen raylı sistemler Samsun, Antalya, Adana, hafif raylı sistemleri, İzmir ve Ankara (Ankaray) hafif metroları ve Ankara ile İstanbul metroları kilometre maliyetleri en düşüğünden başlayarak daha yüksek düzeylere ulaşmaktadır. Bu grafikteki maliyetler, sistemin taşıdığı yolcu kapasitesi dikkate alınmadan yatırımın bir kilometresinin maliyetinin karşılaştırılmasıdır.



Şekil-6 Ulaşım Türlerinin Kapasite ve Maliyet İlişkisi

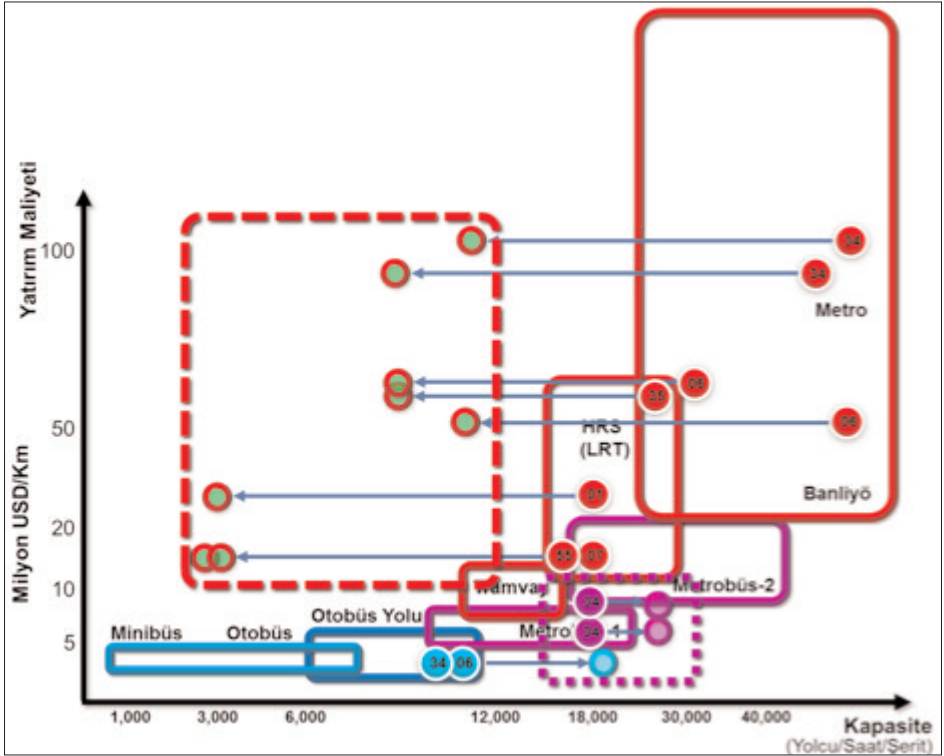


Şekil-7 Kapasitesine Göre Kapasite ve Maliyet İlişkisi

Bu değerler aynı ölçeğe gelmeleri için, bin yolcu başına yatırım maliyetleri bulunarak şekiller düzeltilindiğinde ortaya daha ilginç bir görünüm ortaya çıkmaktadır (Şekil-7). Bu grafikte yaklaşık maliyetleri ile Türkiye'deki raylı sistemler, metrobüs örnekleri, dünya örnekleriyle metrobüs ve monoray örnekleri yerleştiriliyor. Bu son grafiğin ortaya çıkardığı sonuç ise sarı renkli, en düşük kapasite ama en yüksek maliyetle yarattığımız tramvaylar, mor renkle gösterilen metrobüsler, mavi renkle gösterilen orta kapasiteli hafif raylı sistemler ve yüksek kapasiteli ağır raylı sistemlerle maliyet değerlendirmeleri farklılaşıyor.

Ulaşım plancıları olarak amacımız tür seçiminde olabildiğince şekildeki kesikli kırmızı çizginin altında kalmak ve model ile kestirim yapılan talebe göre koridordaki en uygun ulaşım türünü seçmektir. Sayılara dikkatle bakıldığında, pek çok kişinin yanlış bildiği gibi konu, tramvayların sağladığı birim kapasite başına metrolardan bile pahalı raylı sistemler olduğu ortaya çıkmaktadır.

Ulaşım türlerine ilişkin bir diğer değerlendirme de bu yatırımlarla sağlanan kapasiteye karşılık, bu kapasitenin ne kadarının günlük hayatta kullanılabildiğidir. Gerçek yolcu istatistikleri, işletme sıklıkları ve dizi kapasiteleri dikkate alınarak yapılan değerlendirmede kentlerimizdeki raylı sistemlerin kapasiteleri (kırmızı noktalar) ve mevcut taşınan yolcu düzeyleri (yeşil noktalar) gösterilmektedir (Şekil-8).



*Şekil-8 Kentlerimizdeki Kapasiteler ve Kullanım Düzeyleri*

Bu grafik çok yüksek maliyetlerle inşa ettiğimiz saatte 50-60 bin kapasiteli metrolarla 10-15 bin kişi taşıdığımızı, yani kapasitelerinin sadece beşte birini kullanabildiğimizi gösteriyor. Benzer şekilde orta kapasiteli hafif metrolarda (Ankara, Adana, İzmir) 25-30 bin kapasiteye karşılık 8-12 bin düzeyinde, hafif raylı sistemlerle (Antalya, Samsun) 18 bin düzeyindeki kapasiteye karşılık 2-3 bin düzeylerinde yolcu taşındığı ortaya çıkmaktadır. Bu değerlendirmeler yüksel bedellerle raylı sistem satın alıp onları otobüs kapasitesinde kullandığımızı göstermektedir.

Ulaşım yatırımları yaparken Türkiye'deki kentlerin yoğurdu üfleyerek yemesi gerekmektedir. Çünkü raylı sistemleri biz dolar veya avro ile alıyoruz ve ortalama 50-60 sent yolcu geliriyle geri ödemeye çalışıyoruz. Herkes soruyor;“Avrupa’da 500 bin nüfuslu kentlerde bile raylı sistem var, bizde niye olmasın?” diye. Onlarda var, çünkü gelir düzeyi nedeniyle oradaki bilet parası 2-3 avro düzeyinde ve bu düzeyde bir gelir akışıyla raylı sistemlerin kendilerini geri ödemesi kısa sürede mümkün olabiliyor. Ama yolcu başına 60-70 sent aldığımız sürece, yolcudan nakit girişi bu düzeyde kaldığı sürece bizim raylı sistemleri sadece kapasite eşikleri zorladığı zaman kullanmamız kaçınılmaz bir zorunluluk olmaktadır.

Kentlerimizde raylı sistemlerin bu kadar düşük kapasitelerde kullanılmasının sebeplerinden bazıları da biz planlıların hatalarından kaynaklanmaktadır. Planlamada, nüfus tahminlerinde, hareketlilik sayılarında, inşaat süresinde ve inşaat maliyetinde iyimser tahminler yapıyoruz. Ancak hayat bizim raporlarımızdaki gibi gerçekleşmiyor. Bir sürü hesaplanmayan gelişme oluyor, modellerde öngördüğümüz türler arası bütünleşme gerçek hayatta tam oluşmuyor. Minibüsler, metroları beslemiyor, minibüsler rekabeti bırakmıyor, bütünleşik fiyatlandırma yapamıyoruz. Otobüs ve minibüs hat düzenlemelerini raylı sisteme göre yapamıyoruz. Hala özel halk otobüsleri raylı sistemlere paralel olarak işletiliyorlar. Rekabet kaldırılamıyor ve raylı sistemlerin takip eden aşamalarını öngörülen sürelerde tamamlayamıyoruz. Önerilen ilk aşamada sonunda raylı sistemler öylece kalıyor, takip eden aşamalar tamamlanamıyor ve verimli çalıştırılmıyor.

Arazi kullanımını kontrol edemiyoruz, bizim ulaşım ana planlarına koyduğumuz arazi kullanım kararları sürekli bozuluyor. Ulaşım ile elde edilen, raylı sistemlerle elde edilen arsa değer artışlarını da kamuya geri kazanamıyoruz.

Tür seçiminde çok ciddi hatalar yapılıyor. Bu hatalar planlama ve projelendirme düzeyinde olduğu gibi onay kuruluşları düzeyinde de ortaya çıkabiliyor. Örneğin Eskişehir’de iki tramvay hattı yapılmış. İkinin ortak kesimindeki kapasite 6 bin düzeyinde, kum saatinin boğazı gibi olan bu nokta, bu darboğaz yaya yolundan, yayaların içinden geçtiği için 6 bin kapasitesine ulaşılması bile mümkün değil. Yerel yönetim tramvay hatlarını çattallandırarak uzatmaya çalışıyor. Bu durumda her çattallanmada kapasite yarıya düşüyor ve planlanan uzatmalarla çattallarda 750 kişi için tramvay inşa ediliyor. Bu kabul edilebilir bir planlama kararı değildir.

Benzer ulaşım planlama yanlışları İzmir’de de var. Yetersiz bir modelle, gereksiz ve daha ucuza sağlanabilecek kapasite seçenekleri dikkate alınmadan tramvay projeleri öneriliyor.

İzmir’de önerilen tramvay hatlarının büyük kesimlerinde yolculuk düzeyleri tramvay kapasite ulaşamıyor ve verimsiz hatlar oluşturuluyor.

Planlama aşamasındaki yanlışlıklara pek çok örnek verilebilir. Örneğin Gaziantep’te hazırlanmış ve onaylanmış bulunan raylı sistem hattı hiçbir etüt olmadan değiştiriliyor ve talep tahmin çalışması ile 15 bin yolcu öngörülen hatta yerel yönetim 3 bin kapasiteli hurdaya ayrılmış bir raylı sistemi getirerek uygulayabiliyor.

Bu yanlışlıkları düzeltmesi ve örnek olması gereken Bakanlık, herhangi bir etüde ve talep tahminine dayanmadan Ankara’da Esenboğa Havalimanı ile kent merkezi arasında raylı sistem çalışmalarını başlatabiliyor.

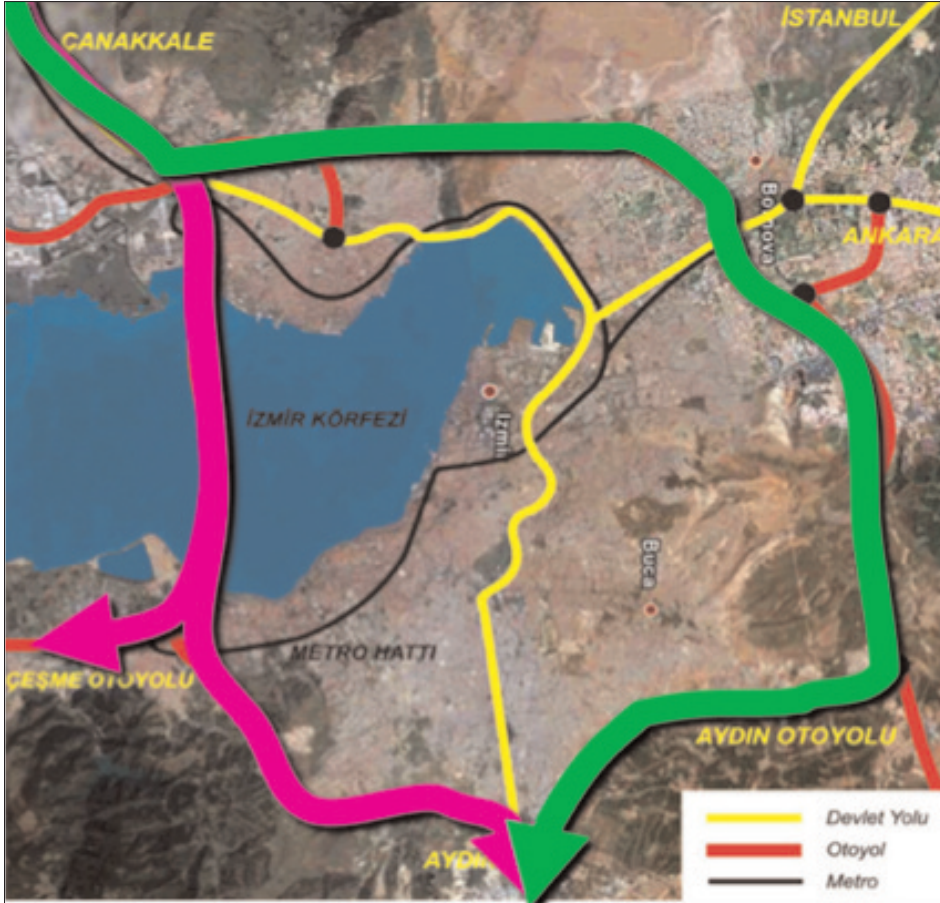
Ulaşım planlama konusundaki yetersiz süreç ve yöntem tanımlamalarına karşılık İzmir’deki ulaşım planlama çalışmalarında bunların önemli bir bölümüne uyulmamıştır. Hem belediye ve hem de bakanlık tarafından mevcut kurallar dikkate alınmamış ve tanımlanan sürece uymayan işler yapılmıştır. Belediye, Bakanlık incelemesinde çok sayıda yetersizlik bulunan, bu eksiklik ve yanlışlıkları düzeltilmek üzere geri gönderilen ki bu düzeltmeler planın yeniden yapılması anlamındadır, ulaşım ana planı üzerinde gereğini yapmadan, onaylanmamış ulaşım ana planının tramvay hatlarını projelendirmiş ve Bakanlığa onay için göndermiştir. Bakanlık da önce ulaşım ana planı henüz onaylanmadığı için tramvay projelerini belediyeye iade etmeyi düşünürken daha politik bir hamle yapmış, tramvay projelerini onaylamıştır. Onaysız ulaşım ana planında yer alan tramvay hatlarının projelerinin onaylanması ile ulaşım ana planında olmayan İzmir Körfezi karayolu tüp geçit projesini gerçekleştirilmesi için Bakanlığı haklı çıkaracak bir pozisyon elde edildiği düşünülmüştür. Konu, plan onaylanmadan ben senin tramvay projelerini onayladım, sen de planda olmayan benim Körfez tüneline ve Konak tüneli projelerime karışma söylemine döndürülmüştür. Ayrıca yıllardır Üçkuyular metro hattını bitiremeyen belediyenin yeni tramvay hatlarının inşaatları nedeniyle karmaşıklaşmış ve kötüleşmiş bir ulaşım düzeni ile yerel seçimlere girmesi de merkezi yönetim tarafından bir avantaj olarak değerlendirilmiştir.

Körfez tüneli İzmir kentini ve ulaşımını olumsuz etkileyecek bir proje olarak, plan dışı bir karar olarak merkezi yönetim tarafından sürdürülmektedir. Onaylanmayan, ulaşım ana planında yer almayan bu gereksiz ve yanlış proje yıllardır köprü ya da tünel olarak yerel seçim dönemlerine sandıktan çıkarılmakta, gündeme getirilmeye çalışılmaktadır. Bu proje İzmir’in yarardan çok zarar getirecek “çılgın projesidir”.

Öncelikle köprü ve tüp tünelden oluşan bu çevre karayolu projesi çok pahalı bir yatırımdır. Kent merkezine yönelen ulaşım arzu hatlarına uygun olmadığı için bu projenin kent içi ulaşımına hizmet etmesi söz konusu değildir. Bu geçiş, halen çevre otoyolunu kullanan transit trafiği kent içine, Körfeze çekerek yolculuk süresinde bir kısılma sağlayabilir. Çevre yolundaki ağır yük trafiğini, kentin uzağından geçmesi gereken trafiği kentin içine koyar, körfezden geçirir (Şekil-9). Ancak bu yolculukların bile bir kısmı, tüp içinde akar-yakıtı, patlayıcı madde ve diğer sakıncalı yükleri taşıyanlar tüneli kullanamayacağı için,

çevre yolunda kalmak zorundadır. Sonuçta tünele çekilen ağır yük taşıtlarının egzoz gazları kent merkezine, Körfeze getirilmiş olacaktır. Körfezin çeşitli yerlerine konulan havalandırma bacaları ile o gazlar İzmirliere, Körfeze pompalanacaktır. Körfezde gün batışı artık egzoz gazlarının çıkarıldığı bacalar ve gazlar arkasından seyredilecektir.

Kentiçi ulaşım hizmet etmeyecek Körfez tüneli ile, güzergâhında önemli bir kısalma olmayacak Çanakkale-Aydın bağlantısından çok Karşıyaka-Çeşme bağlantılı yolculuklarda kısaltmalar olabilecektir. Dolayısıyla Körfez geçişi, zaten yazlık bir otoyol olan ve maliyetini hiçbir zaman karşılamayacak, ekonomik fizibilitesi ekside olan İzmir-Çeşme Otoyolunun kent içindeki devamı, “yazlık tünel geçişi” olacaktır. Üstelik birçok konuda, düzeltilemeyecek, geri dönüşü olmayacak olumsuzluklar ve sakıncalar yaratacaktır. Büyük parasal kaynaklar harcanacak yapılacak bu tünel geçiş kent ulaşımına bir yarar sağlamayacağı gibi yıllardır düzeltilmeye çalışılan Körfezin bir bataklığa dönüşme riskini de tekrar geri getirecektir.



Şekil-9 Çevre Yolundaki Transit Taşıt Trafiğini Körfeze Çeken Körfez Tüneli

Sonuç olarak ülkemizdeki ulaşım planlaması konusunda vurgulanması gereken nokta ulaşım planlamasının çok önemli eksikliklerinin ve belirsizliklerinin bulunmasıdır. Bu sorunların kendi içinde düzeltilebilmesi mümkün değildir. Çünkü ulaşım planlaması fiziki planlamanın bir parçasıdır. Günümüzde fiziki planlama ve ulaşım projeleri, kentleri yönlendiren rantın destekçisi olarak, rant yaratmak ve hatta rantı gizlemek için kullanılmaktadır. Kentteki dinamikler düzeltilmeden ulaşım sistemini ve planlamasını düzeltmek mümkün değildir.

Bir ülkede plan olmadan, Kanal İstanbul, Yeni İstanbul, 3. Köprü, 3. Havalimanı, İzmir Körfezine tünel yapılıyorsa, “doğru” bir ulaşım planlamasından, kent planlamasından söz edilemez. Doğru bir ulaşım planlaması yapılabilmesi için fiziksel planlamanın ve ulaşımın iç içe birlikte çalışması gerekir. Ulaşım çözümlerinin rant için değil, ulaşım ve kent için yapılması gerekir.

Sabrınız ve ilginiz için teşekkür ederim. Bu sunuşun sesli ve görüntülü bir kopyası YouTube’ a eklenecektir.

## **Oturum Başkanı: Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Sayın Erhan Öncü’ye çok teşekkür ediyoruz. Önce konuşmacılara, sonra siz izleyicilere katılımlarınız için çok teşekkür ediyorum.



### **III. OTURUM**

## **İzmir’de Ulaşım Planlaması, Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Kente Etkisi**

**Oturum Başkanı: Zeki YILDIRIM**  
(Karabağlar Belediyesi, Etüd Proje Müdürü)

**İsmail Hakkı ACAR**  
(İBB Eski Genel Sekreter Yardımcısı, İBB ESHOT Eski Genel Müdürü)

**M. Yıldırım ORAL**  
(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

**Taceddin KINAY**  
(Bursa Büyükşehir Belediyesi Eski Ulaşım Dairesi Başkanı)

## **Oturum Başkanı: Zeki YILDIRIM**

Karabağlar Belediyesi, Etüd Proje Müdürü

Değerli katılımcılar hoş geldiniz tekrar. Katıldığımız için tekrar teşekkür ederiz bu saatte bu kalabalığı burada görmek bizi gerçekten çok mutlu etti ve gururlandırdı, üçüncü oturumu açıyoruz. Üçüncü oturumda özellikle biliyorsunuz artık beklentiler de o yöneydi, “İzmir’de Ulaşım Planlaması, Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Kente Etkisi” başlığı altında başlayacağız ilk konuşmacımız İsmail Hakkı Acar, kendisini ben kısaca bir tanıtmak istiyorum. İsmail Bey 1975 İTÜ inşaat fakültesi mezunu, 1989-1994 yılları arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanı olarak çalıştı. 1994-1999 yılları arasında Mimar Sinan Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde öğretim görevlisi olarak çalıştı ve aynı zamanda da yüksek lisans, doktorasını yaptı. 1999-2004 yılları arasında ise İzmir Büyükşehir Belediyesi ESHOT Genel Müdürlüğü ve daha sonra da ulaşımdan sorumlu genel sekreter yardımcısı olarak çalıştı. 2004 yılından beri de özel bir firma da mühendislik ve müşavirlik olarak proje yöneticisi olarak çalışıyor. Son olarak sunumun başlığı ise; İzmir ‘de 1999-2004 yılları arasında ilkeler, hedefler ve sonuçları. Buyurun hocam.

## İsmail Hakkı ACAR

İBB Eski Genel Sekreter Yardımcısı, İBB ESHOT Eski Genel Müdürü

Teşekkür ederim, iyi günler. Her şeyin başında rahmetli Piriştina'yı anarak başlayalım, çünkü onun döneminde onun destekleriyle İzmir çok şeyler kazandı. Anlatacaklarımız da bunları, değişimleri ele alıyor. Sayın Piriştina ile çalışırken onun desteğiyle, onun öngörüsüyle biraz sonra anlatacağım bazı projeler Türkiye'ye örnek oldu. Ancak, senelerdir hem masa başında, hem de uygulamaların bizzat içinde olan, uygulamaların gerçekleşmesini sağlayan bir bürokrat olarak kadronun önemine de değinmek isterim: o dönem birlikte çalıştığım, projelere destek veren gerek ESHOT, gerekse Büyükşehir Belediyesi'nde çalışan bürokrat arkadaşlarımı da unutmamam gerekir. Tüm çalışma arkadaşlarıminın da inançlarıyla, anlatacağım projelerin gerçekleşmesi sağlandı. Bu nedenle de onlara da teşekkürü bir borç bilirim.

### 1999 Öncesi İzmir'de Ulaşım ve Trafik

1999 yılında Yönetimi devraldığımızda, özellikle toplu taşıma işletmeleri arasında hiçbir eşgüdümün olmadığını gördük. Toplu taşımacılık hizmetlerinde kamu sektörünün yanı sıra özel sektör de çalışmaktaydı ve değişik toplu taşıma işletmeleri arasında ciddi rekabet vardı. Toplu taşımacılıkta “serbestleşme” yaklaşımı getirilmeye çalışılıyordu. Birbirleriyle çatışan ve de çakışan hizmet tekrarları bulunuyordu ki bu kent için bir olumsuz ve verimsiz bir işletmeyi çıkartıyordu ortaya. Kısıtlı kaynakların tüketildiği bir dönemdi. Bu ortamda otobüsler, vapur ve banliyö işletmeleri yolcuları kendilerine çekme yönünde hatlarını tek başlarına, diğer işletmecileri göz önüne almadan düzenlemeye çalışıyorlardı. Bu yaklaşım neticesinde karayolu ulaşımı daha yaygın olduğu için demiryolu ve denizyolu taşımacılığının payı sürekli azalmaktaydı. Buna karşılık otobüs, otomobil ve minibus gibi lastikli tekerlekli kılilerin payı da yükselmekteydi. Hat adetleri aşırı şekilde artıyordu, hemen hemen her sokaktan bir otobüs hattı geçirilmeye çalışılıyor, kamudan gelen baskılar ve istekler doğrultusunda mevcut hatlar uzatılıyordu.

Hatlar uzadığı için otobüs seferlerinin sıklığı, hizmet kapasitesi, hizmetin güvenilirliği, verimsizliği yaygınlaşıyordu. Kısıtlı bir filo hizmet vermekteydi ve fiyatlandırma sebebiyle de otobüs kullanıcıları başlangıç ile bitiş noktaları arasında kesintisiz yolculuk yapmak istiyorlardı. Bu da hatların deforme olmasına veya uzatılmasına sebep olan ana unsurlardan biriydi. ESHOT, işletme açısından verimsiz olsa dahi, direk hatlar açmak zorunda kalıyordu.

Yol ağında ise; artan araç trafiğine paralel olarak trafik sıkışıklığı giderek artmaktaydı. Standartlara uymayan yol ve kavşak düzenlemeleri trafik akışı ve düzenini, güvenliğini

olumsuz yönde etkiliyordu. İnsanlara değil taşıtlara öncelik veren yaklaşımlar sergilenmişti, anlamsız yol genişletmeleri vardı. O kadar ki, İzmir'in kimliği olan Kordon dahi otoyola dönüştürülmekteydi. Burada Cüneyt Elker kardeşime bir katkıda bulunacağım. Gerçekten çok önemli bir noktaya işaret etti: “şu anda Alsancak'ta duran viyadükler yarın öbür gün ne olur?” diye sormuştu. Bu sözlerin altını çizmek isterim, çünkü yakın gelecekte Bahribaba'dan çıkacak tünel deliklerinin oraya bağlanmasının ana nedeni, Kordon'da uzun süre yapım dışı bırakılmış olan trompet kavşağın çekiciliğidir. Yanlış bir karar tasvip ederek söyleyiyorum ama Kordon viyadükleri için de benzer korkuları taşı-maktayım.

### **1999-2004 Dönemi Uygulamalarında Temel İlkeler**

Sayın Piriştina'nın seçilmesini takiben dört ilkeyi benimseyerek yola çıktık. Bu ilkeler bizim ortaya koyduğumuz ilkeler değildi, bu ilkeler Avrupa Kentsel Şartı'nın Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri olarak zaten bilinmekteydi. Kaldı ki Büyükşehir Belediyesi'nin Başkanlık Girişi'nin sol duvarında yazılı durmaktaydı. Bu İlkeler (1) bireysel ulaşımın, özel otomobil kullanımının azaltılması, (2) toplu ulaşım araçları ile ulaşımın özendirilmesi ve alternatif ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması, (3) yol ağının olabildiğince sosyal mekânlar olarak kentlilere yönelik düzenlenmesi, (4) erişim ve ulaşım konusunda kamuda yeni bir anlayışın yaratılması olarak sıralanmaktaydı.

Bu ilkeleri esas alarak “Ulaşımında Dönüşüm Projesi” diye adlandırdığımız bir dönüşümü gündeme soktuk. Paralel olarak da karayolu düzenlemeleri ile yolağının daha verimli kullanımını sağlayabilmek için “Acil Eylem Projesi” devreye sokuldu.

### **“Ulaşımında Dönüşüm Projesi”**

“Ulaşımında Dönüşüm Projesi” toplu taşımacılıkta bir bütünleşme projesiydi ve var olan kaynakların en iyi kullanımını sağlamak için ortaya konmuştu. Toplu ulaşım araçlarıyla ulaşımı özendirmek için aktarmaya olanak tanıyan bütünleşik bir ulaşım sistemi yaratmak ve deniz ulaşımıyla raylı sistemlerin de bu bütünleşme ile paylarını artırmak hedeflenmekteydi. Toplu ulaşımın yanı sıra yaya ulaşımını kolaylaştırmak ve iyileştirmek de ana hedeflerimiz içinde yer almaktaydı. Alternatif ulaşım türlerini yaygınlaştırmak konusunda da -her ne kadar fazla bir şey yapamadıysak da- bisiklet olanağını artırmak ve yaygınlaştırmak da öne çıkan yaklaşımlarımızdı. Kentliler için alışılmışın dışına çıkılacağı için, ulaşım konusunda yeni bir anlayışı yaratmak ve kentlilere anlatmak, toplumda bir anlayış dönüşümü sağlamak en zor işlerimizin başında geliyordu. “Bireysel ulaşım”a karşı “toplu ulaşım”ı sürekli vurgulamak, özellikle otomobile bağıllığı azaltmak, karayolu ile olan ulaşımın payını azaltmak zor işimizdi.

Toplu ulaşımında bütünleşme için öncelikle “tek elden yönetim” için yeni bir yapılanmaya yönelidik: ESHOT'un geniş ve deneyimli kadrosu ile UKOME'yi yürüten Ulaşım Koor-

dinasyon Müdürlüğü'nü aynı Genel Sekreter Yardımcılığı altında çalıştırarak karar ve uygulama bütünlüğü sağlandı. Otobüs işletmecileri olan İZELMAN, İZULAŞ o çatı, o şemsiye altında çalışmaya başladılar. Takiben, peş peşe devreye giren, İZDENİZ ve İZMİR METRO da bu şemsiyenin altında hat yapılanmalarını, işletme düzenlerini kurdular.

Bütünleşmenin ikinci ayağı “hat ve zaman tarifelerinin bütünleşmesi” idi. Bütünleşme kapsamındaki tüm işletmelerin tüm hatları aşama aşama gözden geçirildi ve yeniden düzenlendi: bu düzenleme sonunda 420 adet olan mevcut otobüs hat adedi 290'e indirildi. Bu düzenleme işletmelere önemli verimlilik artışı getirdi.

Bütünleşme kapsamında ele alınan diğer bir husus “bilet sisteminin ve ücret tarifesinin bütünleşmesi” oldu. “KentKart” akıllı bilet sisteminin tesis edilmiş olması -bazı isteklerimize cevap veremese bile- şansımızdı. 1990'ların başında akıllı bilet sistemi dünyada yeni oturmaya başlamıştı. Bugünkü kadar geniş işlevleri yoktu, yazılımda değişiklik yapma zorlukları vardı, ama elimizde bizi hedefimize ulaştıracak bir elektronik bilet sistemimiz vardı. Bu sistemi geliştirmeye, yaygınlaştırmaya çalıştık ve ücret tarifelerini var olan sisteme göre düzenlemeye çalıştık. “KentKart'ı” bütün ulaşım sistemlerinde geçerli kılmaya çalıştık.

Türler arası “fiziki bütünleşme”yi sağlamak için de iskele ve metro istasyonları çevresinde aktarma merkezlerini gerçekleştirdik.

## 1. Aşama Bütünleşme: Deniz ve Otobüs Bütünleşmesi

İlk aşamada otobüs seferleri ile TDI'den devraldığımız vapur seferlerini bütünleştirmek için Bostanlı, Üçkuyular, Konak, Bayraklı İskeleleri'nde aktarma merkezleri tasarlanıp uygulandı.

Bütünleşme kapsamında deniz filo yetersiz kalacağı için “hizmet alımı yöntemi”yle deniz filomuzu büyüttük. Etkinlik alanımızı, hizmet alanımızı genişletmek için de yeni iskele-

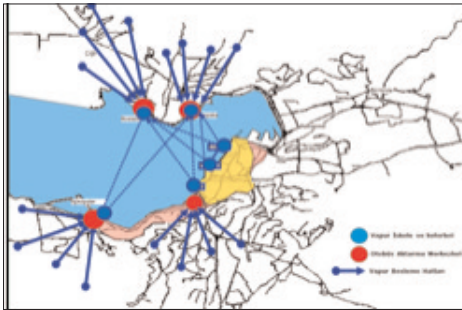


lerin yanı sıra yeni hatlar açtık. Deniz ulaşımını takviye etmek için iskelelere yönelik “otobüs besleme hatları” oluşturduk. Aktarma merkezlerinde deniz ile kara taşımacılığını buluşturduk ve iskelelerde vapur binişlerinde de “KentKart” kullanımını başlattık. Aktarmadan kullanıcının zarar görmemesi için, kullanıcıyı gözetten bir ücretlendirme politikası ortaya koyduk. Deniz ulaşımının bütünleşmesi ile 420 adet olan

otobüs hat adedi kademe kademe 290'a inerken verimsiz hatları iptal ettik, özellikle de vapurlarla rekabet eden hatları, körfezi geçen otobüs hatlarını parçaladık, özetle yolcuların vapura aktarılması için olanak fiziki ve mali olanaklar sağladık.



Ana hedefimizde burada “ana-hat - besleme hattı” işletmecilik sistemini oturtmaktı ve buna yönelik otobüs hatlarını tamamen düzenledik. Biraz evvel de işaret ettiğim gibi vapur-otobüs bütünleşme aşamasında önemli aktarma merkezleri oluşturuldu. Şuna işaret etmek isterim, bir kentin ulaşım altyapısı oluşturulurken, o kentin birbirleriyle bütünleşen alt-sistemleri olması gerekir. Şu anda İstanbul’da yürütülen milyar dolarlık bir proje



var: Marmaray. Ancak Marmaray'ın çoğu istasyonları ancak yaya erişilebilir ölçekte ele alınmış durumda. Marmaray bu aşamada sadece "ray döşeme projesi" olarak ortaya çıkmakta. Çoğu istasyon etrafında aktarma merkezi planlanmamış. Bütünleşmede İzmir'in olumlu tarafı sistem planlanırken daha o aşamada aktarma merkezlerini teker teker devreye sokulması olmuştur.

Örneğin Bostanlı Aktarma Merkezi devreye girdi. Böylece sadece yürüme mesafesindeki yolcular değil, arka bölgelerden yolcuları otobüsle taşıyarak -besleme hatlarıyla- deniz ulaşımı ile buluşturduk. Bahribaba Aktarma Merkezi de bu aşamada deniz ve otobüs sistemleri ile birleşme noktası oldu. Bu düzenlemeler ile aktarma merkezlerine kadar karayolu ile taşıdığımız yolcuları deniz ulaşımıyla karşı yakaya geçirdik.



Ücret tarifesi de düzenlendi ve aktarmalı taşımacılığı benimsetmek için otobüslerde mesafeye göre ücretlendirme yapıldı. Özellikle iskelelere, yani vapurlara yönelik besleme hatları oluşturuldu. Bu hatlar için özel fiyat politikası izlendi: yolcuların besleme hattı ile vapura verdiği ücretin toplamı o gün uygulanmakta olan tek-biniş ücretinden daha düşük hale getirildi. Bu fiyat düzenlemesi aktarma yapan yolculara çıkartılan zorluğun bir anlamda bedelinin yolcuya geri ödenmesi olarak düşünülmüştü.

Bu düzenlemeler ile otobüs işletmeciliğinde verimliliğin artmasının yanı sıra TDİ döneminde çok az yolcu ile işletilen vapurlar dolmaya başladı.

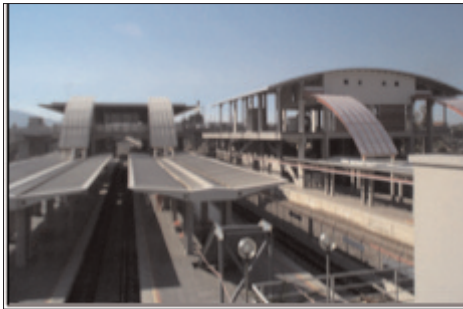
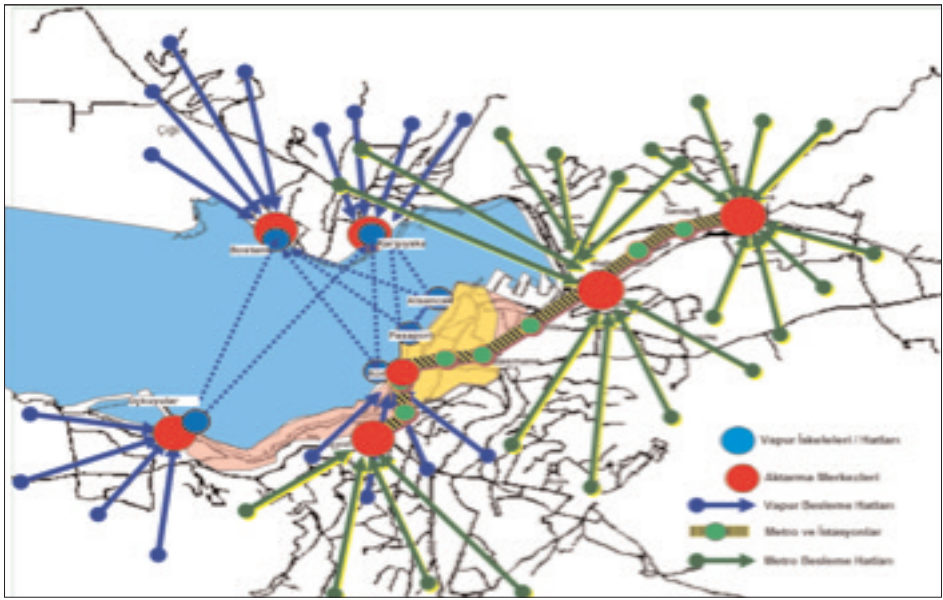


## 2. Aşama Bütünleşme: Deniz, Otobüs ve Metro Bütünleşmesi

İkinci aşamada metronun da devreye girmesiyle deniz, otobüs ve metro bütünleşmesi sağlandı. İzmir'in ilk Metrosu açıldığında 11 km ve on istasyon devreye girdi. Metronun taşıdığı yolcu adedi günlük 90 binlere ulaşıyordu. Metronun fizibilite çalışmasında bu adedi günde 40 bin yolcu olarak öngörülmüştü. Daha ilk günlerde bu değer üstüne çıkmıştı. Bu aşamada da otobüs hatları yeniden yapılandırıldı, metronun devreye girmesiyle metroya paralel işletilen oto-

büs hatları, metro istasyonlarına yönelen hatlar, besleme-hatları olarak düzenlendi. Kentin canlılığına paralel olarak, kenti 24 saat yaşatmak için günde 24 saat çalışan otobüs hatları konuldu.

O aşamada Belediye olarak yaklaşımımız, kentsel ulaşım altyapısını bir bütün olarak, eşzamanlı devreye sokmak idi. Metronun hizmete girmesi ile birlikte yeni aktarma merkezleri de hizmete sokuldu. Bahribaba'da metro, deniz ve otobüs ile bütünleşti. Halkapınar'da ileri aşamada banliyö (İZBAN) ile bütünleşecek şekilde aktarma merkezi tasarlandı ve uygulandı. Bornova'da da kapsamlı bir aktarma merkezi tesis edildi, yolcular otobüs besleme hatları ile bu merkeze taşındı. Ücret tarifesinde de, denizde uygulanan aynı yaklaşım uygulandı, metroya yönelen besleme hatlarına düşük fiyat verildi.



Bütünleşmeden önce ve sonra türler arası yolcu dağılımında önemli değişim oluştu: Bütünleşme öncesi toplu taşımacılıkta ESHOT ve İZULAŞ'ın yüzde 78, minibüslerin yüzde 20, TCDD'nin binde 5, denizin yüzde 1,5 payı vardı. Deniz taşımacılığının güçlendirilmesi ve metro hizmete alınması ile bu değerlerde karayolu taşımacılığında hedeflendiği

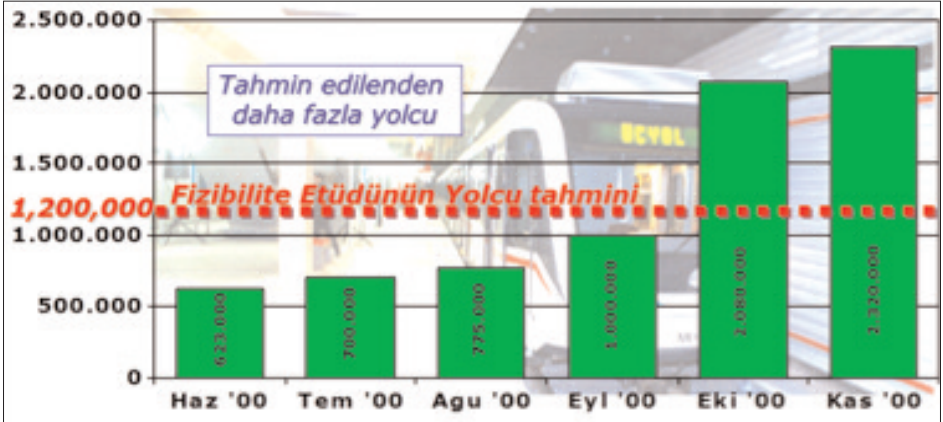
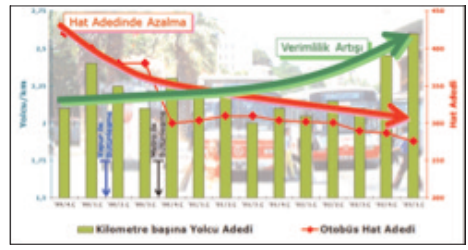
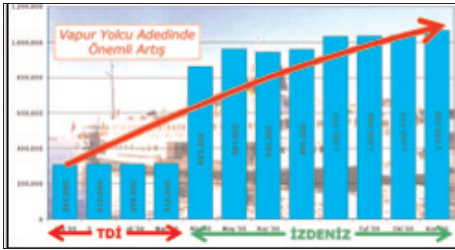




gibi azalma sağlandı. Bütünleşme sonrası ESHOT ve İZULAŞ'ın payı yüzde 64,5'e geriledi, etki alanının dışına hizmet veren minibüsler ile TCDD'nin payı aynı kaldı (yüzde 20 ve binde 5), denizin payı ise yüzde 1,5'ten yüzde 5'e çıktı. Metro ise devreye girmesi ile yüzde 10'luk pay aldı.

Burada vurgulanması gereken, bütünleşme ile vapur yolcularında önemli bir artışın sağlandığıdır. Vurgulanması gereken diğer bir husus metro taşımacılığında beklenenin üstünde –fizibilite öngörüsünün üstünde- yolcu talebi ile karşılaşılmasıdır. Keza otobüs işletmeciliğinde de bu düzenlemeler sonrası olumlu gelişmeler de olmuştur: Hat adedi azalması ile -yani 420 hattın 290 hatta indirilmesi- ile işletmenin verimlilik kriterlerinde önemli artışlar sağlanmıştır.

Tür	İşletmeci	Önce	Sonra
Otobüs	ESHOT + İZULAŞ	% 78,0	% 64,5
Minibüs	Özel İşletmeciler	% 20,0	% 20,0
Banliyö Treni	TCDD	% 0,5	% 0,5
Deniz Otobüsü	Çekildi	% 1,0	--
Vapur	İZDENİZ	% 0,5	% 5,0
Metro	İZMİR METRO	--	% 10,0



### “Trafikte Acil Eylem Projesi”

Aynı dönemde “Ulaşımında Dönüşüm Projesi” ile birlikte “Trafikte Acil Eylem Projesi” yürütülmekte idi. Bu kapsamda koridor düzenlemeleri, kavşak düzenlemeleri ve otoparklar ele alınmaktaydı. Yol ve kavşakların kentiçi yolağı standartlarına uygun hale getirilmesi, kaplama standardının yükseltilmesi, kavşaklarda sinyal kontrolünün yaygınlaştırılması ve yüksek teknolojiye geçiş bu proje kapsamında yürütüldü. Örneğin, Karabağlar; Yeşillik Caddesi koridoru boyunca “yeşil dalga” tam anlamıyla uygulandı. Koridordaki kazalarda yüzde 56 oranında azalma gerçekleşti.



Bu kapsam içinde ele alınan çok sayıda uygulama içinde koridor ve kavşak yeniden tasarlandı ve tanımlı hale getirildi. Düzenleme yapılan koridor ve kavşaklarda olan kazalarda önemli oranda azalma saptandı.

Örneğin Buca Motorpool Kavşağı'nda uygulama sonrası kazalarda yüzde 72 oranında azalma saptandı.

Koridor / Kavşak	Kaza Adedi		Değişim (%)
	Önce	Sonra	
Karabağlar Yolu	606	266	- 56
Mavişehir Kavşağı	45	36	- 20
Alsancak, Silo Kavşağı	261	102	- 61
Fatih Cd., Vakıflar Kavş.	47	33	- 30
Buca, Motorpool Kavşağı	43	12	- 72
Gaziemir, Sarnıç Kavşağı	88	53	- 40
Gaziemir, Tansaş Kavşağı	27	17	- 37
H.Pınar, Eski Hal Kavşağı	37	9	- 76



Keza Girne Bulvarı ve Hasan Ali Yücel Caddesi koridorları da yeniden tasarlandı, düzenlendi ve bu koridorlarda da gerek yaya ve taşıt akışkanlığında olumlu sonuçlarda elde edildi ve kaza oranlarında düşüş gözlemlendi. Ulusoy Kavşağı tekrar düzenlendi. Sarnıç Kavşağı'nda da düzenleme ile trafik düzeni sağlandı ve kaza oranında yüzde 40 azalma oldu.



Alsancak Kavşağı yeniden tasarlandı ve uygulandı. Kavşağa "Meydan" hüviyeti kazandırıldı. Bu noktada da kazalarda yüzde 61 azalma tespit edildi.



Cumhuriyet Bulvarı koridoru boyu boyunca düzenlendi. Burada adı verilenler sayısız düzenlemelerin sadece bir kısmıdır. Yayalaştırma çalışmalarına önem verildi, bu kapsamda Mimar Kemalettin Caddesi'nin tamamı yayalaştırıldı.

O dönemde bazı etütler de yapıldı: Üçkuyular - Halkapınar Tramvay Hattı fikir projesi

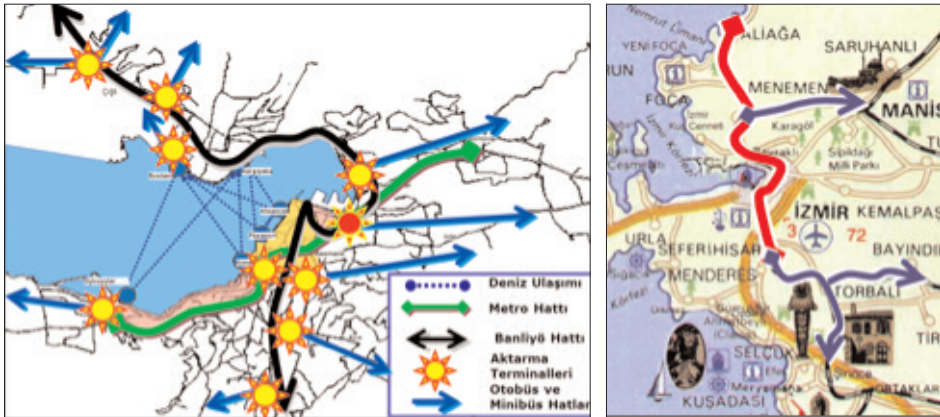
üretildi. Sahil Yolu-Mürselpaşa Tünel Bağlantısı üzerinde çalışmalar yapıldı. O dönem üretilen çalışmadaki temel yaklaşım bugün inşaatı yapılanla alakası yoktu. Eski imar planlarımıza baktığımızda böyle bir tünelin daha önce de düşünüldüğü görülmektedir. Bu planlarda ana hedef şudur: Sahil Yolu'ndan gelen üç-şeridi kentin içine sokmadan Mürselpaşa koridoruna, takiben Halkapınar istikametine aktarmak. Keza aksi yönde de Halkapınar istikametinden Sahil Yolu'na erişmek isteyen transit taşıtların kent merkezini ezmesini önlemek. Yapılan ön çalışmada bu düzenlemeyi yapmak için 2,5 km civarında 2x2=4 şeritli bir tünel ile Mürselpaşa Caddesi'nin Halkapınar Bağlantısı'nın 2x4=8 şeride genişletilmesi öngörülmüyordu. Bu bağlantı gerçekten şehir içi trafiğini rahatlatıyordu. Tünel girişi olarak da Karataş öngörülmüştü, hedef Bahribaba'dan uzak tutmaktı.

Ancak bugünkü uygulamaya baktığımızda, inşa edilen Tünel Buca trafiğinin kent merkezine-Konak'a- rahatça erişiminin sağlanması ile birlikte kent merkezine daha fazla taşıt yükü getirecektir. Yürütülen projede Tünel, Konak'ta uzun süredir yıkılmayan trompet kavşağı ve köprüyü kullanmak için buraya bağlandığını düşünüyorum. Aynı korkum Alsancak burnunda yıkılmadan duran viyadük ayakları için de geçerlidir.



## 2004 Sonrası için Planlananlar

2004 sonrasında temel hedef toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması idi.



“Ulaşımında Bütünleşmenin Geliştirilmesi” ve bölgesel ölçeğe yaygınlaştırılmasını hedeflemekteydik. Toplu taşımacılıkta özel kesimin UKOME’nin denetiminde sistemle bütünleştirilmesi planlanmaktaydı. Burada özellikle işaret etmek isterim ki, Sayın Piriştina’nın 2004 yılı Seçim Bildirgesi’nde “Metrobüs Sistemi” ifadesi bulunmaktadır. İstanbul’da metrobüs kavramının olmadığı bir dönemde gündeme gelmekteydi. Yerel Seçimi takip eden günlerde “Metrobüs Projesi Ön Proje Çalışması” başlamıştı.

Bugünkü İZBAN, Sayın Piriştina’nın 1999’da Başkan olmasını takiben öncelik verdiği bir projeydi. Başlayan projenin Torbalı, Selçuk ve Menemen’e uzatılması düşünülüyordu. Kent Merkezinin dışındaki aktarma noktalarında otoparklar tesis edilerek otomobille de bütünleşme çalışmaları başlatılacaktı. Özel toplu taşıma işletmecilerinin de sisteme katılabilmesi için “Kent Kart” kullanımının ve Semt Garajları’nın yaygınlaştırılması öngörülmekteydi.

Bireysel ulaşımı da içine alan Türkiye için en yaygın toplu ulaşım bütünleşmesi sağlandığında türler arası pay dağılımı lastik tekerlekli aleyhine olacaktır.

<b>Tür</b>	<b>İşletmeci</b>	<b>Önce</b>	<b>Sonra</b>
<b>Otobüs + MetroBüs</b>	<b>ESHOT + İZULAS</b>	<b>% 64,5</b>	<b>% 42,0</b>
<b>Minibüs</b>	<b>ÖZEL İŞLETMELER</b>	<b>% 20,0</b>	<b>% 15,0</b>
<b>Vapur</b>	<b>İZDENİZ</b>	<b>% 5,0</b>	<b>% 4,0</b>
<b>Banliyö Treni</b>	<b>İZMİR METRO</b>	<b>% 0,5</b>	<b>% 25,0</b>
<b>Metro</b>	<b>İZMİR METRO</b>	<b>% 10,0</b>	<b>% 14,0</b>

Otobüsün payı yüzde 64,5’ten Metrobüs’e rağmen birlikte yüzde 42’e düşecekti. Aynı şekilde minibüsün payı da yüzde 20’den yüzde 15’e inmekteydi. Deniz taşımacılığında öne çıkan raylı sistemler nedeniyle azalma olurken (yüzde 5’ten yüzde 4’e), raylı sistemlerin payı yüzde 10,5’ten yüzde 39’a zıplayacaktı.

Teşekkür ederim.

## **Zeki YILDIRIM**

(Karabağlar Belediyesi, Etüd Proje Müdürü)

Çok teşekkür ediyoruz, sıradaki konuşmacımız Yıldırım Oral hocamız ben kendisini kısaca tanıtmak isterim. ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nden mezun oldu. İmar ve İskan Bakanlığı Metropolitan Planlama Dairesi’nde göreve başladı, İzmir Nazım Planlama Bürosu’nda çalıştı. Bu büronun kapatılması sonucunda İzmir Büyükşehir Belediyesi’nde daire başkanı olarak görev yaptı ve bir süre özel büro açarak çalıştırdıktan sonra Dokuz Eylül Mimarlık Fakültesi’nde Şehir ve Bölge Planlama Bölümü’nde öğretim üyesi olarak çalışmaya başladı halen de orada öğretim üyesi olarak devam ediyor. Hocam buyurun.

## **M. Yıldırım ORAL**

(Yrd. Doç. Dr. - Dokuz Eylül Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

Öncelikle Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi'ne bu sempozyumu düzenledikleri ve bizleri tekrar bir araya getirdiği için teşekkür etmek istiyorum. 1970'li yıllardan beri Türkiye'de şehirlerin ulaşım ve trafik sorunları üzerine emek veren bir grup uzman bu vesile ile tekrar birlikte olma fırsatı elde etmiş bulunmakta. Bunların içinde yer alan bir uzmanlar grubunun 1973 – 1976 yıllarında İzmir için de emek verdiğini, çaba gösterdiğini, bu konuda geride kalan bazı işlere katıda bulduklarını ve ilkler olarak iz bıraktıklarını anımsatmak isterim. Ben de o dönemde aralarında bulunduğum için gurur duyarım. Bu benim için mutluluk verici olmuştur hep. Sonrasında aynı dönemde daha gençlerin de yetiştiğini anımsatmak isterim. Bu buluşmada onlardan da var. Doğrusunu isterseniz bir bu arada şu anda yanımda olmayan 1975 Ekim sayısı (75/10) Mimarlık Dergisi'ni de göstermek isterdim. Bu dergide 1975 yılında 12 – 13 Haziran günleri yapılan İzmir Ulaşım Kongresi'nin bildirileri yer almakta. İzmir'de TMMOB üyesi Mimarlar Odası, Elektrik, İnşaat, Makine Mühendisleri Odalarının İzmir Şubeleri'nin düzenlediği bu ilk kongrenin çok anlamlı olduğunu da düşünüyorum. İstenirse bir fotokopisini vermek isterim. Bu kongrede ilgili yerel kuruluşların adına bildiriler sunulmuştur.

Şehir Plancıları olarak bizler o dönemde Mimarlar Odası'nın üyesiydik. Bu hususu şu nedenle hatırlatmak istiyorum. Gerçekten ilk mezunlar olarak şehir plancıları Mimarlar Odası içinde bir faaliyet göstermekteydiler ve deneyimli bir meslek odası olarak Mimarlar Odası'nın çabalarına bizlerin de yoğun katkıları oluyordu. Örneğin İzmir Ulaşım Kongresi'nin Mimarlar Odası'nın gündemine alınarak yapılmış olmasının da değerli bir çaba olarak arşivde yer almış olduğunu düşünüyorum

Benden bu sempozyumda en son 2007 – 2009 hazırlanıp tamamlanan İzmir Ulaşım Ana Planı'nı, içinde görev almış olmam nedeniyle kısaca anlatmam istenildi. Bu ana plan çalışmasının 2000'li yılların başından beri İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmak istendiğini bilinmektedir. Belediye tarafından öncelikle bir nazım imar planı çalışması başlatılmış ve sonuçlandırılmıştır.

İzmir Ulaşım Ana Planı'nın, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun da bir gereği olarak yapılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır. Bu karar alındıktan sonra çalışmanın nasıl ele alınabileceği, yönteminin ne olabileceği, hususlarında tarafımıza da Belediye yöneticilerince danışıldı. Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü ile Mühendislik Fakültesi İnşaat Bölümü'nden birer öğretim üyesi ve yine İnşaat Bölümü'nden emekli olmuş konunun uzmanı olan bir başka öğretim üyesi ve Pamukkale Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nden bir öğretim üyesi benim de içinde yer aldığım danışmanlar olarak çağırıldık.

Bürokratik işleyiş açısından daha yararlı olacağını düşündüğümüzden, önerdiğimiz ele alış biçimleri arasında özellikle ulaşım ana planının İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin doğrudan kendi kurumlaşması ve sorumluluğu içinde yapmasının en doğru bir seçenek olduğunu belirttik.

Sonunda Belediye'nin, Ulaştırma Koordinasyon Müdürlüğü'nün veya Ulaşım Planlama Dairesi Başkanlığı'nın içinde kurulacak bir birim veya atölye aracılığıyla kendisinin yapmasına karar verildi. Bizim de üniversitemizden görevlendirilerek yeni oluşturulacak bu birimde danışmanlık hizmeti üretmemiz uygun görüldü. Böylece çalışma modeli tercihi yapılmış ve çalışmaların başlatılmasına bir hazırlık dönemi sonunda karar verilmiş oldu.

İzmir Büyükşehir Belediyesi, 5216 sayılı yasadan önce ulaşım ana planı hazırlamaya niyetli iken ancak 2007 yılında, bir başka deyişle 2005 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı yasanın gereğini yerine getirmek üzere planı yapmaya başlamıştır.

Gerçekte ise planlama kuramının gereği olarak belki de kimi zaman ortada yasal bir dayanak olmaksızın da ilgili kurumlar, sektörel planları bu arada şehirselle ulaşım planları yapmayı deneyebilmelidirler. Planlama sistemlerinin bütünlüğü içinde ve her çevresel koşulda, planlama disiplininin ve öğretisinin gereği olarak ulaşım planlama çalışmalarını genel planlama bağlamında kurgulayarak mümkün olduğu kadar yaşama geçirmeyi başarmalıdır. Tabii yasal dayanaklar olmasının planıncıları ve planlama kurumlarını daha güçlü kılacağı gerçeği yadsınmaz.

Örneğin İmar ve İskan Bakanlığı döneminde 6785 sayılı İmar Kanunu'nun yürürlükte olduğu yıllarda bilindiği gibi ilk zamanlarda plan tadilat teklifleri geldiği zaman nasıl değerlendirileceği hususunda zorluklar çekilirdi. Sonrasında plan tadilatları değerlendirmelerine ilişkin temel ilkeler ortaya konularak, bürokratik işlemlerde memur ve teknokratların zorluk çekmemeleri amacıyla bazı dayanaklar oluşturulmuş ve plan tadilatlarını inceleme kriterleri geliştirilmiştir. Tabii ki yasal dayanakların oluşturulması gerekli ancak bunun mutlak olduğu söylenemez. Bazen de böylesine girişimler ve pratikler giderek yasaların oluşmasını biçimlendiriyor veya yönetmeliklerin, yönergelerin oluşmasına yardımcı oluyor. Ulaşım ana planı çalışmalarının yapılması büyükşehir belediyesinde ilk düşünüldüğünde 5216 sayılı yasa henüz yoktu. Ancak 5216 sayılı yasa nedeniyle de planın yaptırılması zorunluluk oldu. İlk aşamada çalışma ekibinin elinde ulaşım ana planlarına ilişkin ne bir teknik şartname, ne de doğrudan yararlanabilecek bir dayanak var.

Tabii ki ekibin ulaşım planlama açısından bir evrensel görüşü var, yerel, ülkesel ve dünya deneyimlerine ait birikimler var. Çalışma ekibi bu görüşlerine ve birikimlerine sarılarak böylesine bir ana plan çalışmasını yapmayı üstlenmiş, büyükşehir belediyesinin istemi ve önerisi üzerine.

Çalışmanın alansal sınırlarının iki aşamalı olarak ele alınması düşünüldü. 3030 sayılı yasanın belirlemiş olduğu İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırı ve merkez kent olarak adlandı-

rılmış alan ilk aşamada kabul edildi. 5216 sayılı yasa da İzmir bilindiği gibi 50 km yarı çaplı bir alanı sınır olarak tanımlıyordu. Bu da İzmir Kentsel Bölge adını almıştı ve ikinci aşamada ki çalışma sınırları olarak tanımlandı. Bu alansal tanımlamalar o tarihlerde sonuçlandırma aşamasına gelmiş olan “İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı” bağlamında kabul edilmiş kavramlar olarak da bilinmelidir.

Bu planlama çalışmaları yürütülmüş, tasdik edilme aşamasına gelmiş veya tasdik edilmiş. Ulaşım ana planı ekibine dendi ki, tabii biz de öyle düşündük, bu planın bütün dokümanları ele alınsın, masanın üstüne konulsun, ne kadar veri çıkartabilirse bu elde edecek ulaşım ana planına altlık olması sağlansın. Bu durumun o aşamada en akılcı tutum olacağı kabul edildi. Üstelik adı geçen nazım plan çalışmalarının tamamlanmış olması nedeniyle mevcut bir başka seçenek yok elde. Tabii bu gün, bu ana plan yapma sürecini tartışabilmek mümkün. Örneğin her ikisi aynı anda da başlatılabilirdi. Hatta nazım plan alternatiflerini üretmek üzere ulaşım ana planı çalışmalarını kullanabilmek de mümkün olabilirdi. Üstelik eğer kentsel gelişme modelleri üzerinde çalışıyorsanız bu durum daha da yararlı olabilirdi. Ancak ulaşım ana planı yapma işlerine bu İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nın bittiği aşamada devreye girildiğinden, bu planın temel veri olarak alma konusunun daha akılcı bir tutum olacağı düşüncesine yönelindi. İzmir Merkez Kent adını bu plan koymuş, eski 3030 sayılı yasayla belirlenen sınır, 110 bin hektar, 11 ilçe, 422 mahalleden oluşuyor, nüfusu 2007 itibarıyla 2.737.388 kişi. İzmir Kentsel Bölgesi ise 545 bin hektar, 21 ilçe belediyesi var, nüfusu 2007 yılı itibarıyla 3.739.353 kişi. 2007 bizim çalışmalarımız için taban yılı. İlk kesit yılımız. Plana başlamada amacımız ne olsun, bu çalışma neye yönelsin diye düşünüldü. Ulaşım ve trafik sorunlarını uygulamalı olarak ele almak ve çözüm önerileri geliştirmek üzere yapılınsın diye bir kabul yapıldı. Ulaşım ve trafik sistemleri ile ilgili bilgi – veri düzeni kurma çalışmalarını yürütülsün ve bu girişimlere süreklilik kazandırılınsın şeklinde bir başka kabul daha yapıldı. Çünkü temel olarak bilinmektedir ki düzenli ve organize bir bilgi sistemi olmaksızın ulaşım planından bahsetmek olası değildir ve istenilen bilgileri, istenilen kalitede çekebilmeniz, kullanabilmeniz ve yerine koyabilmeniz, aynı zamanda bunu sürdürerek kalitesini ve güvenilirliğini yükseltmeniz gerekir. Ulaşım ve trafikle ilgili tüm yerel ve merkezi kamu kurumları arasında var olan bir eşgüdüm mevcutta belki bir ölçüde vardı. Ancak yeterli düzeyde olmadığı bilinmekteydi, bu nedenle yeniden bir eşgüdüm ortamı yaratılınsın diye düşünüldü ve yönetsel düzenleme ortamının da geliştirilmesinin kaçınılmaz olduğu, ulaşım ve trafiğe bağlı olarak denetleme sisteminin daha da iyileştirilmesi gerektiği kabul edildi. Böylesine bir dizi amacının olması başta kabul edilmişti 2007 yılında başlatılan İzmir Ulaşım Ana Planı çalışmalarının.

Sosyo – ekonomik yapının ve davranışsal özellikleri araştırıp saptanması da amaçlanmıştı. Buna araç olarak da ulaşım talep analizlerini ve kestirimlerini geliştirmenin gerekli olduğu çalışma programı çerçevesinde düşünüldü. Yine arazi kullanım kararlarıyla ulaşım sistemleri arasında karşılıklı ilişkileri göz önünde bulunduran bir araştırma, uygulama, bu da yetmez bir denetim ortamı yaratsın ulaşım ana planı denildi. Dolayısıyla çalışma ekibince, hazırlanmakta olan ulaşım ana planına mevcut ve gelecekteki ulaşım altyapı projelerinin



türlerine göre tanımlanması ve bunların zamanlanmasına ilişkin bir işlevi de yüklenmesi istendi. Bu projelerle ilgili olarak da, kurumsal sorumlulukların ve uygulama önceliklerinin belirlenmesinin de gerekli olduğu kabul edildi. Böylece büyükşehir belediyesi dışındaki kurumlara da sorumlulukların atanmasının doğru olacağı düşünüldü. Çünkü bunun yasal dayanakları 3030 sayılı yasada vardı. Yeni düzenlenen 5216 sayılı yasada da var. UKOME ve AYKOME kuruluşları büyükşehir belediyesine böyle bir olanağı getiriyor, hatta ortak bütçe yapma olanağı dahi veriyor. Çünkü örneğin İzmir'deki ulaşım ve altyapı koordinasyon dairesinin kurucu daire başkanı olmam ve bu birimin statüsünü belirlemekteki katkılarım nedeniyle de bu yasal ve yönetsel düzenlemenin getirdiklerini bilmemi sağlıyordu. Şimdi bu yapı galiba yok belediyede. UKOME ve AYKOME ayrılmış. Birbirlerinden farklı kurullar haline gelmiş. Bunlar ikisi de koordinasyon kurullarıdır ve aynı dairede olması esastır kuruluş itibarıyla. Böyle bir yetkiyle büyükşehir belediyeleri dolaylı olarak, merkezi idare üzerinde yatırımlar açısından güçlü inisiyatifler kullanabilir. 3030 ve 5216 sayılı yasaların ulaşım altyapı yatırımları açısından oldukça güçlü düzenlemeler olduğu mutlaka kabul edilmeli ve bu durumdan yararlanılmalıdır.

Hazırlanmış bulunan İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı (İKBNİP) kararlarına dayalı olarak ulaşım talep tahminleri yapılmaya çalışıldı. Bu planının hedef yılı 2030 idi, ulaşım ana planının da yine aynı hedef yılına göre gerçekleştirilmesi, gerekli olan ulaşım altyapı yatırımlarının tanımlamalarının 2007 – 2030 dönemi için yapılması da amaçlanmıştı. Ana plan çalışmaları 2007 de başladı 2 yıl sürdü, 2009 da bittiği zaman ulaşım koordinasyon merkezinin 11/03/2009 tarihli toplantısının gündemine alındı, görüşüldü ve uygunluğuna oy birliği ile karar verildi. Eldeki tek yasal dayanak bu, UKOME kararıyla plan kesinleşmiş oldu. Yani ben şöyle anlıyorum bu kararın kesinleşmesinden. Varsayalım ki İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin hiç bir krediye, hiç bir başka dış kaynağa gereksinimi yok, merkezi idareden, o tarih itibarıyla söylüyorum, o takdirde bu tasdik işlemleri kendi planını yürütme yetkisine sahip. Çünkü kendi nazım planlarını da belediyeler biliyorsunuz tasdik edebiliyor, yasaya göre yürütmeye koyuyor. Bu tasdik sonrasında 17/04/2009 tarihli toplantısında Büyükşehir Belediyesi Meclisi üyelerine de sunum yapılarak plan anlatıldı.

Hedef yılı 2030 olarak belirtilmişti. Bir analitik çalışma için gerekli olan bölgeleme ne olabilir diye de düşünüldü. İlk aşamada hızlı hareket edilmesi ve eldeki bilgi ve veri sisteminin mümkün olduğu kadar işleme açık tutulabilmesi ve çalışma modelinin de basitleştirilmesinin gerekli olduğu kabul edildi. Temel dayanağı mevcut mahalle sınırları olmak üzere merkez kentte 47, kentsel bölgede de 11 olmak üzere toplam 58 analitik bölge tanımlandı 5216 sayılı yasa ile getirilen İzmir Büyükşehir Belediye sınırları içinde. O tarihte merkez kentte 411 mahalle bulunmaktaydı. Bilgi sisteminde mahalle birimleri de tanımlanmıştı. Bu nedenle de oluşturulan ulaşım bilgi sistemi, sonraki aşamalarda kolaylıkla aynı modelin bu kez mahalle sınırları temel alınarak kurgulanması için mümkün duruma getirilmişti.

Ulaşım Ana Planı için gerekli olabilecek belli başlı veriler ve bilgi ortamları nelerdir diye düşünüldü. İlk önce planlama verileri yukarıda da belirtildiği gibi elden geçirildi ve hiç bir veri hazır değildi. Ne yazık ki hiç bir plan Türkiye'de, ulaşım planına temel olsun

diye hazırlanmıyor, onun için ulaşım planını yapmak isteyen kurumlar ve uzmanlar hazırlanmış bulunan planlardan çıkarsamalar yapıyor. Çalışma ekibi de ulaşım ana planında yararlanılabileceği türden verileri, kendine göre nazım plan paftalarından ve raporundan, doğrudan kendi emeği ile çıkarsamaya çalıştı. Bu da İKBNİP'in kararları ve öngörülerinden ekibin çözümlediği ve yorumlayarak elde ettiği veriler olarak ortaya çıkabilmiştir. Burada mevcut ve gelecekteki nüfus verileri ile mevcut ve gelecekteki arazi kullanım verilerini sayısal olarak ortaya konulmasından söz edilmektedir. İki kelime ile açıklamaya çalıştığım bu veriler için en azından 4 aylık bir sürenin verilmiş olduğunu anımsatmak isterim.

Trafik etütlerinden de söz etmek gerekir. Bir ulaşım ana planı için gerekli trafik etütlerinin de gündeme alınması gerekmektedir. Otopark etütleri, motorlu taşıt bilgileri, hacim ve kompozisyon sayımları, mevcut trafik sorunlarının tespiti, dağılımlarının, trafik kazalarının ve nedenselliklerinin dağılımlarının envanteri de çıkartılmıştır ana plan çalışmaları çerçevesinde. Çünkü trafik kaza sayılarının dağılımı, mevcut ulaşım sisteminin işleyişi ile ilgili çok önemli bir gösterge niteliğindedir. Bunların sayıları azalırsa bir ölçüde başarının da değerlendirilmesi anlamına gelebiliyor. Onun için mevcut trafik sorun alanları etüt edildi. Merkezde şehirsiz alan trafik mühendisliği stratejileri üzerinde de bir dizi çalışmalar yapıldı. Yolculuk süre araştırmaları, maliyet analizleri, karayolu teorik kapasite etüdü, hizmet düzeyi etütleri, karayolu ağı öngörülen pratik kapasite etütleri gibi doğrudan doğruya trafik ile ilgili bazı verilerin derlenmesi yapıldı. Ayrıca iç ve dış kordon anket uygulamaları, merkez kentte yolculuklar için hane halkı anketleri, toplu ulaşım etütleri, otobüs, körfez vapurları ve raylı sistemlerde sayımlar ve anketlemeler, kentsel bölge ölçeğinde etüt ve araştırmalar, işyerleri, konut, kurum anketleri, iç ve dış kordon geçişlerine ilişkin araştırma ve değerlendirmeler yapıldı. Ulaşım ağının fiziki verileri hakkında bilgi toplandı, mevcut yol ağı analizleri, kademelenme ve kapasite ölçümleri, mevcut ulaşım altyapı yatırım programları, o tarihteki durumlarıyla şehir içi kapasite, karayolları, hafif raylı sistem, körfez vapurları, demiryolları banliyö sisteminin her birinin kendi içindeki projeksiyonları, neleri hedefledikleri anlaşılmaya çalışıldı. Çok ilginç anılarımız da var. Örneğin Metro İşletmesi'nden beklenildiğinden de öte ilgi ve destek görüldü. İşletmeden çok sağlıklı bilgiler aldık gerçekten çok başarılı bir metro anketi uygulaması yapılmasına olanak sağlandı. O arada Büyükşehir'e bağlı bir başka biriminden bilgi almak istiyoruz. İşte yatırımlarınız, eğilimleriniz neler, yatırım envanteri çıkarmak istiyoruz diye soruyoruz. Sayın Genel Müdür ise "Başkanım emreder ben yaparım!" diye bir yanıt alıyoruz. Böyle ilginç bilgiler de alınmıştır. Yine bu yanıtlar da değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Sektörel dağılımdaki ulaşım ile ilgili her bir yatırımcının ve işletmecinin ileriye dönük niyetleri ana plan için, ulaşım plancılarına yardımcı olabilecek unsurlardır. Yük etütleri de yapıldı. Dönemsel olarak yük hareketlerinin ortaya çıkmasının nedenleri araştırıldı. Çünkü yalnız yolculuk hareketleri değil, şehrin içinde yük hareketleri, lojistik hizmetlerin de bilinmesi gerekmektedir ve dolayısıyla alan, istihdam ve kullanışlara göre gelip giden ağır ve hafif yük taşıtları sayıları da belirlenmiştir.

Sonunda acaba hangi değişkenler, yolculuk yaratımında yardımcı olur diye bilgisayar ortamında sınamalar yapıldı. Model kurgusu içinde öne çıkan değişkenler; nüfus, toplam merkez kullanım alanları, toplam eğitim ve sağlık kullanım alanları, toplam sosyo kültürel ve rekreasyon kullanım alanları ağırlıklı değişkenler ve nedensellikler olarak ortaya çıktı. Dolayısıyla yaratım modelini kurarken bu dört değişken öncelikle kullanıldı. Sınamalar sonunda bunların parametrik ağırlıkları hesaplanabilmişti. Aynı değerlendirme İzmir Kentsel Bölgesi için 2008 – 2009 – 2010 – 2015 – 2020 – 2030 başlangıçta birer yıllık aralıklarda, ama sonradan beşer yıllık aralıklarla bu değişkenliklerin büyüklükleri hesaplandı. Bu tabloyu burada 5 dakika içinde gösterip anlatabiliyorsunuz, ancak elde etmek için üzerinde en az 2 aylık bir süre çalışıyorsunuz. Buna göre 2030 yılında 5.659.283 olarak yolculuk yaratımının ortaya çıkacağı tahmin edildi. Taşıtlı yolculukların payı bunun içinde 3.508.596 yolculuktur. Ancak kentsel bölge için elde edilen en çok 7.600.000 yolculuk yaratım rakamını elde edildi. Bunun en az ise, çeşitli sınamalardan sonra 6.500.000 yolculuk rakamı kestirildi. Bu sonuçlar niçin olabilir diye düşünüldüğünde anket uygulamaları sırasında kişiler çok kısa yolculukları veya yaya hareketlerini yansıtmamış olabilirler, en düşük rakamlar bu yüzden çıkabilir. En yüksek rakamlar ise ulaşım sistemlerinde olası olan kısırtılmış talep nedenleriyle oluşabilir. Böylece ortalama olarak 7.128.847 yolculuk/gün yaratımı hesaplanmıştır.

İlkin İzmir Merkez Kenti içinde 47 bölgede 2008 – 2009 – 2010 – 2015 – 2020 – 2025 ve 2030 yıllarında yolculukların sayıları nasıl artacaktır sorusunun yanıtları elde edilen yaratım tablosunda görülebilmektedir. Bu çalışma aynı şekilde Kentsel Bölge için de tekrarlandı. Böylece toplam 7.128.847 günlük ortalama yolculuğun 2030 yılı itibarıyla Merkez Kent ve Kentsel Bölge’de ki yolculuk yaratım değerleri ayrı ayrı hesaplanmış bulunmaktadır.

Bu noktada dikkate değer bir durumun da ortaya çıktığı görülmektedir. Yolculuk oranlarının şehirselle ulaşım planlamasında bir gösterge olarak kullanıldığı bilinmektedir. İzmir’de örneğin toplam yolculuklar için bu oran 1.45, toplam taşıtlı yolculuklar için 0.90, özel taşıtlı yolculuklar 0.18, yaya yolculukları 0.55, toplu ulaşım sistemli taşıma yolculukları 0.72 yolculuk/kişi olarak ortaya çıkmaktadır. İzmir’de çeşitli yıllarda yapılmış üç temel ulaşım hane halkı anketi olduğu bilinmektedir. Bir tanesi bu çalışmada 2008 yılında yapılan anket uygulaması, bir diğeri 1974 yılında İmar ve İskan Bakanlığı’na bağlı İzmir Nazım Plan Bürosu’na uygulanan anket, sınırları tam olarak aynı olmamakla birlikte, bir de arada, bir Alman firmasına yaptırılmış, metro yapımını hedef alan çalışma için uygulanan anket. Yolculuk oranlarının bu uygulamalarda hep birbirlerine yakın değerler olarak ortaya çıkmış olduğu saptanmıştır. Bir başka deyişle İzmir’de yaşayanların ve olası yaşayacakların ortalama kişi başına yolculuk davranışları yaklaşık olarak bu değerlerle temsil edildiği bu nedenle kabul edilebilir. Bütün yapılan hane halkı anketlerinde bu benzer değerler çıkmış durumda. Bu değerlerin nasıl bir gösterge olabileceğini ise uzman yorumculara bırakmak gerekir.

İlki 1973 – 1974, ikincisi 1992, sonuncusu da 2008 yılına ilişkin. Değerler hep yaklaşık olarak aynı, ancak sınırlar mutlak biçimde aynı değil. Yolculuk oranları 2.00’ye çıkıyor

bazı mahallelerde, ancak kent ortalaması 1.45, 1.50, 1.55 de kalıyor. Önceki bildirimlerde tartışılıyordu; göstergeler olarak küçük oranlar mı, yoksa büyük değerler mi olumludur? diye. Bu tartışma işin ilgi çekici yanı olabilir.

Bu yolculuk talep tahminlerine dayalı olarak ayrıca yıllara göre yolculuk dağılım hesaplamaları da yapılmıştır. Yolculuk dağılım tablolarından 2008 yılı ve 2030 hedef yılı arasında ilkin yıllara göre sonrası beş yıllık aralıklardaki yolculuk istek hatlarını haritalar üzerinde göstermek de mümkün olmuştur. Bu arada belirtmek gerekir ki verilen kısa sürede ayrıntıya girmeden yönetime ait bazı hususlar da açıklanmaya çalışılmaktadır.

Ayrıca yolculuk atamalarından yararlanılarak 2030 yılına kadar dönemsel olarak taşıt türlerine göre dağılımlar da hesaplanmıştır. Bu hesaplamalardan İzmir ölçeğinde yol kesimleri üzerindeki atama değerleri de haritalar üzerinde gösterilmiştir. Bu kısa sürede 14 ayrı ciltte anlatılan bir çalışmanın ayrıntılı olarak söylemleştirilmesi olası değildir. Söz konusu atamalar aktarma kesimlerin üzerinde de gösterebilmektedir. Karayolu banliyö, karayolu metro, karayolu tramvay, karayolu vapur, şeklinde atama kesimi sınıflandırmaları yapılmıştır. 2030 yılı için 151 adet aktarma kesimi, uzunlukları ve her birindeki yolculuk sayıları ile belirlenebilmektedir. Aynı şekilde özel ulaşım atamalarının değerleri de tablolandırılmıştır. Çevre yoluna, transit yollarına, ana artere, toplayıcı yola, alt toplayıcı yola sınıflamasına göre bu atamaları mümkün olmaktadır. Bu hesaplamalardan sonra yatırım cetvelleri hazırlanmıştır. 2010 - 2015 – 2020 – 2025 – 2030 yıllarına göre öngörülen ulaşım alt yapı yatırımları bu cetvellerde izlenebilmektedir. Örneğin karayollarına dayalı toplu ulaşım altyapı yatırımları cetveli ayrı, yıllara göre hangi yatırımın bitmiş olması gerektiği, karayolları üzerindeki imalat, bakım ve iyileştirme öngörülmesi de bu cetvellerde gösterilmektedir.

Yine örnek olarak verilecek olursa İZBAN olarak adlandırılmış banliyö demiryolları sisteminin, yatırım cetvelinde 2010 – 2015 – 2020 dönemlerinde beşer yıllık aralarda ve bitiş yılı itibarıyla hangi etap ne zaman tamamlanacak tamamen yapılan yolculuk kestirimlerine göre tanımlandı. Metro olarak bilinen hafif raylı sisteminde 2030 yılına kadar hangi şekilde, hangi aşamada yatırım yapılması gerektiği, körfez vapurlarının yine aynı anlamda hangi yılsonu itibarıyla bitmiş olması gerektiğinin bu cetvellerde işaretlenmiş bulunmaktadır. İzmir Kentsel Bölgesi ve İzmir Merkez Kenti için tanımlanan 2030 yılı karayolu ağının çalışma içinde ampirik olarak geliştirilmiş oldukça önemli bir belge olduğudur. Bu belge kabul edilmelidir.

Ulaşım ağı toplu ve özel ulaşım sistemleri olarak İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisindeki kavşak ve kesimleri içermektedir. Ulaşım altyapı yatırımlarının mekansallaştırılmış olarak da gösterimi yapılmıştır. Başarılı bir toplu ulaşım ağının 2030 yılına kadar oluşturulabilmesi amacıyla işe otobüs ana arterleri tanımlanarak bileşik bir otobüs öncelikli ağın yaratılması otobüs işletme optimizasyon çalışmasıyla birlikte ilk aşama çalışmasının başlatılması öngörülmüştür. Bu öncelikli sistem karayollarında yapılacak geliştirme çalışmalarıyla yaşama geçirilecektir ve güzergahların niteliklerine göre farklı kesimlerde değişik trafik yönetimi önlemleriyle tanımlanacaktır. Bu sisteme her hangi ad-

landırma yapılmamış ancak seçilen güzergahlarda otobüs işletmesinin daha güvenli, konforlu ve hızlı olarak hizmet vermesinin doğru olacağı tasarlanmıştır.

Örneğin bir başka şemada 2011 yılı itibariyle ulaşım altyapı kararları gösterilmektedir. 2011 yılı sonu itibariyle bu mekansal şemaya göre banliyö demiryolu sisteminin hizmete girdiği gösterilmektedir. Otobüs işletmesi optimizasyonu daha önce hizmete girdiği şekliyle bu aşamada da korunmaktadır. Yanı sıra hafif raylı sistemlerin ve diğer toplu ulaşım sistemlerinin 2012 ve 2015 yılları itibariyle görünüm, 2020 – 2025 yıllarındaki genişleme yönleri mekansal olarak da izlenebilmektedir. Bütün bu mekansal dil her iki mekansal ayrışmada ayrı ayrı ve ayrıntılı olarak ele alınmış bulunmaktadır.

Son söz olarak şunu da söylemek gerekecektir. Çalışmada geliştirilmiş bulunan kararlar, öneriler ve hesaplamalar çerçevesinde öngörülen ulaşım altyapı projeleri ve işletme sistemleri önerilerinin, cetvelde ve mekan şemalarında verilen önceliklere ve zamanlamalara göre gerçekleştirilmesi durumunda 2025 yılında İzmir’de, altını çizerek söylemek mümkün, dengeli bir ulaşım sisteminin olacağı kabul edilmiştir.

2009 yılı itibariyle bu yatırımların ne kadar geciktirildiğini veya yapıp yapılmadığını tartışmak yararlı olmayacaktır. Hesaplamalarda 2030 yılı ise bulanıktır. Gerçekten bütün hesaplamalar gidiyor, bir bulanıklık içinde karşınıza çıkıyor. 2030 yılı bulanıklığı tabii ki giderme mümkün. Örneğin 2025 yılı sonrasında, eğer bu planlama çalışmasının bütün aşamaları, bütün dönemleri sağlıklı bir şekilde yerine getirilmiş olsa bile 2025 yılından sonra yeni teknolojik arayışlar, yeni hesaplamalara dönük bir takım girişimler yapılması gerekli olacak, ayrıca zaten 5216 sayılı yasa gereği her 5 yılda bir ulaşım ana planının gözden geçirilmesi gerekiyor. Sanırım belediye bunun hazırlığı içerisinde şimdi. Fakat hane halkı ve toplu ulaşım anketlerinin 2 yılda bir, trafik etüt ve sayımlarının ise İzmir gibi dinamik büyüyen bir kente her yıl güncelleştirilmesinin gerekli olduğu ana plan çalışmaları kapsamında öngörülmüştür. Böylesine bir revizyon ve öngörülen araştırmaların yapılmasında yarar görülmeli ve çalışmalar daha da geliştirilerek sürdürülmelidir.

Bir iki noktayı daha eklemek gerekecektir. Birincisi şu; sözü edilen atölye çalışanları dağılmış vaziyette. Çalışma ekibinin iş içinde yetmiş olduğu, konuları ele almada refleks kazandıkları bilinmektedir ve görevlerinin sürdürülmüş olması gerektiğinin anımsatılması burada kaçınılmaz olarak ortaya çıkmaktadır.

İkincisi; önerilen uygulamalar için merkezi idare onaylarındaki gecikmeler veya hiç onay alınamaması, bu da bir baş ağrısı. Çalışmalara süreklilik kazandırılmaması, daha da önemlisi belediyenin kendi içindeki koordinasyon eksikliği. Raporlarının bir birinden başka bir birime ne yazık ki gitmediği bilinmektedir. Bu da işin üzücü tarafı, bu raporları da bir an önce idare içinde dağıtmakta yarar var.

Bir de şunu söylemeli, İzmir Büyükşehir Bütünü, İzmir Metropolitan Alan, Kentsel Bölge, İzmir İli, 6785 ve 1605 sayılı İmar Kanunu, 3030, 5216 ve 6360 sayılı yasalar derken İzmir devamlı büyüyor. Bakın son derece belirsiz ve net olmayan bir fotoğraf ortaya çıkıyor. İzmir hem kuzeye, hem güneye, hem de doğuya baskı yapıyor. İzmir’de 70 li yıl-

larda, Nazım Plan Bürosu döneminde İzmir Belediyesi Karşıyaka ile Konak idi. Çevrede 13 tane daha belediye vardı. Bakın bu kadar dinamik, bu kadar hızlı büyüyen, gelişen bir ortamda şehir yöntemini de, kara mekanizmasını ve uygulamaları da ona göre kurgulamak lazım.

Şimdi, önümüzdeki seçimlerden sonra İzmir Büyükşehir Belediyesi, İzmir İli oluyor. Bir şey eklemek gerekir, şehir plancısını rolü, bu tür uzmanlıklar gerektiren planlama çalışmalarında şehir plancılarının da lisans eğitimlerinden başlamak üzere giderilmesi gereken çok yoğun eksiklikleri var. Bunu vurgulamak kaçınılmaz. Bir de sorumluluk alma ve çalışma ekibinde süreklilik elde etme konusunda ek bürokratik ve yönetsel girişimlere gereklilik olduğu da kabul edilmelidir. Sorulduğu için bu düşünceyi de eklemek gerekir. Çok teşekkür ederim.

## **Zeki YILDIRIM**

(Karabağlar Belediyesi, Etüd Proje Müdürü)

Çok teşekkürler hocam. Yıllarca süren, çok büyük emeklerle ortaya konmuş bu çalışmanın tabii böyle bir 20 dakikada anlatılması zaten çok zordu. Hocamdan bunu istemekte zaten ne kadar onu zorlayacağımın farkındaydım ama hocam yine iyi topladı ben kendisine çok teşekkür ediyorum sunumu için. Şimdi diğer sunum için Taceddin Kınay konuşmasını yapacak. Taceddin Beyi kısaca tanıtmak istersek; 1979 yılında Ege Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi'nden mezun oldu, 1981 yılıyla 2005 yılları arasında İzmir Büyükşehir Belediyesi'nde ulaşım konusunda çalıştı. 2005 yılıyla 2010 yılları arasında Bursa Büyükşehir Belediyesi'nde Ulaşım Daire Başkanı olarak görev yaptı şu an ise özel bir ulaşım firmasında danışman olarak çalışmakta. Sunumunun başlığı ise; Ulaşım Çeşitliliği Açısından İzmir Uygulamaları buyurun hocam.

## **Taceddin KINAY**

Bursa Büyükşehir Belediyesi Eski Ulaşım Dairesi Başkanı

Teşekkür ederim sayın başkan. Ulaşım sistemleri hakkında yapılan sempozyumlar, paneller ve benzeri etkinlikler toplu ulaşım kültürünün yayılması, yaygınlaşması, bu bilincin oluşturulması ve ülkemizde konu hakkında sözü olan herkesin bir araya gelip tecrübelerini paylaşması ve dayanışması açısından çok önemli. Bu çerçevede şehir planacıları odasını “Kentsel Ulaşım Planlaması, Politikaları ve Deneyimleri” sempozyumunu hazırlayan oda yöneticilerine ve emeği geçen herkese teşekkür ediyorum.

Ülkemiz 1950’li yıllardan sonra hızlı bir kentsel nüfus artışına sahne olmuştur. Dönemin yöneticileri, bu hızlı gelişmeyi karşılayacak imar kararlarını planlayıp uygulamaya koyamamışlardır. Bu nedenle de kentlerimiz çoğunda kentsel donanımın gerektirdiği yeşil alanlar, sosyal donatılar, sağlıklı konut alanları gibi alanlardan mahrum kalmış ve bugün çarpık kentleşme diye adlandırdığımız durum ortaya çıkmıştır. Bugün imar ıslah planları, gecekondü önleme bölgeleri, kentsel dönüşüm gibi kavramlarla, bu çarpık kentleşmenin sakıncalarını gidermek için mücadele edilmektedir.

Benzer süreç ulaşım kavramında da yaşanmış nüfusu artan kentlerimizde büyüyen ulaşım ihtiyacının nasıl karşılanacağı, artan nüfus ile birlikte artan otomobil sayısı karşısında nasıl politikalar izleneceği konusunda yeterli ve etkin çözümler bulunamamış, üretilip uygulanamamıştır.

Hızlı ve kontrolsüz bir kentleşme süreci içindeki ülkemizin birçok kentinde geçmişteki imar uygulamalarından kaynaklanan düşük kapasiteli bir yol şebekesi vardır. Bu nedenle de orta ve büyük ölçekli kentlerde yapılan ulaşım anketlerinde en büyük sorun ulaşım olarak ortaya çıkmaktadır. Hızla artan nüfus, işgücü ve araç sahipliği gibi etkenler günümüzde önemli bir sorun olan kent içi ulaşımın öncelikle büyükşehirlerde olmak üzere bilimsel yöntemlerle çözümlenmesi ve düzenlenmesini zorunlu kılmaktadır.

Bir kentin ulaşım sisteminde rol alan aktörler, raylı sistemler, deniz ulaşımı, otobüsler ve ara toplu taşıma araçları, taksi, minibus ve servislerden oluşan, otomobillerden oluşmaktadır. Ancak bu araçların görevlerini tanımlamakla bitmiyor, trafik ve ulaşım sorununa çözümler getirilmesi için bu unsurların birbirleri ile olan ilişkileri toplu taşıma ve ara toplu taşıma türlerinin entegrasyonu, özel ulaşım dahil bütün ulaşım araçlarının birbirleri ile rekabet etme yerine, birbirlerini tamamlayacak şekilde işletilmesi için bir bütün olarak planlanması, işletilmesi, otopark politikaları hatta bunların nasıl yönetileceğine dair bir kurumsal yapılanmayı da içeren yelpazesi geniş kapsamlı çalışmalar ve gayretleri içerir.

Ancak bir kentin ulaşım sistemi değerlendirilmesinde akademisyenler ve ulaşım planacıları ağırlıklı olarak raylı sistemlerin güzergahları, yolculuk değerleri ve kapasiteleri ile il-

gilenmekte, zaman zaman katlı kavşakların o kentin trafiğine olumlu ya da olumsuz etkilerinin neler olabileceği üzerinde durmaktadırlar ama biraz önce sıralamış olduğum bunların alt başlıkları ile ilgili içerik çoğu zaman göz ardı edilmektedir.

Oysa raylı sistemler dışındaki ulaşım aktörleri ile ilgili politikalar, uygulamalar, kamunun beklentileri, kentin ve kentlinin yaşam kalitesi üzerindeki etkisi çok büyüktür. Ayrıca bu sistemler doğru kurgulanıp uygulanmadıklarında raylı sistemlerin kapasiteleri üzerinde de oldukça önemli rol oynarlar. Zaten belediyelerin bütçelerine bakarsanız çok büyük bir kısmını ulaşıma yatırmış olmalarına rağmen arzu edilen hizmet düzeyine bir türlü erişilememiştir. Bence buradaki en önemli kısım biraz önce anlatmaya çalıştığım bu alt başlıklarla ilgili operasyonların yeterince yapılmamasıdır. Bu nedenle, bu sunum kapsamında bu ihmal edilmiş olduğunu söylediğim alt başlıklar ile ilgili ulaşım sistemi üzerindeki etkiler üzerinde durulmuştur.

Bu alt başlıklar oldukça fazla olup haklarında ciltler dolusu bilgi bulunan konulardır. Ancak buradaki konuşma süresinin sınırlı olması nedeniyle bunlardan sadece bir kaçını belki kent merkezinin korunması, otopark politikaları, yaya ve bisiklet ile ilgili konuları incelemeye çalışacağız. Ayrıca bunların ulaşım bilimi hakkındaki karşılıkları, dünyadaki ve Türkiye'deki uygulamaları ve İzmir'deki yansımalarını da birkaç slaytla sunmaya, arz etmeye çalışacağım.

Bu konu hakkında bilgi toplamak için Büyükşehir Belediyesinin web sitesinde Ulaşım Master Planını, biraz önce Yıldırım Hocam anlattı, bu alt başlıklar ile ilgili ne tür roller vermiş, görevler belirlemiş, bakmaya çalıştım. Ama o özette de, Büyükşehir Belediyesinin raylı sistemlerle ilgili çok ayrıntılı bilgiler verildiğini ama alt başlıklar ile ilgili o özet raporda da bir bilgiye rastlayamadım.

Bu alt başlıklardan bir tanesi, “kent merkezinin korunması ve otopark politikalarıdır. Ulaşım talebinin en yüksek olduğu yerler kent merkezleridir. Dolayısıyla trafikten en çok etkilenen alanlarda kent merkezleridir.

Kent merkezleri kentin en önemli bir araya gelme, yaşama ve paylaşım mekanı olarak hepimiz için oldukça önemli alanlardır, aynı zamanda da kentlerin sembol alanlarıdır da. Motorlu taşıtların kent merkezine girerek daha fazla kullanması önemli sorunlara neden olmaktadır. Otomobil ve diğer motorlu araçların kent merkezinde yaygın kullanımı ile birlikte trafikte ciddi tıkanmalar yaşanmakta, araçlar da kentleri gürültü, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği, sosyal alanların yok olması gibi sorunlarla tehdit etmeye başlamışlardır.

Kentsel alanda özellikle merkezi alan çok kıymetlidir ve çok dikkatli kullanılmalıdır. Merkezlerin ana hedefi; trafik yükünü taşıyan alanlar oluşturmak değil, alışveriş, kültürel ve eğlence için gelen kişilere mekan sağlamaktır. Kent merkezinde çevre ve yaşam kalitesini yükseltmek ve tabii çevreyi korumak amacıyla özel araç trafiğini azaltıcı önlemler almak zorunludur. Gelişmiş ülkelerde kent merkezinin araç istilasından korunması için çok çeşitli ve radikal önlemler alınmaktadır. Dünyadaki bu uygulamalara ait birkaç tane örnek vermek istiyorum.

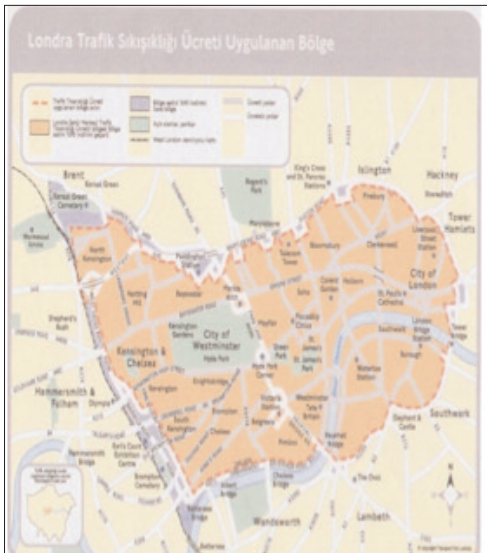


Özel araç kullanımı ile ilgili olarak Londra ve İzmir verileri karşılaştırıldığında Avrupa'daki özel araç artışı ile İzmir'deki araç artış oranı arasında farklar ortaya çıkmaktadır. 1990 yılından bu yana Londra'da son 20 yılda yarım milyonluk (%6,6) bir nüfus artışı ile Avrupa'nın en hızlı büyüyen şehri olarak ilan edilmiştir. Aynı süre içerisinde İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisindeki nüfus 1 milyon 600 bin kişi (%91) artmıştır. İzmir nüfusu sayısal olarak Londra'nın 3 katı, oransal olarak da 14 katı artmıştır.

Aynı süre içerisinde İzmir'deki motorlu taşıt sayısı 3.7 kat, 4 kat artarak şuanda 540 bine ulaşmıştır. Böyle bir mukayeseden sonra yani İzmir'deki hem nüfus, hem de motorlu taşıt sayısı artışındaki bu yüksek rakamlar olmasına rağmen Londra'da alınan önlemlere barksak;

Londra da bunlardan biri özel araç kullanımına getirilen trafik sıkışıklığı ücreti uygulamasıdır. Şehir merkezi içinde Trafik Sıkışıklığı Vergisi uygulamasıyla Londra, trafik sıkışıklığını esaslı bir şekilde azaltan dünyadaki ilk büyük şehir olmuştur.

Uygulama kent merkezine giriş için trafik sıkışıklığı ücretidir. 2003 yılında başlamıştır. Öncelikle 3 km<sup>2</sup>'lik alana girişi 5 pound olarak yapmışlardır. Fakat bu durumdan çok olumlu sonuç aldıkları için 2006 yılında bu alanı 9 km<sup>2</sup>'ye çıkartmışlar ve giriş ücretini de 8 sterline çıkartmışlardır. Trafik sıkışıklığı vergisi bu alan içerisinde hafta içerisinde sabah 7 ile 18:30 saatleri arasında uygulanmaktadır ve bu yasaya göre de trafik sıkışıklığı ücretinden kazanılan tüm gelir daha fazla otobüs tahsisi, yol güvenliğini geliştirme önemleri, daha iyi yürüme yolları, okula giden yolların daha güvenli hale getirilmesi, daha iyi bisiklet yolları gibi Londra'da taşımacılığı geliştirmek için yatırımlarda kullanılması gerekmektedir. O yıllarda ilk açıldığında bir yıllık dönemde trafik sıkışıklığı ücretinden 93 milyon pound gelir elde edilmiştir ve Londra'nın ulaşım hizmetlerinde kullanılmıştır.



Londra'da alınan ikinci tedbir de düşük emisyon bölgesi uygulamasıdır. Çünkü Londra İngiltere'nin en yoğun ve Avrupa'nın en fazla hava kirliliğine sahip olan kentlerden birisidir. Yol trafik emisyonları, Londra hava kirliliği emisyonlarının ana kaynağını oluşturmaktadır. Bu nedenle trafik kirliliğinin azaltılması ile insanların sağlığı ve yaşam kalitesinin yükseltilmesi amacıyla özel araçlarda özellikle ve diğer araçlarda belirli kısıtlamalar getirilmiştir. 2008 tarihinden itibaren Londra Belediyesi tarafından şu alan düşük emisyon bölgesi olarak uygulanmaya başlanmıştır.



Şekil 1. Londra düşük emisyon bölgesi uygulanması

Bu alan içerisine giren kamyon, otobüs, otomobil tüm araçlar için düşük emisyon uygulanması vardır. Buraya da en az euro 3 standardındaki araçlarla girebilirsiniz hatta o broşürde 2012 yılından itibaren de bu standardın euro 4 motoruna çıkartılacağına dair bir bilgi vardı. Bu standartlara sahip olmayan araçların girişinden 200 poundluk bir gelir elde edilmektedir. Bahsettiğim gibi Londra’da trafik sıkışıklığı bölgesi ve düşük emisyon bölgesi ile yüz milyonlarca pound gelir elde edilmiş ve bu elde edilen gelir de Londra’nın ulaşım sistemi üzerinde harcanmıştır.

**GÖTEBORG'DA TRAFİK SIKIŞIKLIĞI VERGİSİ**

Göteborg'da 1 Ocak tarihinden itibaren Trafik Sıkışıklığı Vergisi uygulamaya başlanacaktır. Bu vergi ile Göteborg kentinde ulaşımı kolaylaştırmak, daha sağlıklı bir çevre yaratmak ve Batı İsvetç Paketi altyapı yatırımlarının finansmanına katkıda bulunmak amaçlanmaktadır.

Trafik sıkışıklığı vergisi hakkında bilgiler  
Trafik Sıkışıklığı Vergisi Fazanesi Cuma günlerinde 06.00 ve 18.29 saatleri arasında levye tescilli araçlardan alınacaktır. Göteborg'daki araç kontrol ve kayıt istasyonlarından her gün için hangi saatte geçilmesi gerektiğine bağlı olarak 8, 13 veya 18 kron alınacaktır. Tazir başına ödenen maksimum miktar günde 60 kron olacaktır. Vergi cumartesi günleri, tatil günleri, bazı günleri hariçtir ve Temmuz ayında alınmaz. 60 dakika içinde bir denetim kontrol ve kayıt istasyonundan geçiyorsanız sadece bir kez vergi alınacaktır. Bu şekilde geçiş ücretlerinin en yüksek olanı ödenir.

**Ödeme**  
Trafik Sıkışıklığı Vergisinin alandığı saatlerde araç kontrol ve kayıt istasyonlarından geçen araçlar otomatik olarak kaydedilir. Levye Ulaştırma Ajansı (Transportstyrelsen) araç sahibine geçiren araçlar için takip eden ayın sonunda vergi kararıyla. İhtilafli bir ödeme fişini verir. Otomatik ödeme talimatı veriyorsa elektronik fiş mesajıyla bildirimde bulunmanız gerekir.

1. Ay	2. Ay	3. Ay
Araç geçişler kaydedilir.	İhtilafli fiş ile ilgili vergi talep edilir. Ödeme fişini ayın sonunda postalanır.	İhtilafli fiş ile ilgili geçişler tutarları 3. ayın son çayırının günü hesaplanarak girilir olacaktır.

Benzer bir durum Gothenburg’da da uygulanmaktadır trafik sıkışıklığı vergisi. Bu vergi Gothenburgh kentinde ulaşımı kolaylaştırmak daha sağlıklı bir çevre yaratmak amaçlı uygulanmıştır. Burada da gene İngiltere’deki gibi hafta içerisinde saat 06:00 ile 18:30 saatleri arasında geçen taşıtlardan alınmaktadır. Bu arada da saatlere göre değişik ücretlendirme yapılmış ve 08:00 ile 18:30 arasında alınmıştır.

Paris’te de 3 gidiş 3 geliş bazı yollar tamamen lastik tekerlekli araçlardan kurtarılacak üzere toplu taşıma araçlarına tahsis edilerek bu hale getirilmiştir.

Avrupa birliği ülkelerinde trafik için ayrılan alanların kullanımında bir öncelik sırası belirlenmiştir. Buna göre; öncelikle yaya, sonra çevre dostu motorsuz araç olarak motosikletler, daha sonra toplu taşıma araçları, daha sonra hareket halindeki araçlar, en son da otopark halindeki araçlara ayrılmıştır.

- İnsan (Yaya),
- Çevre Dostu Motorsuz Ulaşım Araçları (Bisiklet),
- Toplu Taşıma Araçları,
- Hareket halindeki özel araçlar
- Duran Araçlar (Otopark),

Amsterdam'ın ünlü o Damrak Caddesi de kent merkezini oluşturan bu alanda tam bu sisteme göre yapılmıştır. Çok geniş bir kaldırım vardır, bir bisiklet yolu vardır ve yol toplu taşıma için tahsis edilmiştir. Bütün bunlardan bir alan arta kaldıysa ki tek şerit kalmıştır, lastik tekerlekli araca ayrılan sadece 1 şerittir. Oraya ait bir başka görüntü, bisiklet yolunun daha iyi görülebilmesi için, burada da gördüğümüz gibi sadece 1 şeritlik yer bırakılmıştır.



Şekil 2. Damrak yol yüzeyinin kullanımı

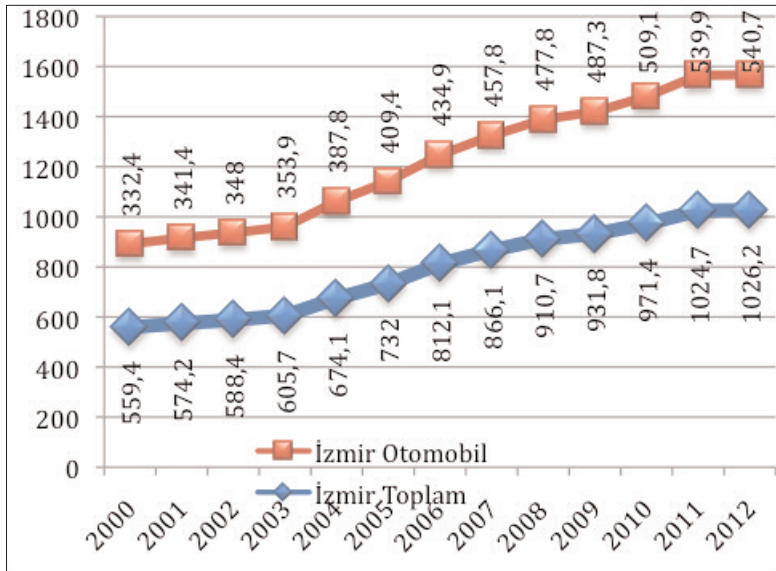
Benzeri durum Eskişehir'de de vardır. Şu gördüğümüz yerde Türkiye'nin genel bir manzarası, otomobiller, otobüsler, minibüsler, park eden araçlar ve bir karmaşa, belki de hava kirliliği yaratılırken, işte hepimizin bildiği gibi toplu taşıma ve yayaya tahsis edilerek bu hale getirilmiştir.

Özetle kent merkezinin araç istilasından kurtulması için;

- Toplu taşımanın geliştirilmesi,
- Bireysel ulaşımın sınırlandırılması,
- Bazı yol ve alanlarda otomobil trafiğinin yasaklanması,
- Özel otomobiller için yol kapasitesinin azaltılması, otopark arzının sınırlandırılması,
- Otopark ücretlendirme politikaları,
- Yol ve alan ücretlendirme gibi politikalar izlenmektedir.

İzmir'e gelince, İzmir'de kent merkezinin araç istilasından kurtulması için biraz önce bahsettiğim gibi trafik sıkışıklığı vergisi, düşük emisyon bölgesi uygulaması veya yol profillerinin öncelikle yaya ve sonra bisiklet, sonra toplu taşımaya ayrılmasına yönelik kademelenmesine ilişkin hiç bir uygulamaya rastlanamamaktadır.

Bu gün kent merkezine dilediğiniz araçla dilediğiniz saatte dilediğiniz gibi girersiniz ve dilediğiniz kadar süre kalabilirsiniz. Dolayısıyla kent merkezinin istilasının önlenmesi için hiç bir tedbir yoktur. Ve belki de Buca tünelinin öncelikle bu çerçevede değerlendirilmesi gerekmektedir.



Şekil 3. İzmir Motorlu taşıt Artış Grafiği

Bu alt başlıklardan birisi de otopark politikalarıdır. Kentimizdeki otopark sayısını bula bilmek için öncelikle biraz önce bahsedilen ulaşım master planına baktım, orada bula bildim. 1986 yılında 77 bin araç varmış, 1990 yılında 135 bin olmuş, bu ikinci şemayı da TÜİK verilerinden elde ettik. 2000 yılında 332 bin ve 2012 yılında da 540 bine ulaşmıştır. Yani 2000 ile 2013 yılları arasında yüzde 63 lük bir motorlu taşıt sayısına sahne olmuştur.

Ancak bu rakamları da çok yüksek görmemek lazım, araç sayısındaki yüksek artışa rağmen araç sahipliği konusunda hem İzmir hem de ülkemiz henüz doyma noktasının çok al-

tındadır. Bundan önceki oturumlarda konuşmacılarda ifade ettiler. Avrupa Birliği ülkelerinde her bin kişiye düşen motorlu taşıt sayısına ait bir grafik arz etmeye çalışıyorum. Buradan bir grafik okursam, Almanya'da 509, İspanya'da 480, Avusturya'da 522 gibi rakamlar var. Bunların ortalaması 450 civarındadır ve yine en son 2012 deki TÜİK verilerinde nüfusla otomobil sayısını mukayese ettiğimizde, otomobil sayısıdır, motorlu taşıt değil, Türkiye ortalaması 111'dir. İzmir'de 135'dir. Avrupa Birliği seviyesindeki rakamlara ulaşana kadar hızla bir motorlu taşıt sayısında artış beklenmektedir.

Ancak bu kadar büyük motorlu taşıt sayısına daha çok yol yapmak, daha çok kavşak yapmanın da çözüm olmadığı artık aşikardır, herkes tarafından ifade ediliyor. Dolayısıyla kent merkezinin araç istilasından korunmasının yollarından birisi otopark politikalarıdır. Kent içi ulaşımın temel öğelerinin başında gelen otoparklar bu çözüm sürecinde önemli bir yer tutmaktadır. Otopark düzenlemesi ve işletilmesi kent ulaşım sisteminin yönetilmesinde ve yönlendirilmesindeki en önemli araçlardan birisidir. Otopark arzı yaratılması ve otoparkların işletilmesi sadece otomobillerin otopark talebine cevap vermek olarak algılanmamalıdır. Otoparklar otomobil yolculuklarının yönetilmesi ve denetlenmesi için bir araç olarak kullanılmalıdır.

Bu konuda da otoparkların kent merkezinde yapılmamasına yönelik ulusal politikalar belirlenmiştir. 2009 yılında 10. ulaştırma şurası yapıldı. O şurada da;

“Kentler için belirlenecek otopark politikaları ile tüm dünya kentlerinde olduğu gibi otomobiller için kent merkezlerinde otopark kısıtlamaları veya ücret bölge uygulamasına gidilmesi, sağlanmalıdır.” şeklinde otopark stratejileri geliştirilmiştir.

Şimdi İzmir'deki otoparklara bir baktığımızda kent merkezini Konak ve Alsancak gibi görsük burada iki grup otopark görüyoruz. Birincisi çeperlerde oluşmuş Konak, Mezarlık Başı, Kahramanlar ve Alsancak otoparkları. Birinci grup bunlar, bunlar kent merkezinin çeperleri içerisinde yer alıyor. 2. Grup otopark ise bu kent merkezinin tam içinde Vakıflar, Kemeraltı, Basmane, Hilton ve Alsancak olarak görülmektedir.



Şekil 4. İzmir Kent Merkezi Otopark Alanları

Birinci sırada yer alan otoparklar ulaşım politikaları ve kent merkezinin korunması açısından doğru yerde konumlandığı söylenebilir. Ancak ikinci sırada yer alan, kent merkezinde yer alan otoparklar ise araçları kent merkezine davet eden tesislerdir. İlginç olan şu ki, bu kent içerisindeki otoparkların çoğu imar planı tadilatları ile elde edilmiştir. Şükür bunlardan bir tanesi Kemeraltı bugün yıkılmış, o yaya bölgesi içerisine araçlar daha az girmektedirler.

Yine kent merkezinin korunmasından bahsediyorsak, kent merkezinin araç trafiğinden arındırılması ve bu amaçla uygulanan otopark ücretlendirme politikası ise, gelişmiş ülkelerde iki unsur göze çarpmaktadır. Birincisi süre sınırlandırılması, ikincisi kademeli tarife uygulaması. Büyükşehir Belediye Meclisinin 2013 yılı için belirlemiş olduğu Alsancak, Çankaya, Konak, Mimar Kemalettin katlı otoparklarında yani kent merkezinde yer alan bu otoparklarda sadece 2 kademe ön görülmüştür. 12 saat ve 24 saat. Ama bunlar kadar stratejik öneme sahip olmayan Bostanlı, Bornova otoparklarında da 3 kademeli; 6 – 12 ve 24 saat olmak üzere 3 kademeli bir tarife uygulanmaktadır. Ayrıca bu yerlerde 12 saate kadar yapılan paklanmalardan sadece 5 lira ücret alınmaktadır. Ayrıca hiç bir otoparkta da süre sınırlaması yoktur.

Daha vahim olan bir durum var. Tüm kamunun kullanımına açık olan bu otoparkların bir kısmı abonelere tahsis edilmiş durumdadır. Yani o abonelere siz aracınızla gelin, merak etmeyin kent merkezinde size bir otopark da vereceğiz denmektedir.

Kent merkezindeki otopark talebinin bir kısmının merkez dışında karşılanması için merkez içinde pahalı, merkez dışında daha ucuz ya da ücretsiz otopark uygulaması tavsiye edilmektedir. Ancak yukarıdaki bahsedilen tarifelerde merkez içi ve dışı olmak üzere bir tarife farkı da uygulanmamaktadır. Özetle kent merkezimizde otoparkların konumlandığı yerler, ücret kademelenme aralıklarının çok büyük olması, merkezdeki tarifenin çok ucuz olması, merkez içi ve dışı tarife farkının olmaması ve biraz önce söylediğim gibi daha da önemlisi abone uygulamasının yapılması kentte bir otopark politikasının olmadığını göstermektedir.

Otopark işletmelerinde arzu edilen bir durum da toplu taşıma araçlarının son durak ya da durak yerlerinde otoparkların yapılıp bu parklara araçlarını bırakanların ilave bir ücret ödmeden toplu taşıma araçlarından yararlanmasıdır. Gelişmiş ülkelerde “Park and Ride” dediğimiz, Türkiye’de de “park et bin” veya “park et devam et” diye tercüme ettiğimiz bu uygulama, bu sistemin işletilebilmesi için buradaki ücretlendirme, otoparklardaki ücretlendirme sistemini kentteki toplu taşımadaki bilet ücret toplama sistemi ile entegre edilmesi gerekmektedir. Aynı ücret toplama sisteminin kullanılması gerekmektedir. İzmir’de bu amaca uygun olarak yerlerimiz vardır. Biraz önce İsmail Bey anlattığında bir çok transfer merkezi İzmir’de yapıldı, bunlarında görüntüleri vardır, işte Bostanlı Vapur İskelesi ve yandaki otopark, Bornova’daki Aktarma Merkezi viyadük altındaki otopark ve metro, Migros, Alsancak’taki katlı otopark önündeki otobüs durakları, Fahrettin Altay’daki vapur ve önündeki otoparklar yani bir toplu taşıma aracı ve önündeki otopark uygulaması vardır. Ama bu otoparkların hiç birisinde park and ride uygulaması yoktur. Bu

artık çok müsait bir durum. O tarafa geçilmemiştir. İzmir'in belki de hızla artık burada ücretlendirme sisteminde bu otoparklarda bu toplu taşıma araçlarının az evel söylediğimiz gibi aynı akıllı kartlarla ve ücretsiz olarak sağlanması gerekmektedir.



Şekil 5. Bostanlı Aktarma Merkezi

### Özet olarak;

- İzmir'de bir otopark politikası bulunmamaktadır,
- Otoparkın ulaşım ve trafik düzenine etkileri dikkate alınmadan, artan otopark talebini karşılamak endişesi ön planda tutulmaktadır,
- Ücretlendirme sistemi araçların kent merkezine gelişini önleyecek nitelikte değildir,
- Otopark süre sınırlaması uygulamasına rastlanmamıştır,
- Park yasağı olan yerlerde denetim eksikliği vardır,
- Bunların sonucu bütün cadde ve sokaklar araç parkı altındadır,
- Parkeden araçlar akan trafiği etkiler durumdadır,
- Sadece cadde ve sokaklar değil araçlar aynı zamanda kaldırımlarda da park etmektedir.
- İkinci sıra parklara rastlamak mümkündür,

Burada bahsetmek istediğim bir konu daha var. Kent merkezinin korunması başlığı altında incelenmesi gereken diğer bir konu kent merkezindeki trafik işletim modelidir. Kent mer-

kezinin dolaşım planı ve buradan geçecek olan toplu taşıma, otomobil ve ağır tonajlı araçlara ilişkin rollerin belirlenmesi ve yol profillerinin buna göre belirlenerek uygulanmasıdır. Bu çerçevede İzmir’de en önemli bölge Kemeraltı çevresidir. Şu bahsettiğimiz plan biraz önce Ali Rıza Bey’in çok çaba sarf ederek yaptığı bir plandır. 1994 yılında hazırlanmış ve o gün için devreye konmuştur. Bu plana göre Kemeraltı’nın her sokağı ele alınmış, 4 kademeli işletme modeli öngörülmüştür. Mutlak yaya bölgesi, yaya yolları, diğer yollar ve otopark erişim yolları olarak sınıflandırılan bu yolların işletme şekilleri de yer almıştır. Yani bu araçların hangi saatlerde kapanıp açılacağına dair bilgiler yer almıştır. Bu gün kentin göz bebeği Kemeraltı’nda yayayı dikkate alan bir işletme planı bulunmamakta ve uygulanmamaktadır. Hatta o gündeki anılarımızı da söylersek Büyükşehir Belediyesi de Konak Belediyesi de bu işletme planını üzerlerine almayı pek istememişlerdir. Sadece trafik polisinin denetimine bırakmışlardır.

Öneriler: Kemeraltı trafik planının gözden geçirilmesi, yeni şartlara göre uyarlanması ve uygulanmasıdır. Otopark ücretlendirme tarifeleri ve sistem teknolojisi “park and ride” uygulamasına uygun hale getirilmelidir. Kent merkezindeki otoparklara süre uygulaması mutlaka konmalıdır. Sınırlı sürelendirme. Abone uygulaması derhal kaldırılmalıdır. Kademeli tarifelendirme böyle 6 saat – 12 saat değil, bir saatlik yarım saatlik dilimler haline getirilmelidir. Otopark ihlalleri çok yerde kaldırılmalıdır ve kaldırım işgalleri de önlenmelidir.

Bu gün sadece otopark ve kent merkezinin korunmasına ilişkin maddelerden bahsetmeye vaktimiz yetti. Aslında belki de yayanın, bisikletlinin, bütün toplu taşıma araçlarının entegrasyonunun nasıl yapılacağı konularına da bir zaman ayırmak gerekir. Bu konular konuşmamın başında da belirttiğim gibi ihmal edilmiş konulardır. Çünkü toplu taşıma deyince bütün söz sahibi olan insan raylı sistemler nereye yapılıyor, nasıl yapılıyor, kapasitesi nedir, doğrumu, yanlış mı? Katlı kavşaklar kente ne fayda getirir, ne zarar getirir, belki de İzmir özelinde konuşuyor olsak, tüp ya da körfez geçişi neler yapar diye konuşuyoruz, bunlar da konuşulması gereken konular ama bu bahsettiğim alt başlıklar sağlıklı çalışmıyor ise bu yaptıklarımızın hiç birisi umulan faydayı sağlamamaktadır. Ben gene bir örnek vermeden geçemeyeceğim, sayın başkan, bu gün raylı sistemlerimizi kuruyoruz çok ciddi yatırımlar yapıyoruz ama onlara paralel çalışan servis araçları halen faaliyetlerine devam ediyorlar ve kapasitelerinin çok altında çalışıyorlar. Bu konuların öncelikle ele alınması ulaşım sistemi açısından hayırlı olacaktır diyorum. Teşekkür ediyorum.



## **Zeki YILDIRIM**

(Karabağlar Belediyesi, Ettid Proje Müdürü)

Taceddin Bey'e bu güzel sunumu için çok teşekkür ediyoruz ve aslına bakarsanız şöyle bir toparlayacak olursak genel politikalar, ulaşım politikası ve daha sonrada ulaşım planlaması üzerine bu oturumda da İzmir üzerinde gördüğünüz gibi değerli sunumlar yapıldı. Ancak şunu hepimiz fark ediyoruz ki özellikle uygulama açısından ve sorunlar açısından baktığımızda sorunların üzerinde çok fazla duracak vaktimiz kalmadı. Bunu tabi oda yönetiminden o zaman bir ikinci toplantıyı talep etmek durumunda kalacağız çünkü sorunlar ve çözüm önerilerine açıkçası daha gelemedik.

Oturumu kapatırken, herkese çok teşekkür ederiz. Süremizi çok aştığımız için lütfen kusura bakmayın, hepinizden özür diliyorum, sabrınız için teşekkür ediyorum. Sonuç bildirgesi olarak da Evren Hocanın bir toparlaması olacaktı, teşekkür ederiz.

## **Sonuç Bildirgesi**

**Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. – DEÜ, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

## **Hilmi Evren ERDİN**

(Yrd. Doç. Dr. - Dokuz Eylül Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)

TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi tarafından gerçekleştirilen “Kentsel Ulaşım Planlaması, Politikaları ve Deneyimleri” konulu Ulaşım Sempozyumu’nun ilk oturumdan itibaren değerli konuşmacılar ve katılımcılar ile yürütülen tartışmalar ulaşım planlaması alanının kent planlama disiplini içinde ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu ve karşılıklı ilişkisini ortaya koyması açısından çok anlamlıdır. Bu noktada, sempozyumun düşündürdüklerini, kazanımlarını ve çıktılarını sonuç bildirgesi içerisinde ortaya koymadan önce konuşmacıların yaptıkları konuşmaları ve öne çıkardıkları hususları kısaca hatırlamakta fayda bulunmaktadır.

Açılış konuşmaları ile başladığımız Ulaşım Sempozyumu’nda; TMMOB Şehir Plancıları Odası Başkanı Sayın Necati Uyar, ulaşım planlaması çalışmaları içerisinde yer alması gereken ulaşım projelerinin, yatırımlarının bütünsel bir çerçevede ele alınmaktan uzak olduğunu, daha çok parçacı projeler, bir başka deyişle noktasal projeler ile ulaşımın ele alındığını ifade etmiştir. Bu durumun kentlerimizin mevcut ulaşım sorunlarını çözemediğini ve yeni sorunların ortaya çıkmasına yol açtığını ve bu işleyişte siyasilere önemli rol oynadığını belirtmiştir. Sempozyumun açılış konuşmasını yapan Sayın Ali Rıza Gülerman ise konuşmasında; yeni Büyükşehir yasası ile il sınırına dayanan kent planlama çalışmalarının sınırının ulaşım planlaması çalışmalarının sınırlarını da değiştirdiğini, bu çerçevede gerek kent planlama gerekse de ulaşım planlaması çalışmalarının farklı bir boyutta ele alınması zorunluluğunun ortaya çıktığını ifade etmiştir. Ayrıca, kentlerin ve mekanın gelişim ve dönüşüm sürecinde mekanın ulaşım ile entegrasyonunun çok önem taşıdığı ancak özellikle ülkemiz pratiğinde maalesef bu sürecin tersten yani önce yerleşmenin oluşması, sonra kent planlarının oluşturulması ve en son olarak ulaşım planlarının yapılması şeklinde gerçekleştiğini ve bu yüzden kentsel ve mekansal gelişimin ulaşım ile eşgüdümlü bir şekilde ele alınması ve kurgulanması gerektiğini belirtmiştir. Bu çerçevede, İzmir’de de olduğu gibi ulaşım ile ilişkili geliştirilen toplu taşımacılığa öncelik verilmesi, alternatif ulaşım alt sistemlerinin yaratılması, desteklenmesi ve aralarında entegrasyon sağlanması, alternatif işletme stratejilerinin, fiyatlandırma politikalarının ve organizasyonunun geliştirilmesi, kent trafiğinde modern çözümlerinin uygulanması gibi çeşitli yaklaşım ve projeler ile kentlerin hem ulaşım altyapılarının etkinliğinin artırılması hem de ulaşım altyapısına bağlı olarak mekansal gelişiminin sağlanabileceğini vurgulamıştır. İzmir kenti özelinde Çeşme otoyolu, Alsancak Limanı’nın geliştirilme kararı, Çandarlı Limanı, Serbest Bölge ve Havaalanı yer seçim kararları, kentin kuzey ve güneyinde yer alan havzaların mallarını limana taşıyan demiryolu güzergahları ve bağlantıları gibi farklı zamanlarda kentin planlarından bağımsız olarak üretilen ulaşım kararlarının İzmir kentinin mekansal gelişimini yönlendiren ve sınırlandıran unsurlar ola-

rak ortaya çıktığını ve bugün bunların İzmir kentinin planlanmasının önünde önemli bir engel olarak durduğunu belirtmiştir.

Sempozyumun “Planlama ve Ulaşım” başlıklı birinci oturumunda; “Kentsel Ulaşım Politikaları” üzerine konuşmasını yapan Sayın Cüneyt Elker; trafik sorunlarının temelinde noktasal ve bireysel, bir başka deyişle otomobil odaklı bir yaklaşımın olduğunu ve bu sorunların çözümü için toplu taşıma öncelikli çözümlerin geliştirilmesi gerektiğini, otomobil ve toplu taşıma sistemleri arasında çeşitli parametreler (araç sayısı, yakıt tüketimi, işletme giderleri, hava kirliliği vb) üzerinden yapılan kıyaslamalar ile ortaya koymuştur. Bu çerçevede kentlerimizde yaşanmakta olan trafik sorunlarının çözümü için hem yolculuk talebini kontrol eden, düzenleyen ve sistemler arası yönlendiren toplu taşıma öncelikli çağdaş ulaşım politikalarının benimsenmesi hem de uygulamada yaşanmakta olan güçlükleri ortadan kaldırmaya yönelik teknik ve yasal düzenlemelerin yapılması gerektiğini belirtmiştir. “Kentsel Raylı Sistemler Planlama ve İşletme Politikaları” başlıklı konuşmasını yapan Sayın Ela Babalık Sutcliffe; raylı sistemlerin diğer toplu taşıma sistemlerinden ayrılan avantajlı niteliklerini ortaya koymuş ve raylı sistemlerin kapasiteye uygun güzergahlarda planlanması ve kent planlarıyla entegre olması ile kentsel gelişimin kontrol edilebileceğini, yönlendirilebileceğini ifade etmiştir. Bu noktada raylı sistemleri destekleyecek işletme ve ulaşım politikalarının geliştirilmesine de ihtiyaç bulunduğunu belirtmiştir. Bu oturumda son konuşmacı olarak yer alan Sayın Fikret Zorlu ise “Ulaşım Planlamasında Aktörlerin Roller ve Etkileri” üzerine yaptığı konuşmasında; ulaşım planlarının genel olarak şehir plancısı, inşaat mühendisi ve mimarlardan oluştuğunu, kent içi ulaşımında gerek politika, karar ve strateji üretmede (Belediye, Ulaştırma Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Devlet Planlama Teşkilatı, Ulaşım Planlama Dairesi, Ulaşım Koordinasyon Merkezi, Ulaşım Planı Müellifi, İmar Planı Müellifi gibi) gerekse de uygulamada (taksiciler, minibüsçüler, arazi sahipleri, belediye meclis üyeleri, uzmanlar gibi) karmaşık bir yapının söz konusu olduğunu, sorumlu bir kurum tarafımdan zorluğunu ve ulaşım planlaması ve imar planlaması arasındaki karşılıklı ilişkiden hareket ederek şehir plancısının ürettiği yoğunluk ve arazi kullanım kararlarıyla ulaşım planlaması çalışmalarının ana aktörü olduğunu ifade etmiştir.

Sempozyumun “Kentlerde Ulaşım Planlama Deneyimleri” başlıklı ikinci oturumunda; “Planlama Eğitiminde Ulaşım ve Doğru Bilinen Yanlışlar” başlıklı konuşmasını gerçekleştiren Sayın Murat Çelik, eleştirel bir bakışla ulaşım ve ulaştırma ile ilgili olarak şehir plancısının rolünü, eksikliklerini ve yetersizliklerini ortaya koymuş ve kentin kapasite sunumu olarak algılanmamasından kaynaklanan sorunları ifade etmiştir. Kent planları ile ulaşım planlarının eşgüdümü olarak yapılmaması ve planlama sürecinde etaplama yapılmamasına bağlı olarak bütün plan nüfusu için ulaşım altyapı yatırımlarının yapılmak zorunda kaldığını ve bunun da ciddi bir kaynak israfına yol açtığını belirtmiştir. Ayrıca gerek üniversitelerde lisans ve yüksek lisansta verilen planlama eğitimi düzeyinde gerekse de meslek odaları düzeyinde eleştiriler getirmiş, ulaşım planlamasına yeterli seviyede yer verilmediğini, planlama çalışmalarının tasarım, peyzaj düzeyinde kaldığını ve trafik yönetim planlarına ilişkin standart ve kuralların koyulması ve çeşitli yaptırımlar

getirilerek bunların denetlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Arkasından söz alan Sayın Lütfi Rıfat Türkan “Türkiye’nin Ulaşım Planlaması Serüvenine Bir Bakış” başlıklı konuşmasında; ulaşım planlamasına yönelik karar ve stratejilerin Türkiye’nin planlamaya geçtiği dönemle birlikte Kalkınma Planları içerisinde kendine nasıl bir yer edindiğini ve tarihsel olarak nasıl bir değişim geçirdiğini ortaya koymuştur. Bu oturumun son konuşmacısı Sayın Erhan Öncü ise “Kent İçi Ulaşım: Planlama ve Uygulama Sorunları, Tanım ve Yasal Çerçeve Sorunları” başlıklı konuşmasında; ulaşım ana planının tanımının olmadığı dolayısıyla herkesin ulaşım planı kavramının içini farklı doldurduğunu, ulusal ölçekten kent ölçeğine kadar kademeli bir ulaşım planlaması stratejisinin olmadığını, ulaşım planının üst ölçekli ve uzun dönemli olmadığını ve tüm katmanları ve odakları içermediğini, onay yetkisi, denetim, yaptırım ve plan sorumlusu gibi yetkinliğin tanımsız olduğunu, ulaşım politika, hedef, strateji, standart, finansman ve akış mekanizmaları gibi birçok alanın belirsiz olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca ulaşım planlamasında yöntem ve sürece ilişkin, kimlerin ulaşım planı yapabileceğinin tanımsız olduğunu, nazım planı ile ulaşım ana planı nüfuslarının, yani kapasitelerinin çok farklılık göstermesi gibi mekansal planlamanın ulaşım planlaması çalışmalarından faydalanmadığını ve mekansal planlama - ulaşım planlaması ilişkisinin tanımsız olduğunu ve bu konularda şartname ve yönetmeliklerin bulunmadığını belirtmiştir. Böylece ulaşım planlamasında yaşanan sorunların geniş bir çerçevede ortaya konulmasını ve tartışmaya açılmasını sağlamıştır.

Sempozyumun “İzmir’de Ulaşım Planlaması, Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Kente Etkisi” başlıklı üçüncü ve son oturumunda ise; “1999-2004 Dönemi İlkeler, Hedefler, Uygulamalar ve Sonuçları” başlıklı konuşmasını yapmak üzere ilk sözü alan Sayın İsmail Hakkı Acar, İzmir Büyükşehir Belediyesi’nde görev aldığı dönemdeki deneyimlerini aktarmıştır. Bu çerçevede, 1999 öncesi dönemde her ulaşım alt sisteminin kendi alt sistemini kurduğunu, ulaşım işleticileri ve hizmetleri arasında eşgüdümün olmadığı, fiyatlandırma politikalarının olmadığını ve dolayısıyla taşıtlara öncelik veren bir yaklaşımın ve sistemin olduğunu ifade etmiştir. Görev aldığı sürede bu mevcut ulaşım düzenini değiştirmeye yönelik bireysel ulaşımın uzatılması, toplu ulaşımın yaygınlaştırılması, erişim ve ulaşım konusunda yeni anlayışın düzenlenmesi ve kentsel (mekansal) sistemlere erişmesi hedefleri çerçevesinde idari ve işletmeler arasında bütünleşmenin sağlandığını, tek elden ulaşım yönetimin sağlandığını, hat ve zaman tarifesinin bütünleştirildiğini ve yeniden yapılandırıldığını, aktarma merkezleri ile fiziki bütünleşmenin sağlandığını, deniz ulaşımının güçlendirildiğini, otobüs hatlarının iyileştirildiğini ve hizmetlerinin düzenlendiğini ve yapılan çeşitli yol ve trafik düzenlemeleri ile İzmir kentinin ulaşım ve trafiğine ilişkin çeşitli müdahalelerin ve düzenlemelerin yapıldığını ve ulaşım da dönüşümün gerçekleştirildiğini belirtmiştir. Arkasından sözü alan Sayın Yıldırım Oral “İzmir Ulaşım Ana Planı 2009” başlıklı konuşmasında; İzmir Ulaşım Ana Planı’nı hazırlarken ulaşım ve trafik çözümleri önermek, sürekli kılmak, eşgüdüm ve yönetsel düzenleme sağlamak, talep analizleri geliştirmek, uygulama denetim ortamı yaratmak, sorumluluk atamak, altyapı proje türlerini tanımlamak, ulaşım altyapı yatırımlarını tanımlamak temel amaçları çerçevesinde söz konusu planın hazırlandığını belirtmiştir. Ulaşım Ana Planı’nın hazırlanmasında belirlenen temel amaçlar çerçevesinde kullanılan yöntemi ve veri altlığı

(nazım plan, nüfus ve arazi kullanışlar gibi planlama verileri), trafik etütleri (otopark etütleri, sayımları, yolculuk süreleri, maliyet analizleri, kapasite etütleri, yük etütleri gibi), anketler (yolcu anketleri gibi) ve ulaşım ağı fiziki verileri (mevcut yol ağı) gibi ön hazırlık ve çalışmaları genel çerçevesi ile ortaya koymuştur. Konuşmasının sonunda çalışma özetinde elde ettiği deneyimlerinden bağımsız olarak ifade ettiği görüşlerinde ise, şehir ve bölge planlama lisans eğitiminde itibaren ulaşım planlamasına ilişkin çok büyük eksikliklerin olduğunu, ayrıca yönetsel ve bürokratik olarak girişimlere ihtiyaç bulunduğunu ifade etmiştir. Hem bu oturumun hem de sempozyumun son konuşmacısı olarak söz alan Sayın Taceddin Kınay ise “Ulaşım Çeşitliliği Açısından İzmir Değerlendirmesi” başlıklı konuşmasında, İzmir kentinin ulaşım sisteminin barındırdığı unsurları ortaya koymuş ve kent merkezinin korunması ve otopark politikalarına yönelik yurt dışındaki uygulamalardan örnekler vererek otopark düzenlemesinin kentlerin ulaşım sistemlerinin yönetilmesinde önemli bir yer taşıdığına yer vermiştir.

Ulaşım Sempozyumu’na ilişkin yapılan bu genel değerlendirme, hem şehir planlama ile ilişkili hem de bağımsız olarak ulaşım planlamasında yaşanan sorunları açıkça ortaya koymaktadır. Bu sorunları aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

- Merkezi yönetim tarafından yerel yönetimlerden bağımsız bir şekilde noktasal olarak önerilen ulaşım projelerinin kentlerin ulaşım sisteminin işleyişinde ve altyapısında çeşitli sorunların ortaya çıkmasına yol açması,
- Siyasilerin ulaşım projelerini ve yatırımlarını siyasi rant aracı olarak kullanması,
- Yeni çıkarılan yasalar (Büyükşehir yasası gibi) ile değişen idari sınırların ulaşım planlaması çalışmalarının içeriğinin ve sınırlarının değişmesine yol açması ve planlama çalışmalarının boyutunu değiştirmesi,
- Türkiye’deki kentlerin gelişim pratiği içerisinde ulaşım planlaması çalışmalarının kentleşme ve şehir planlama çalışmalarından sonra gelmesi,
- Ulaşım projelerinin ve yatırımlarının kentlerin nazım planları ve ulaşım ana planları ile bütünsel bir çerçevede ele alınmaması ve eşgüdümlü olarak yapılmaması,
- Kentin mekansal gelişimini yönlendiren ve sınırlandıran önemli unsurlardan biri olan ulaşım kararlarının planlama sürecinde yeterince dikkate alınmaması,
- Kent planlama sürecinde etaplama yapılmamasına bağlı olarak ulaşım altyapı yatırımlarının bütün plan nüfusu için yapılmasının doğurduğu kaynak israflarının olması,
- Kent planlama ve ulaşım planlaması ilişkisinin tanımsız olması ve bu konularda şartname ve yönetmeliklerin bulunmaması,
- Şehir plancılarının ulaşım planlaması çalışmaları içerisinde ana aktörlerden biri olmasına rağmen süreç içerisinde yeterince yer almaması,

- Gerek Şehir ve Bölge Planlama meslek eğitiminin verildiği üniversiteler düzeyinde gerekse de meslek odası düzeyinde ulaşım planlamasına yeteri kadar önem ve yer verilmemesi,
- Ulusal ölçekten kent ölçeğine kadar kademeli bir ulaşım planlaması stratejisinin olmaması,
- Kent içi ulaşımında politika, karar, strateji üretmede ve uygulamada karmaşık bir yapının söz konusu olması,
- Kentlerin mevcut ulaşım altyapılarının etkin ve verimli bir şekilde kullanılamaması,
- Ulaşım planına ilişkin tanım, ölçek, süre, onay yetkisi, denetim, yaptırım ve plan sorumlusu gibi birçok alanın tanımsız ve belirsiz olması,
- Ulaşım planlarının hazırlanmasında otomobil odaklı bireysel yaklaşımlara yer verilmesi ve demiryolu ulaşımı, deniz ulaşımı gibi diğer toplu taşıma sistemleri ile ulaşım öncelik veren yaklaşımların, politikaların ve uygulamaların sınırlı olması,
- Ulaşım planlaması çalışmalarında çağdaş ulaşım politikalarına yeteri kadar yer verilmemesi,
- Ulaşım planlamasında ve uygulamada yaşanan güçlükleri ortadan kaldırmaya yönelik teknik ve yasal düzenlemelerin sınırlı olması veya olmaması,
- Trafik yönetim planlarına ilişkin standart, kural ve yaptırımların bulunmamasıdır.

Sempozyumda ulaşım planlamasına ilişkin dile getirilen bu sorunlara yönelik çözüm önerilerinin ulaşım plan çalışmalarının nitelikleri, ihtiyaç duyulan teknik, yasal ve yönetsel düzenlemeler, ulaşım planlarının kentlerin gelişimi ve imar planları ile olan ilişkisi ve Şehir ve Bölge Planlama meslek eğitimi ana başlıkları çerçevesinde toplandığını söylemek mümkündür.

- Şehirlerin imar planları ile ulaşım planları bir bütün ve eşgüdümlü olarak ele alınmalı, düzenlenmeli ve ulaşım ve teknik altyapı yatırımlarının verimliliğini ve etkinliğini arttırmaya yönelik imar planlarında etaplamalar yapılmalıdır.
- Ulaşım projeleri ve yatırımları ulaşım planlaması çalışmalarının ihtiyaçları çerçevesinde bütünsel bir yaklaşımla ele alınmalı, kentsel gelişimin yönlendirilmesinde ve sınırlandırılmasında sahip olduğu potansiyel ve önem dikkate alınarak planlanmalıdır.
- Ulaşım planlaması çalışmalarında çağdaş ulaşım politikaları ve toplu taşımaya öncelik veren yaklaşımlar geliştirilmeli ve kullanılmalı, ulusal ölçekten kent ölçeğine kadar farklı kademe ve ölçekte ulaşım stratejisinin üretilmesi sağlanmalıdır.
- Ulaşım planlamasına ilişkin tanım, ölçek, süre, onay yetkisi, denetim, yaptırım ve plan sorumlusu gibi belirsizlikleri ve uygulamada yaşanan güçlükleri ortadan kaldır-

maya yönelik yasa, yönetmelik, standart ve şartnameler ile gerekli olan teknik, yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılmalıdır.

- Ulaşım planlaması çalışmalarında şehir plancılarının sahip olduğu rolden ötürü hem Şehir ve Bölge Planlama lisans ve yüksek lisans eğitiminde dersler ve programlar hem de meslek odası tarafından düzenlenecek etkinlikler ile ulaşım planlamasına daha fazla yer verilmesi, ulaşım konusunda farkındalık yaratılması ve bu konuda bilgi birikiminin oluşturulması sağlanmalıdır.

Sempozyumun tartıştıklarından hareketle genellediğimiz bu sonuçları Türkiye özelinde verilecek çeşitli örnekler ile desteklemek de mümkündür.

Bugün Türkiye’de mevcut yasal yapı içerisinde ulaşım planlaması çalışmaları, sadece 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 7. maddesi f fıkrasında Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları altında “Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek” olarak genel bir ifade ile yer almaktadır. Dolayısıyla ulaşım planı tanımı, niteliği, onay yetkisi, denetimi, yaptırımı gibi ulaşım planlamasına ilişkin birçok önemli konunun yasalar ile çerçevesinin ve içeriğinin tanımlanmadığı ve belirlenmediği görülmektedir. Bu Kanunu dayanak göstererek genel olarak büyükşehir belediyelerinin ulaşım ana planlarını yaptıkları veya yaptırdıkları ama bunların her birinin farklı içeriklerde ve standartlarda olduğunu söylemek mümkündür. Ayrıca az sayıda da olsa hala ulaşım ana planı olmayan büyükşehir belediyeleri de bulunmaktadır. Bu noktada, kentlerin ulaşım ana planının olup olmamasından da önemli olan kentlerin planlama sürecinde bu ulaşım ana planları ile nazım imar planları arasında eşgüdümün olup olmadığıdır. Örneğin ulaşım ana planındaki bir karara bağlı olarak imar planında revizyon yapılmış mıdır? ya da tam tersi bir durum, bir imar planı kararına bağlı olarak ulaşım planında değişiklik yapılmış mıdır? Maalesef ülkemizin kentleşme pratiği bu ilişkinin ve eşgüdümün olmadığını gösteren sayısız örneklerle doludur.

Bu durum bizleri ister istemez soruna farklı bir açıdan bakmaya ve sorunu oluşturan nedenleri incelemeye yöneltmektedir. Bunun başında da ulaşım planlamasına ilişkin bilginin üretildiği ve eğitimin verildiği üniversiteler gelmektedir. Burada İnşaat Mühendisliği Bölümleri ve Şehir ve Bölge Planlama Bölümleri önemli rol üstlenmektedir. Bugün Türkiye’de yaklaşık 20 üniversitede Şehir ve Bölge Planlama Bölümü bulunmakla birlikte, 2012-2013 eğitim yılında bunların 13’ü lisans düzeyinde eğitim vermektedir. Bu bölümlerin eğitim programları içerisinde ulaşım planlaması ile ilgili olarak, 5 üniversitede 1 zorunlu ders, 1 üniversitede 2 zorunlu ders, 2 üniversitede 1 zorunlu ve 1 seçmeli olmak üzere 2 ders, 4 üniversitede 1 zorunlu ve 2 seçmeli olmak üzere 3 ders ve geriye kalan 1



üniversitede 1 zorunlu ve 4 seçmeli olmak üzere 5 ders yer almaktadır. Genel olarak baktığımızda, bir şehir plancısı bütün lisans eğitimi boyunca ulaşım ile ilgili sadece bir ders alarak mezun olmaktadır. Ayrıca programda yer alan ulaşım ile ilgili seçmeli diğer derslerin içeriğinin de ağırlıklı olarak tasarım ve uygulama ölçeğinde kaldığını, politika üretmek ve planlama çalışmalarına altlık oluşturmak anlamında yetersiz kaldığını söylemek mümkündür. Ders sayıları ve içerikleri sınırlı ve genel olunca ulaşım planlamasına ilişkin yeterli düzeyde bilginin aktarılması ve uzmanlaşmanın sağlanması mümkün olamamaktadır. Lisans eğitiminde böyle bir durum söz konusu iken, yüksek lisansta bir anabilim dalının olmaması da uzmanlaşmaya olanak tanımamaktadır. Dolayısıyla bu noktadan bakarak mevcut planlama eğitiminin yeniden gözden geçirilmesine ve yeni düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Birçok aktörün rolünün ve etkisinin bulunduğu ulaşım planlaması çalışmalarında, kentsel hareketliliği oluşturan arazi kullanımların ve yoğunlukların dağılımını belirleyen imar planları ile ulaşım planları arasındaki doğrudan ilişkiye bağlı olarak şehir plancısı önemli bir yere sahiptir. Hem akademik düzeyde hem de meslek odası düzeyinde ulaşım planlaması ile ilişkili uzmanlaşmaya olanak sağlayacak şekilde araştırma ve çalışmaların artırılması gerektiği görülmektedir. Türkiye’de özellikle planlı dönemle birlikte ulaşım planlamasına ilişkin çalışmaların yer almaya başladığını ama bunların çok sınırlı kaldığını söylemek mümkündür. Dolayısıyla ulusal düzeyden başlayarak kente giden farklı ölçeklerde, farklı katmanlarda, farklı dönem ve odakları içeren bir çerçevede ulaşım planlamasının içeriğini tanımlayan, belirleyen bir yaklaşımın ve politikalarının geliştirilmesine, yasal ve yönetsel yapının oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Bunlar yapıldığı zaman ulaşım projeleri bir kentsel ve siyasal rant yaratma aracı olmaktan çıkarılabilecek ve kentlerin daha sağlıklı ve dengeli bir şekilde planlanması ve gelişmesi sağlanabilecektir. Böylece İstanbul, İzmir gibi birçok kentimizin kucağına bir sorun olarak bırakılan noktasal ölçekteki ulaşım projelerinin kentlerin mevcut ve gelecek öngörülerini ile yani nazım imar planları ve ulaşım ana planları ile ne ölçüde örtüştüğünün ve gerekliliklerinin rasyonel bir çerçevede tartışılması olanağı da bulunacaktır.

Sonuç olarak, TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi tarafından gerçekleştirilen bu Ulaşım Sempozyumu, meslek alanımızda kendimize dönüp baktığımızda biz şehir plancılarımızın hem meslek odası, hem belediyelerde ve resmi kurumlarda çalışan meslektaşlarımız, hem de eğitim kurumları anlamında ulaşım planlamasına ilişkin birçok önemli ve ciddi eksikliğin farkındalığını yaratan bir nitelik taşımaktadır. Dolayısıyla yine meslek odamızın katkılarıyla bu sempozyumun devamı niteliğinde ister İzmir’de isterse de başka bir kentimizde yenilerinin düzenlenmesi ve ulaşım – planlama ilişkisi üzerine yoğunlaşan etkinliklerin gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Ulaşım sempozyumunun 2. ve 3. lerini düzenlemek dileğiyle, herkese değerli katılımları ve katkıları için teşekkür ederiz.

