

90/1-2

Sayı: 7

MART, HAZİRAN 1990

MARCH, JUNE 1990

PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI

Journal of the Chamber of City Planners

UNION OF CHAMBERS OF TURKISH ENGINEERS AND ARCHITECTS

İÇİNDEKİLER

Sahibi ve Sorumlusu:
TMMOB
Şehir Plancıları Odası adına
V.Senihî KİTAPÇI

Yayına Hazırlayanlar:
Kübra CİHANÇİ
Seydihan ÇAMUR
Levin EMİROĞLU
Funda ERKAL
Bedriye KABA
Güzin KAYA
Emel KIVAN
Senihî KİTAPÇI
Nehare TOP

Kapak:
Funda ERKAL

Arka Kapak:
Bedriye KABA

Yayın Yeri:
Bayındır Sokak 47/10
06550 Kızılay-Ankara
Tel: 117 48 12

Dizgi - Ofset Hazırlık:
Tempögraf
Tel: 117 65 68
Kızılay-Ankara

Baskı:
Bil Ofset
Tel: 231 91 95

Basım Tarihi:
Kasım 1990

Ederi:
5000.- TL
KDV'den muafır.

Abone:
Yıllık (4 Sayı) 10.000 TL
Öğrencilere: %50 indirimli
Yurtdışına: %100 artışı
Üyelere: Bedelsiz

İlan Ücretleri:

	Ranklı	Siyah/Beyaz
Arka Kapak	2.000.000	1.500.000
Kapak İçeri	1.200.000	.900.000
Orta Sayfa (Çift)	1.500.000	1.200.000
İç Sayfalar Tam S.	1.000.000	750.000
İç Sayfalar 1/2 S.	600.000	450.000
İç Sayfalar 1/4 S.	350.000	200.000

SUNUŞ

KENTSEL ULAŞIMA GİRİŞ
Özer BOSTANOĞLU

KENT İÇİ ULAŞIMA UYUMSUZ BİR BAKIŞ
Berker ERTUNA

İZMİR KENT İÇİ ULAŞIMINDA PLANLAMANIN ÖNEMİ
Gemal ARKON

ANKARA'DA KENT PLANLARI VE TOPLUTAŞIM POLİTİKALARI
KARARLARA HALKIN KATILIM YOLLARI
VE YÖNTEMLERİ ÜZERİNE BİR İRDELEME
V.Senihî KİTAPÇI

İMAR PLANLARI VE ULAŞIM
Kürşad ARIGÜMÜŞ

KENTSEL ULAŞIM YATIRIMLARINDA KARAR SÜREÇLERİ
VE TÜRKİYE İÇİN BİR ÖNERİ
Erhan ÖNCÜ

KENT İÇİ ULAŞIM HİZMETLERİ VE ÖZELLEŞTİRME
Salih AKŞİT

ERİŞİLEBİLİRLİK KESİN BİR ÖNCELİK
Orhan KUNTAY

ÜLKEMİZDE KARAYOLU GÜZERGAH PLANLAMASI
ARAZİ İRDELEMESİ VE GELİŞMENİN ANLAMI ÜZERİNE
BİR İNCELEME - I
Hülagü KAPLAN

TOPLUTAŞIMIN TAMAMLAYICISI OLARAK BİSİKLET
Erhan ÖNCÜ

BİR ULAŞIM TÜRÜ OLARAK YAYA VE YAYA MEKANLARI
ÜZERİNE DÜŞÜNCELER
Nehare TOP

YAYA HAKLARI BİLDİRGESİ
İnsan Hakları Derneği

GEREKÇELİ UYGULAMA PLANI
İ.H.D. Çevre Komisyonu

KENTSEL ARSAYA OLAN TALEBİN FİYAT ESNEKLİĞİ
VE BUNUN MEKANSAİ DAĞILIM ÖZELLİKLERİ
Sezal GÖKSU

İÇ GÖÇLER, NEDENLERİ, SONUÇLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ
Ümit ÖZCAN

DERGİLERDEN SEÇMELER
Ömür TÜRKSOY

2

3

6

12

16

20

26

35

38

45

48

52

56

59

64

67

71

SUNUŞ

Planlama Dergisi'nin "Ulaşım" konulu sayısını ağustos ayında yayınlamayı hedeflemiştik. Girişimlerimizi, bu yönde başlattık. Oda'nın "Ulaşım Komisyonu" ile ortak bir toplantı düzenleyerek, ulaşım konusunun hangi çerçevede ve hangi kapsamda ele alınması gerektiğini kararlaştırdık. Özellikle yazı elde etmemiz gereken konular ve bunları yazabilecek kişileri saptamaya çalıştık. Bu yönde göreceli bazı sonuçlar aldık, ancak, elde edemediğimiz yazılar da oldu. Dergi, bu eksiklikleri taşımakla birlikte, ulaştığı kapsam ve çeşitlilik bakımından hedeflenen içeriğe oldukça yaklaştı. Bir ulaşım sayısında olması gerektiğini düşündüğümüz, ancak henüz elimize ulaşamayan birkaç yazıyı da ilerki sayılarımızda sizlere ulaştırabilmeyi umuyoruz.

Sonuçta, hedeflediğimiz yazılardan bir kısmının eksikliğine rağmen, umduğumuzdan daha çok sayıda yazı ve hedeflediğimiz sayfa sayısından daha kabarık bir dergi oluştu. Gecikmeyi de düşünerek, bu yılın iki sayısını birleştirerek, çok sayfalı bir dergi yayınlamayı doğru bulduk.

Eksikleri ve hatalarıyla, eleştiri ve önerilerinize sunduğumuz bu dergi, dizgi ve baskı aşamalarındaki bazı gecikmeler nedeniyle de ancak şimdi sizlere ulaşabiliyor.

Planlama Dergisi'nin bundan sonra çıkacak sayısının konusu "planlamada halk katılımı" olacaktır. Yine birleşik olarak (90/3-4), kapsamlı şekilde yayınlamayı düşündüğümüz sayıya katkılarınızı bekliyoruz.

Hedefimiz, 1991 yılında, daha düzenli ve geniş katılımlı çıkan Planlama Dergisi'dir. Bu amaçla, Yayın Kurulu çalışmaları ve teknik hazırlıklar için yeni ve etkin bir çalışma düzeni ile yeni bir yapılanma gerekebilecektir. Bu çerçevedeki her türden katkı ve önerilerinizi Oda'ya iletmenizi diliyoruz. Dergimizin önemli bir sorunu olan finansman konusundaki öneri ve katkılarınızı da bekliyoruz.

Önceki sayılarımızda duyurduğumuz, öğrenci çalışmaları, kitap tanıtımı, projeler, güncel-kentsel uygulamalar gibi konulardaki eksik sayfalarımız, sizlerden gelecek öneri yazı-projelerle oluşabilecektir.

Yeni sayılarda buluşmak dileğiyle...

Yayın Kurulu

- Dergiye göndereceğiniz yazıları, daktilo ile çift aralıklı ve iki nüsha olarak yazınız.
- Yazı ile birlikte, 1/2 sayfalık bir kısa özgeçmişinizi de göndermeyi unutmayınız.
- Yazınızda yer alacak görsel malzeme ve şekillerin; kolaylıkla basılabilecek nitelikte fotoğraf, negatif film, dia veya aydıngere veya beyaz kağıda çini mürekkeple çizilmiş olmasına; özellikle çizimlerin 1/2 oranında küçüldüklerinde okunabilirliklerini yitirmeyecek nitelikte olmasına; ilgili yazı ile birlikte gönderilmesine ve kaynaklarının belirlenmesine özen gösteriniz.
- Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirtmeniz zorunludur.
- Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayınına ilişkin kararını mektupla bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.
- Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda, yazım kurallarına uygun gerekli düzeltmeleri yapma ve dil yanlışlıklarını gidermeye yetkilidir.
- Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlerine aittir. Şehir Plancıları Oda-sı'nı bağlamaz.
- Her dergi sayfası için; özgün yazılarda 10.000 TL, çevirilerde 7.500 TL, özgün şekil, resim, fotoğraf ve karikatürler için 5.000 TL telif ücreti ödenir.

Özer Bostanoğlu,
ODTÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nden
1979'da lisans, 1986'da
yüksek lisans
derecelerini aldı.
1983'te Rotterdam'daki
Konut Araştırma
Enstitüsü'nden
mezuniyet sonrası
diploma aldı. Haleri,
1981'de girdiği
Bayındırlık ve İskan
Bakanlığı'nda
çalışmaktadır.

Kentsel Ulaşım Giriş

Özer BOSTANOĞLU

Ulaşım, kalkınmanın, gelişmenin önkoşuludur. Dengeli büyümenin, bölgelerarası eşitsizlikleri gidermenin yolu, ulaşım yapısının ülkesel ölçekte uyumla düzenlenmesinden geçer. Ülke doğal kaynaklarının insan unsuru tarafından üretim merkezlerinde işlenmesi ve ürünlerin ülke içi ya da ülke dışı tüketicilerle buluşturulması anlamındaki klasik ekonomi döngüsü, gerçekleşmek için ulaşım yapılarına gerek gösterir.

En genel tanımıyla ulaşım, "Ürünün, kişi ve eşyanın mekan ve zaman içinde yer değiştirmesi olan bir sistemler demetidir."¹ Bu sistemler demetinin kapsadığı ögeler, yani, kişi - eşya - mekan - zaman dörtlüsü, ülkelerin sosyo-ekonomik genel yapısının da temel doku ve hareket taşlarıdır. Belli bir tarihsel noktada, ülkelerin içinde bulundukları sürecin dondurulması ve bir yapısal kesit alma olanağı sağlansaydı, yukarıda zikredilen dörtlünün, en azından, birkaç farklılaşmış genel kategoriye tekabül etüklerini gözlemleyebilmek mümkün olabilirdi. Başka bir de-

yişle, her ülke - sisteminin üretim, dağıtım, tüketim biçimleri ve normları, insan ve mal dolaşımını belli bir siyasal/jeopolitik zaman-mekan düzleminde, karşılıklı etkileşim halinde belirlerler. Dolayısıyla, ulaşım olgusu, ülkelerin temel sosyo-ekonomik yapı seçmelerinin hem ürünü olmakta, hem de o yapıları, belli bir ölçüde de olsa, etkiyebilme özelliğini bağrında taşımaktadır.

Ulaşımın, her toplumun "bütünsel bir parçası" olduğunu ileri süren Morlok, yaşamı biçimleri ile direkt olarak ilişkili olan ulaşımın, ekonomik (üretim - tüketim olanaklarının yaratılması ve/ya da iyileştirilmesi; bölgesel uzmanlaşma ve işbölümünün geliştirilmesi, ölçek ekonomileri yaratılması; alışılagelmiş arz noktalarının sisteme sokulması), sosyal (insan ve insan gruplarının yer değiştirmesi, kırsal alanlardan kentlere göçler, kent merkezi - suburbia hareketi), politik (geniş bir alanın tek merkezden yönetilmesi, yasaların alan üzerindeki her noktada eşit uygulanması; ulaşım teknolojilerinin ülkesel sosyoekonomik yapıyı etkile-

mesi) ve çevresel (doğanın genel olarak kirlenmesi) rollerini, etrafıca gündeme getirmektedir.² Bazı yazarlar da, ulaşımın değişik ekonomik faaliyet sektörleri arasında özel bir yere sahip olduğunu ve "ulaştırma sistemi ile ikisadi gelişme ve bu gelişmenin biçimi, özellikle gelişmenin bölgelere göre dağılışı tarzı arasında" sıkı bir ilişkinin var olduğunu belirtmektedirler.³

Ulaştırma altyapısının, "ekonomik kalkınmanın, teminatı değilse bile önşartı olduğunu" ileri süren Adler, ekonomik gelişmenin ilk safhalarında trafik artışının, ulusal gelirdeki yükselmeye göre iki ya da üç defa daha fazla olması durumuna sık rastlandığını ve hastaların sermayeye oranının yüksek olmasından dolayı, ulaştırma yatırımlarının, çoğunlukla, kamu yatırımlarının %15 ile %30'unu oluşturduğuna dikkati çeker.⁴ Bu gözlem, gelişmekte olan ülkelerin kalkınma meşalesine eğilen kuramcılardan Hirschman'ın, sosyal sabit sermaye (ulaşım bu kategoridedir⁵) ve doğrudan prodüküf yatırımlar arasında bir tamam-

Bazı yazarlar da, ulaşımın değişik ekonomik faaliyet sektörleri arasında özel bir yere sahip olduğunu ve "ulaştırma sistemi ile iktisadi gelişme ve bu gelişmenin biçimi, özellikle gelişmenin bölgelere göre dağılışı tarzı arasında" sıkı bir ilişkinin var olduğunu belirtmektedirler.

Rostow'a göre ise, demiryolları, tarihsel olarak "take-off"ları başlatan tek ve en güçlü hızlandırıcı olmuştur; ayrıca, çağdaş endüstrinin dinamik bir tabana oturtulması için, endüstri-dışı iki kesimde değişiklik gerekir; bunlar tarımsal ve sosyal alt-yapı sermayesi ve özellikle ulaşımdır.

Ulaşım sisteminin ulusal ekonominin gereksinimlerine göre mi, yoksa ekonomiyi denetlem altında tutan dış dinamiklerin istem ve seçmelerine göre mi biçimlendiği sorusu burada yaşamsal bir önem kazanmaktadır.

Konuyla ilgili bir başka görüş ise, güçlü devletlerin krizden çıkabilmeleri için özelleştirmeleri desteklediklerini ve diğer ülkelerdeki özelleştirme siyasetlerinden yararlanarak bu ülkelerin pazarlarında daha fazla etkinlik alanı kazandıklarını öne sürmektedir.

laşmanın gereksizliğini ve gelişmekte olan ülkelerin bu iki tür yatırım kategorisinden birinde (örneğin sosyal sabit sermayede) yaratacakları fazla kapasite ile gelişme yoluna girebileceklerini öne süren "denge-siz gelişme" kuramına ilgiyi yö-neltebilecek özelliktedir.⁵ Rostow'a göre ise, demiryolları, tarihsel olarak "take-off"ları baş-latan tek ve en güçlü hızlan-dırıcı olmuştur; ayrıca, çağdaş endüstrinin dinamik bir taba-na oturtulması için, endüstri-dışı iki kesimde değişiklik gere-kir; bunlar tarımsal ve sosyal alt-yapı sermayesi ve özellikle ulaşımdır.⁷

Ulaşım olgusu ile sosyoeko-nomik kalkınma arasında çift yönlü bağ, gelişmiş ve geliş-mekte olan ülkelerin farklı yapı-larından ötürü, farklı yak-laşimlarla ele alınmaktadır. Gelişmiş ülkelerde ulaşım ya-tırımlarının çevresel olum-suz etkilerinin, kamuoyunca hassas bir biçimde izlenmekte olmasına karşılık, gelişmekte olan ülkelere, ulaşım ya-tırımlarının ekonomik ve mali boyutları, bu ülkelerin içinde bulundukları kısıtlı kaynak hacmi ve dış (metropol) ülke-lere ekonomik bağımlılıkları düşünülürken, değerlendirilmede öncelik almaktadır. Bu yüzden gelişmekte olan ül-kelerdeki ulaşım meselesine yaklaşım, geniş bir perspektif gerektirmektedir:

"Bir ülkenin ulaşım sistemi-nin oluşumunda, gelişiminde ve nitelik ve yön değiştirmesi-sinde o ülkenin ekonomik yapı koşullarının en başat etmen olduğu bilinmektedir. Özef-likle az gelişmiş ülkeler söz ko-nusu olduğunda ulaşım siste-mine ilişkin seçmelerin, ekono-mik seçmelerle ve ekonominin dışsal bağımlılık derecesi ile yakın bir bağlantısı bulunmak-ta ve ulaşıma ilişkin karar ve siyasalar bu bağlam içinde oluşmaktadır. O nedenle de ulaşım sistemlerinde tercih sorunlarının ya da ulaşıma dönük kararlarının, ekonomik yapı koşullarından sıyrık tutu-larak çözümlenmesi olası gö-rünmemektedir. Bir başka de-yişle, ulaşım sisteminin ulusal ekonominin gereksinimlerine göre mi, yoksa ekonomiyi de-neşim altında tutan dış dina-miklerin istem ve seçmelerine

göre mi biçimlendiği sorusu burada yaşamsal bir önem ka-zanmaktadır."⁸

Ekonomik ve/ya da politik seçmelerle yakın ilişkisi bulun-duğu anlaşılan ulaşım sektörü-nün yahut ulaşım iküsadın-ın üç ana problemi vardır:⁹

a) Ulaşım yatırımlarının ülke ekonomisi içindeki yeri -toplam sabit sermaye yatırımlarına nispeti- ve bu yatırımların çeşitli ulaşım biçimleri arasında paylaştırılmasının hangi sistemle karşılaştırıldığıdır.

Sosyalist ekonomilerde, ulaşım ile ilgili yatırım karar-larının, diğer sektörler için de olduğu gibi, merkezi planlama örgütü tarafından verildiği, buna karşılık gelişmiş piyasa ekonomilerinde yatırım karar-larının çok sayıda kamu ve özel sektör kurumu ile bireyler ta-rafından ve çoğu zaman da bir-birinden bağımsız olarak sap-tandığı bilinmektedir. Piyasa ekonomisi prensiplerine bağı-lık içinde bir (karşı) ekonomi politika izleyen gelişmekte olan ülkelere ise, merkezden kararlaştırılan strateji çerçeve-sinde baskın pay genellikle devlete bırakılmakta, özel sek-töre de bazı ulaşım türlerinde yatırım olanağı tanınmak-tadır.

b) Kaynakların dağılımı so-runu. ulaşım hizmetlerinin sağlanmasında bileşik maliyet-lerinin varlığı, fiyatlamada marjinal maliyetlerle ortalama maliyetler arasında tercih yap-manın zorluğu, ulaşım alt-yapı maliyetlerinin fiyatlara yansıtılmasından doğan mah-zurlar ve hizmetten yaratan sosyal fayda, fiyat ile gerçek maliyet arasındaki ilişkiyi belirsizleştirmekte, dolayısıyla fiyat mekanizmasının hizmetin sağ-lanmasında tek araç olarak kul-lanılması olanağı ortadan kalk-maktadır;

c) Ulaşım etkinlik ala-nındaki devlet ve özel sektör paylarının tayini meselesi. Ge-lişmekte olan ülkelere, devletin ulaşım ekonomisindeki yeri büyük olup, özel sektöre, bazı ulaşım türlerinde işletme-ciliğin bir bölümü verilmekte-dir. (Genellikle karayolu olmak üzere).

Bu ekonomilerde, devletin oynadığı başat rol, üç neden-

den kaynaklanmaktadır: i) Fi-yat yoluyla bir karşılık tahsis edilmesi zorunluluğunun ber-taraf edilmesi suretiyle, hizme-tin daha tesirli ve yaygın biçim-de görülebilmesi imkanına ka-vuşulması; ii) Özel sektör elin-de hizmetin tekelleşme tehlike-si göstermesi; iii) Ulaşım tes-islerinin dışsal tasarruf ve do-layısıyla sosyal fayda yarat-maları nedeniyle, özel sektöre bırakıldığı takdirde bedelinin tam olarak karşılanamaması ve bu itibarla hizmet üretiminin, ekonominin gerçek gereksin-mesinin altında oluşması.

1980'lerde dünya (kapita-list) ekonomisinin içinde bu-lunduğu krizden çıkış yolları arayan ve öncülüğünü İngil-tere'nin yaptığı Batılı gelişmiş ülkelerin, gelişmekte olan ül-kelere son yıllarda artan oran-da "özelleştirmecilik" çağrılarını yaptıkları ve devlet ya da ka-mu sektörünün küçültülmesi önerisinde bulundukları göz-lenmektedir.¹⁰ Liberal görüş-ten esinlenen arzci ekonomist-ler ve monetaristler, krizin asıl nedeninin devletin ekonomik ve sosyal alanlara aşırı müda-halesi olduğunu söylemekte ve bunun yerine piyasa mekaniz-masının yaygınlaştırılmasının önemli bir araç kabul edilmek-tedir.¹¹ Konuyla ilgili bir başka görüş ise, güçlü devletlerin krizden çıkabilmek için özelleştirmeleri desteklediklerini ve diğer ülkelerdeki özelleştirme siyasetlerinden yararlanarak bu ülkelerin pazarlarında daha fazla etkinlik alanı kazandıkları- nı öne sürmektedir.¹²

Kamulaştırmanın (ulusal- laştırmanın) tam karşılığı olan özelleştirmenin¹³ ekonomik, mali, ideolojik ve politik ge-rekçeler ışığında genel ve özel amaçları şunlardır¹⁴:

- Serbest piyasa ekonomisi-ni güçlendirmek,

- Ekonomide verimliliği yükseltmek,

- Gelir dağılımını iyileştir-mek,

- Sermaye mülkiyetini taba-na yaymak,

- Sermaye piyasasını gelişt-ürmek,

- Tasarrufların daha büyük oranda hisse senetlerine yö-nelmesini teşvik etmek,

- Kamu tekellerini kaldı-rarak rekabete imkan vermek,

- Kamu sektörünün dış fi-

nansman (borçlanma ve bütçe transferi) gereksinimini azaltmak,

- Hazine ve Kamu İktisadi Teşebbüsü'nün ana işletmesi için ek fon yaratmak,

- Yabancı sermaye katkısını sağlayarak KİT'lerin verim düzeyini yükseltmek,

- Yabancı sermaye sağlayarak, Türkiye'nin Avrupa Topuluğu'na girişini, ülkedeki yabancı yatırımcıların kendi ülkelerinde yapacakları baskı ile hızlandırmak

- Türkiye'nin dış ülkelere işgücü gönderimini, yabancı sermayenin burada kuracağı fabrikalar, yardımı ile azaltmak.

Bu görüşlere karşı çıkan özelleştirme karşıları ise, özet olarak; ekonomik açıdan, piyasanın yetersizliği durumunda KİT'lerin kaynak dağılımını düzenlediklerini; siyasal açıdan, KİT'lerin ulusal bağımsızlığı gerçekleştirdiklerini; ve sosyal açıdan, gelir dağılımındaki adaletsizlikleri giderip, işsizliği azalttıklarını, zorunlu malları belirli fiyat, kalite ve miktarda topluma sunduklarını ve toplumsal barışın kurulmasına hizmet ettüklerini söylemektedirler.¹⁵

Özelleştirme girişiminin, bazı Latin Amerika ülkelerinde 1985 yılının sonlarından beri, "borç için takas" ya da "dış borç / hisse senedi takası" biçiminde, örneğin Brezilya, Şili ve Arjantin'de dış borçların garantili yerel hisse senedlerine dönüştüğünü ve Meksika, Filipinler ve Nijerya'nın da aynı yöntem için sırada bulunduğunu, gözlemleyenler bulunmaktadır.¹⁶

Konumuz açısından bizi ilgilendiren yön, ulaşım sektöründe özel kesimin payının artırılmasının, genelde ülke sosyoekonomik yapısında ve özelde de kentlerin fiziksel yapısında yol açacağı dönüşümleri kesirebilmektedir. Bu ele alıştan da anlaşıldığı gibi, ula-

şım olgusu, gerek ülkesel gerekse de kentsel düzlemlerde farklı açılımlara ve özelliklere sahip olsa da, genelde bir bütündür ve "karşılıklı ilişkide bulunan" ("Interactive") bir yapı sergilemektedir. Tütengil bir yapıtında şu önemli saptamaları yapmaktadır:

"Yol kavramı, bir tabiat parçası üzerinde insanların gidiş gelişini, bu akışın araçlarını ve taşıdıklarını içine alır. Yol (...) gelişerek insanlığın tabiatı kattığı bir "eser" haline girer. Bu eser, teknolojik bakımdan olduğu kadar içtimai, iktisadi, siyasi... çeşitli bakımlardan da münasebeler ağının bir konusu halinde karşımıza çıkar. (...) Bu görüşten hareketle, bir topluluğun yol düzeni ve yoldaki trafik yüküne bakarak o topluluk hakkında bazı yargılara varmanın mümkün olduğu ileri sürülebilir. (...) Yeter ki yol, örneğini geri topluluklarda, sömürgelerde gördüğümüz gibi cemiyet düzeninin dışında, onun gelişmesinin tamamlayıcısı ve ayrılmaz bir parçası olmadan, dışardan gelmiş bir sömürme aracı gibi yapılmış bulunmasın."¹⁷

O halde denilebilir ki, genelde ulaşım ve özelde de kentsel ulaşım, birbirlerinden kopuk olarak ele alınamazlar ve/ya da alınmaları gerekir. Bu yüzden de ulaşım ile ilgili her türlü çalışmada konunun iki yönünün, zaman zaman da olsa, birbirlerini ikame etmesi ya da çağırışması söz konusu olabilecektir. Kendelerarası ulaşımın da, zaten, kentlerde başlayıp kentlerde bittiği gözönüne alınırsa, yani fiziki anlamda ülke genel ulaşımının, kentsel ulaşım sistem(ler)inin uzatılmasından oluşmuş ağ yapısı gözönüne getirilirse, vurgulamak istediğimiz bütünlük daha bir belirmiş olacaktır. □

Notlar:

1. Cüneyt ELKER, Kentlerde Ulaşım Sistem Seçimi İçin Bir Yöntem, An-

kara, İ.L.B. (İ.Ü.Mim.Fak.'ne verilen Doktora Tezi), 1981, s.3

2. Edward K. MORLOK, Introduction to Transportation Engineering and Planning, New York: Mc Graw Hill Inc., 1978, ss. 31-63.

3. Akbank İlim Heyeti, Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi (1923-1978), İstanbul: Afa Ofset Basımevi, 1980, s.267.

4. Hans. A. ADLER, Ulaştırma Projelerinin Ekonomik Değerlendirmesi (Çev: C.Cahit Yalçın), Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Gn.Md. Yay., No: 223, 1975, s.7.

5. Erol MANISALI, Gelişme Ekonomisi (2. Baskı), İstanbul: İ.Ü.İ.F. Yay., No: 417, 1978, s.76, Dipnot 2.

6. Aynı, ss. 81-84.

7. W.W.ROSTOW, The Stages Of Economic Growth, Cambridge: Cambridge Uni. Press, 1960, ss. 25, 26, 55'ten aktaran: H. Sami GÜVEN, Türkiye'de Ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma Kooperatifleri, Ankara: TODAİE Yayını, No: 199, 1982, s.33.

8. H.Sami GÜVEN "Atatürk Döneminin Ekonomik ve Ulaştırma Siyasaları", Amme İdaresi Dergisi, Cilt 14, Sayı 4, Aralık 1981, (ss. 87 - 112) s.87.

9. Akbank, a.g.y., ss. 268-269.

10. Özer BOSTANOĞLU, "Türkiye'de Kent İşletmeciliği" (VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı DPT Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu'nun Kent İşletmeciliği Altı Komisyonu için hazırlanan, yayınlanmamış rapor), Ankara, Kasım 1988, s.19.

11. M.Berra ALTINTAŞ, Kamu İktisadi Teşebbüslerinin Özelleştirilmesi ve Özelleştirme Sermaye Piyasasına Etkileri, Ankara: Sermaye Piyasası Kurulu Yayınları, No:8, 1988, s.141.

12. Öztin AKGÜÇ "Özelleştirme, Serbestleştirme", Milliyet, Eylül 1986'dan aktaran: ALTINTAŞ, a.g.y.

13. T.M.OHASHI, T.P. ROTH, Privatization Theory and Practice, Canada: The Fraser Institute, 1980, s. XXIX'den aktaran: ALTINTAŞ, a.g.y., s.50.

14. ALTINTAŞ, a.g.y., ss. 20-22; Adnan KAHVECI "Özelleştirme ve Toplum Olarak Korkularımız" Milliyet 27.2.1989, ss.11, 14.

15. BOSTANOĞLU, a.g.y., ss.20-22. Karşı görüşler için Bkz: İlhan TEKE-Lİ, "Birlikte Tüketim ve Türkiye Kentlerinde İzlenen Politikalar", (İçl.) Konut ve Kent İşletmeciliği (Edl.: Kent-Koop/ICA), Ankara: Kent-Koop Yayını, No: 95, (1988), ss. 120-131; Ruşen KELEŞ, "Konut Kesiminde Özelleştirme Sorunu", (İçl.) Konut ve Kent (...) a.g.y., ss. 72-91; Mümtaz SOYSAL, "Satın Gidiyor" Milliyet 3.2.1989; s.2.

16. Tuncay ARTUN, "Özelleştirme/Kamulaştırma Sorunu", Sosyal Demokrat, Sayı 8, Ekim 1988, (ss.14-17), s.16.

17. Cavit Orhan TÜTENGİL, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul Matbaası, 1961, ss.1-2

Ulaşım olgusu, gerek ülkesel gerekse de kentsel düzlemlerde farklı açılımlara ve özelliklere sahip olsa da, genelde bir bütündür ve "karşılıklı ilişkide bulunan" ("Interactive") bir yapı sergilemektedir.

Berker Ertuna, 1970
yılında ODTÜ Makina
Mühendisliği
Bölümü'nden BS,
1976'da Endüstri
Mühendisliği
Bölümü'nden MS
deraceleriyle mezun
oldu. 1970-76 yılları
arasında Milli Savunma
ve Bayındırlık
Bakanlıklarıyla özel
sektörde boru hatları
konusunda 1976-80
arası Ulaştırma
Bakanlığı'nda yine boru
hatları ve hava ulaşımı
üzerinde çalıştı.
1980-86 arasında
Ankara Belediyesi EGO
Genel Müdürlüğü
Ulaşım Planlama ve
Raylı Sistem Daire
Başkanlığı yaptı.
1988'e kadar da aynı
birimde Ankara Metro
ihalesinin ardından
dayanak olan Ankara
Ulaşım Etüdü, Ulaşım
ana Planı, Metro
Fizibilitesi, Avan
Projesi ve İhale
Dosyası hazırlıklarını
yönetti. 1988'den bu
yana özel sektörde
kent içi ulaşımı
konusunda serbest
danışmanlık görevini
süsdürmektedir.

Kent İçi Ulaşımın Uyumsuz Bir Bakış*

Berker ERTUNA

Kent içi ulaşımın sorunlarını belirlemek ve çözüm önerilerini gündeme getirmek için bugüne kadar belli bir yol izlenmiştir. Tezler, raporlar, makaleler, konferanslar, paneller, kongreler... Kentin gelişme dinamikleri analiz edilmiş, planlı yaklaşımın anlam ve gereği anlatılmış, arazi kullanım / ulaşım bütünlüğü ilkesi vurgulanmış, toplulaşım acılığı verilmesi gereken önemden söz edilmiş, çağdaş ve bilimsel çözümleme yöntemleri bilgiye sunulmuş, projeler önerilmiştir. Konuya ilişkin olarak söylenmemiş hemen hiçbir şey kalmamıştır. Yine de sorunun tanımı ve çözümleri konusunda aşama sağlanamadığı, örnekleri ile ortadadır.

Neden?

Sanırım, gösterilen çabaların adresi ve izlenen yaklaşım biçimi yanlış olmuştur.

Sorunun tanımı ve çözümleri konusunda akılcı önermeleri olduğuna inananlar, yıllardan beri, uygulama gücünü elinde tutanlara mesajlarını geçmeye, onları inandırmaya çalışmışlardır. Sanılır ki, büyük

yanlışlıklar, bilgisizlikler, bir başboşluk söz konusudur ve bu durum anlatılabilsen ilgililer tarafından da hemen kavranacak ve gereği yapılacaktır.

Olmaz... Olmaz, çünkü ortada belirli bir yapı ve işleyiş vardır. Olup bitenlerin, yanlışlıkla, bilgisizlikle ilgisi yoktur. Ortam başboş değil, aksine tam bir kontrol altındadır. İlk temel yanlış bu noktadadır. Sonra arkası gelir. Ortada belirli bir yapı ve işleyiş olduğuna göre, onun da yandaşları, programı, bu program doğrultusunda politikalara, temsilcileri olacaktır. En klasik silahlarından biri de kavram karışıklığı yaratmak ve gündemi saptırmaktır. İkinci hata, bazen bu konuda tuzağa düşülmesidir. Üçüncü ve daha güncel bir yanlış ise, egemen yapı ve işleyişin temsilcilerinin teşhisinde, onlar ile ilişkide görülür. Açık temsilcilere meram anlatmaya çalışmanın, gizli temsilcilerden ise medet ummanın geçerli bir yol olmadığı, uygar ilişki ile uyum ve teslimiyetin farklı farklı şeyler olduğu kavranılmaması gibi davranılır.

Şimdi, somut konular üze-

rinde duralım, kıssadan hisse çıkaralım.

Kavram kargaşası yaratma ve gündem sapırma çabalarının en bilinen örneği "ulaşım" kavramı yerine "trafik" kavramının oturtulmaya çalışılmasıdır. "Trafik" denilince de, milleti en zayıf yerinden yakalamak amacıyla, gelsin "Trafik Kazaları, Nedenleri ve Alınması Gerekli Önlemler" adlı, acıklı TV programları. Katanlar aşağı yukarı hep aynıdır. Geniş bir tabanı olmasını, karayolu trafik kazalarına borçlu bir sakatlar vakfı başkanı, karayolu trafiğinde bir azalma veya düzelme olmasını (silahsızlanmadan sonra önemini yitirme endişesini duyan bir general gibi) bilinçli bir korkuyla karşılaması olası bir ilgili ve de durumu idare etmezse bu tür programlara, panellere, konferanslara, sempozyumlara bir daha çağrılmayacağını bilen bir hoca... Sorular hep bir yıl öncekilere arasından ve çalışan yerlerden çıkar. Bu nedenle sözde, yöneltilen soru için teşekkür edilerek başlanır, eğitimin önemi, uykusuz ile alkolün zararları üzerine vaazlar ile görev

*Bu yazı Ağustos 1990'da hazırlandı. O gün güncel olan ve henüz keskinleşmemiş bazı konulara ilişkin veri ve tahminlerdeki yaklaşımları, baskıdaki gecikmeyi göz önüne alarak değerlendirmek gerekmektedir.

ifa edilir. Taşımacılıkta karayolu ulaşımına neden bu denli bağlı olduğumuz tartışılacak değil ya.

Bu bayat bir yönlendirmedir ve pek geçerliliği kalmamıştır. Brezilya ve Meksika dizilerinin yüksek dozu altında kendi sorunlarını bir kenara bırakıp Marianna için heder olanların, hiç bir zaman gitmedikleri plaj kasabalarına bağlı karayolları üzerinde kamyon trafiğinin kısıtlanmasını ya da sırunda bir başka yolcuyu daha taşıırken en iyi olasılıkla tozlu otobüs camları arkasından seyrettiği otomobiller için yapılmış kavşakları takdir edeceği sanılır. Bu bir yanılgıdır. Oylar aruk köprü, katlı kavşak, viyadük yapanlara; kent içi bulvar açanlara gitmemektedir. Kitleler, ulaşım ile trafik arasındaki farkı bilmekte, kendi gereksinimleri ile izlenen politikanın ilişkisi ve dengesini kurabilmektedir.

Peki, bugün bazı yerel yöneticilerde görülen eğilimin anlamı nedir? "Trafik tıkanır" endişesiyle otobüs özel yolu yapmamak, mevcutları dar tutmak, kent merkezinde otoparkları, kavşakları, sinyalizasyon projelerini öncelikli uygulamalar kapsamına almak ne demektir? Mevcut yapı ve işleğin etkisi altında kalınması mı, yoksa doğrudan temsilciliğinin yapılması mı söz konusudur? Bu yanıtlanması gereken güncel bir sorudur.

Aslında, yanlış kişilerle yanlış tartışmalara girilen konulardan en önemlisi "plan"dır. Bu arada, örneğin arazi kullanımı/ ulaşım bütünlüğü ilkesinin önemi üzerinde ne kadar boş tartışmalar yapılır. Halbuki ulaşım yatırımlarının türü, güzergahı, önceliği pek raslantısal değildir. Civarındaki araziler de başıboş bırakılmamış, duruma "belirli bir plan" çerçevesinde vaziyet edilmiştir.

Durunt! Hemen kızmayın... Yoksa siz, şöyle yazılı, çizili, kapağında "plan" yazan bir doküman mı öngörmüştünüz? Gerekirse ondan da yapılır.

İşte sipariş verilmiş ve "İstanbul Ulaşım Nazım Planı" yapılmış. Ufuk yılı olarak seçilen 2005'te İstanbul'un kent içi ulaşım sorununu çözülmesi bir noktaya getirmek için tüm seçenek projeler değişik senaryo-

larda sınanmış. Yeni Boğaz ve Haliç köprüleri, 100 km'yi aşkın bir hafif raylı sistem şebekesi, kent içi otoyollar, otomobil için Boğaz tüp tüneli, vs. Çalışmalara sipariş sahibi tarafından getirilmiş ve çalışma ekibi tarafından da anlayışla karşılanıp benimsenmiş yalnızca küçük (1) bir kısıt var; "Metro ile Boğaz Demiryolu Tüp Geçiş projelerinin çalışmada adlarının anılması da, seçenekler kapsamında gözetilmesi de yasaklı" Bu normaldir. Deneyimi olanlar, bu tür çalışmaların, uyum ve işbirliğini gerektiren bir ekip çalışması olduğunu, birileri veri toplarken bir grubun model kurup çalışacağını, birilerinin de politika ve stratejileri belirleyip kısıtları koyabileceğini bilirler. Gerçekten de bu çalışma işbirliğinin güzel bir örneği olmuştur. İnsan, çilder dolusu çalışmayı heyecanla, takdirle seyredir. Plan raporunun sonundaki "Sınanan tüm senaryolara karşın, İstanbul ulaşım sistemi malesef çözümlenememiş, belirli noktalarda tıkanıp görülmüştür." doğrultusundaki açıklamalar ise hüznü boğar. "Haksızlık bul Bu kadar çalışmanın sonucu başıboş olmalıydı." diye düşünülür. Olsun... Aruk İstanbul'un bir Ulaşım Nazım Planı vardır ya...

Araştırma, etüt, proje, fizibilite, plan, çok iyi şeylerdir. Onları sevmek gerekir. Bunlara sahip olmak saygınlık simgesidir. Onlarsız ya da onlara karşı hareket etmek hiç ince bir hareket değildir. Bu gerçeğin kavranması sonucu bu tür çalışmalara talebin artması, etkin bir hizmet sektörü yaratmıştır. Bu sektörün iki alt uzmanlık grubundan biri "konfeksiyoncular"dır. Bunlar konfeksiyon olarak minare kılıfları hazırlar.

En güncel hizmet örneklerinden biri, İstanbul'un başına dert olmuş "Hızlı Tramvay"ın bundan sonra nerelere uzatılması gerektiği konusunda düzenlenmiş bir rapordur. Raporun baş mimarı, o klasik "Kendinizi biraz tanıtır mısınız?" sorusu sorulmuş gibi, raporun girişinde kendisini, "Bu alandaki çalışmalarıyla temayüz etmiş ve Belediye camiasının yakını uzman," olarak tanıtmaktadır. Bu gereksiz bir te-

vazudur. Kendisinin yalnız İstanbul Belediyesi'nin değil, en azından Ankara Belediye camiasının da bir yakını olduğu bilinmektedir. Eğitimin önemini vurgulamak, belirli düzeyde bir cehaletin dahi ancak eğitim ile olanaklı olabileceğini göstermek için bu üniversite hocasının raporu kamuoyunun bilgisine sunulmalıdır.

Kılıf konfeksiyoncularının ecnebi olanları daha mutabektedir. Bugün Kayseri'de, İzmir'de, Adana'da, Bursa'da ulaşım etüdü/planı çalışmaları sırayla siparişe bağlanmaktadır. Ölçülere uygun, raylı sistem kreasyonları yakında defileye çıkacaktır.

Durunt!.. Yiğne kızmayın... Yoksa sizin kastettiğiniz bu tür sipariş ürünü çalışmalar değil mi? Siz Ankara Ulaşım Ana Planı benzeri çalışmaları kastediyor ve örneğin bu Plan'ın neden yaşama geçmediğini mi merak ediyorsunuz?

Söyleyelim. Ankara Ulaşım Ana Planı, herkesin doğasına uygun bir çalışma değildir. Doğru ya da yanlış, başında bilinçli olarak seçilmiş ilkeler yer alır. Hedef ve stratejiler de buna göre belirlenmiştir. Herkesin bunları içine sindirmesini uygulamasını beklemek haksızlık olur.

Şimdi diyelim ki birisi böyle bir haksızlık ile karşı karşıya. Üstelik kendisi de planı çok seviyor ama karşılık göremiyor. İşte bu durumda da, daha önce değindiğimiz, hizmet sektörünün ikinci alt uzmanlık grubu olan "tefsirciler" araya girer. Planı yazıp çizenlerin bile haberinin olmadığı mesajların, o kütsal metinde, saklı olduğunu ortaya çıkarırlar. "Efendim, şimdi şu öncelikler bölümünü kapayıp bir bakarsanız, yapılması gerekli kent içi katlı kavşaklar gözükmektedir. Lütfen şimdi bir de şu diğer bölümleri kapayıp Plan'a yan bakınız. Söğütözü-Dikimevi hafif raylı sisteminin gereği açıkça göze çarpmaktadır. Hele saur araları dikkatle okunursa, adı Mehmet olanların kent merkezine otopark yapamayacağı, ancak Murat adını taşıyanların çayır çimene dokunmamak kaydıyla bu hükümden muaf olduğu görülecektir." derler.

Sakin itiraz edip bağnazlığınızı, cehaletinizi belli etme-

Kavram kargaşası yaratma ve gündem sapırma çabalarının en bilinen örneği "ulaşım" kavramı yerine "trafik" kavramının oturtulmaya çalışılmasıdır.

Peki, bugün bazı yerel yöneticilerde görülen eğilimin anlamı nedir? "Trafik tıkanır" endişesiyle otobüs özel yolu yapmamak, mevcutları dar tutmak, kent merkezinde otoparkları, kavşakları, sinyalizasyon projelerini öncelikli uygulamalar kapsamına almak ne demektir?

En güncel hizmet örneklerinden biri, İstanbul'un başına dert olmuş "Hızlı Tramvay"ın bundan sonra nerelere uzatılması gerektiği konusunda düzenlenmiş bir rapordur.

Hele satır aralan dikkatle okunursa, adı Mehmet olanların kent merkezine otopark yapamayacağı, ancak Murat adını taşıyanların çayır çimene dokunmamak kaydıyla bu hükümden muaf olduğu görülecektir.

Söyleyelim. Ankara Ulaşım Ana Planı, herkesin doğasına uygun bir çalışma değildir. Doğru ya da yanlış, başında bilinçli olarak seçilmiş ilkeler yer alır. Hedef ve stratejiler de buna göre belirlenmiştir. Herkesin bunları içine sindirmesini uygulamalarını beklemek haksızlık olur.

Türkiye'de hiçbir şey plansız programsız yapılıyor değildir ve yapılamaz. Mevcut yapı ve işleyişin bir gizil plan ve programı vardır.

Plan statik değil dinamik bir şeydir, değişkendir, esnek-ür. Devletin planlarına bakın. A.B.Y.K.P. Sayfa 294'te ne diyor? "Ankara, İstanbul metrolarına başlanacaktır. Belediye-lerin otobüs filolarının güçlenmesi sağlanacaktır. Otobüs özel yolları yaygınlaştırılacaktır." Tutucu bir tavırla bu hükümlere bağlı mı kalınmış? Yoo, hayır... Dinamik bir dâvırla gelişmelere uyulmuş, 5. ve 6. Planlarda bu gereksiz hükümlere yer verilmemiş.

Özet olarak belirtmek gerek-ki, Türkiye'de hiçbir şey plansız programsız yapılıyor değildir ve yapılamaz. Mevcut yapı ve işleyişin bir gizil plan ve programı vardır. Yürürlükteki bu plana karşı uğraş verme durumunda olanlar için de; yeterli olmasa da gerekli koşul, kendilerine özgü bir plana sahip olmalarıdır. Gündemdeki gereksinme; içeriği, kapsamı, ilkeleri, üretiliş süreci ve yöntemi, onay ve uygulama mekanizmalarıyla özgün bir plan tanımlıdır. (Bu kohuda hiç olmazsa tartışmaya başlayabilmek için gerekli ipuçları V.I.B.Y.K.P., Özel İhtisas komisyonu Raporu ile sayın Erhan Öncü'nün Haziran 1990'da

Ankara Ulaşım Kongresi'ne sunduğu bildiriye bulunabilir.) Böyle bir tanıma ulaşıktan sonra, gizil plan yerine bunu egemen kılmanın da bir uğraş gerektirdiği, böyle bir uğraşın da kendine özgü düzlem ve yöntemleri olduğu, açıktır. Bunların neler olduğu ayrı bir tartışma konusu olmakla birlikte, "plansız", "sipariş plan ile", "plana karşı" ya da "zorlama plan tefsirleri ile" davranmanın gizil plan ve yandaşlarına hizmetten başka bir anlamı olmadığı kesindir.

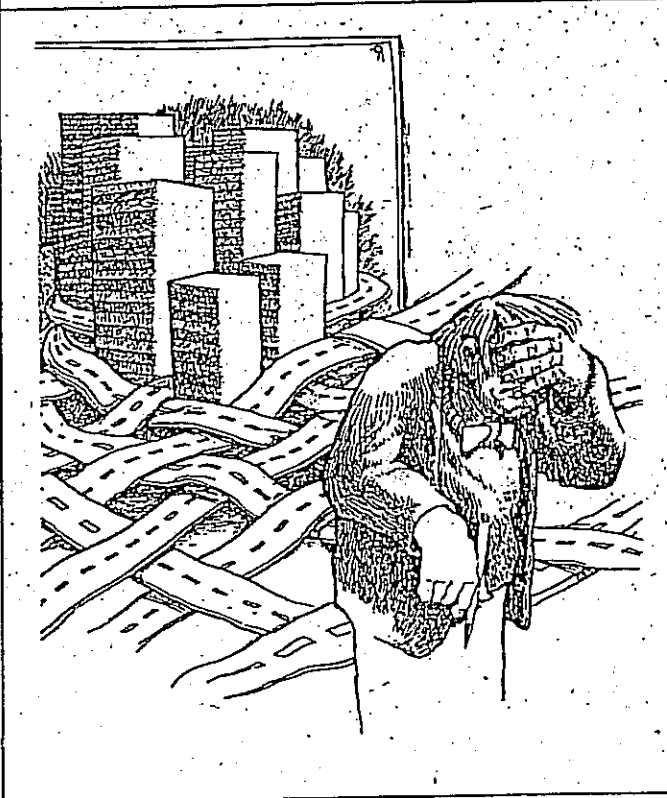
Bugünlerde başka bir kısır tartışma daha kopacak. Belediyeler otobüs taşıma ücretlerine yine zam yapacaklar. Karşı taraf; "İşte, görüyorsunuz. Toplu sözleşmelerde işçilere hesapsız kitapsız ücret zammı verenler, şimdi külfeti halka yüklüyorlar" diyebilmek için ellerini oğuşturarak bekliyor. Berikiler de saf değil. Bu atağı kestirip strateji geliştiriyorlar. "Bir kere 19 Ağustos seçimlerinden önce bir zam alalım olmaz. Sonra Allah kerim... Baksanıza dünya da petrol fiyatları artıyor. Türkiye'de de petrol ürünlerine zam yapılır. Biz de onun arkasına saklarız. Daha olmadı, laf mı yok? Ekonominin kötü

gidiş... Enflasyon, vs., vs. deriz. Üstelik halkın tepkisini azaltmak için bedava otobüs çalıştırılan mahallelerin sayısını arttırır, otobüsleri dul ve yetimlere de bedava yaparız." diye düşünmeleri olasıdır. Ne denilirse denilsin karşı tarafın tahriki devam edecek; "Aslında kamu işletmeciliğinin özünde verimsizlik var. İlah etmez bunlar. Özel sektöre devretmek gerek." diye... Bu taraf da bir telaş... "Hiç de değil. Biz canla başla çalışıyoruz. Yakında her otobüse katalitik filtre takacağız. Otobüsleri turuncuya boyayacağız. Hem siz de bizim yarımlarımıza, işletme açıklarımıza biraz yardım etsenize" diyecekler. Laubaliliği hiç sevmeyen öbür taraf; "Olmaz öyle şey. Dünyanın neresinde görülmüş devlet desteği... Üstelik sen terbiyeni takın. Ayağa kalk!" diye yüklenecek. Beriki, sonunda oturup kalkmasını, randevu alıp huzura kabul edilirse oturabileceğini öğrenecek. Görüşmeden sonra da; "Memnunum. Umut verdim." diyecek.

Basın toplantıları, demeçler, manşetlere yansıyan atışmalar... Bir kördüğüşü... Bu arada gizil program kazandığı süreyle devam edip gidiyor, insanlar yollarda duraklarda sersefil bekliyor olacak. Otobüs bilet ücreti de 1980'den bu yana %12.000 - 14.000 artışla belki aruk 600 - 700 TL...

Şimdi bir kere, gereksiz tereddütler ve tartışmalar içerisinde yitip gitmemek için bazı noktaları açığa kavuşturmak gerek.

Üzerinde anlaşmaya varılması gereken ilk nokta, kent içi ulaşımındaki toplu taşıma işletmelerinde sanki kamu sektörü ağırlıktaymış izlenimi veren özelleştirme savları karşısında savunmaya geçilmesinin yanlışlığıdır. Örneğin son otuz yıl içerisinde, İstanbul ve Ankara'da; kamuya ait toplu taşıma işletmelerinin toplam yolcu taşımaları içerisindeki payı yarı yarıya azalılarak zaten %20-25 sınırına çekilmiştir. Angarya hizmetler için kendilerine gerekli olması nedeniyle tümüyle ortadan kaldırılmalarını gizil program sahipleri de istemez. Dolayısıyla gündem maddesi özelleştirme değil, mevcut kamu işletmelerini optimum koşullara kavuşturabil-



Gérard Goosen, PLAN Magazine, Holland, s.7.

mek için gerekli ölçüde kamu-
laştırma yapılması olabilir.

Gelelim, "kent içi ulaşım-
yatırım desteği ve sübvansiyonun
dünyanın hiçbir yerinde
görülmediği ve iman edilmiş
mevcut felsefe ile de bağdaş-
maması nedeniyle söz konusu
olamayacağı savına... Aptal ye-
rine konup hakarete uğramama-
mak, buna karşın, tepkilerde
yine de ölçülü olmak, belirli
bir kesime vergi olduğu için,
bu sava ne yanıt verilebilir diye
istediğiniz kadar kıvranın bu-
labilceğiniz en hafif yanıt "ya-
lan"dır. Toplu taşıma sistemleri-
nin gerek yatırım gerekse
işletme aşamalarında merkezi
yönetimden destek görmediği
bir kentin dünyada neredeyse
bulunmaması bir yana bu konu-
nuda en çarpıcı örnekler Tür-
kiye'de görülür. Köprülere,
kent içi yol niteliği kazanmış
çevre ve bağlantı yollarına des-
tek vardır, ama örneğin met-
roya yoktur. Belediyelerin
otobüs alımına kaynak yar-
dımı yoktur (Hele o sırada zor
durumda olup mutlaka satış
yapması gereken yerli bir im-
alatçı firma varsa) dışarıdan
daha ucuz bulunsun bile be-
lediyelerin genel ithal serbesti-
sinden yararlanma ve dış borç-
ları için devlet garantisi alma
olasılığı yoktur. Belediyelerin
otobüs alımı için kredi garanti-
si bile sağlamadığı bir ortam-
da, 237 Sayılı Taşıt Yasası'nı hiç
umursamadan resmi arabaları
sayıca sürekli arttırmak ve ye-
nilemek, dış halkada kalıp ho-
murdanması söz konusu olabi-
lecekleri de genel bütçe kay-
naklarıyla alınmış ya da kira-
lanmış servis araçlarıyla beda-
va taşımak serbesttir. Aslında
haksızlık etmemek gerek. Fi-
kirleri alınmadan düzenlenmiş
yasalarla ve karşılığı ödenme-
den de olsa, kamu toplu taşıma
işletmelerinin de belirli kişileri
bedava taşıma zorunluluğuna
uyuma hakları vardır.

Şimdi burada bir an için so-
lukkanalım ve duruma bir baş-
ka açıdan bakalım.

Genelde egemen kılınmış
bir hava var. Buna göre; "Kent
içi ulaşımında durum kötüdür.
Sorunlar giderek ağırlaşmakta-
dır. Acil ve büyük çaplı çö-
zümlere gerek vardır. Bunların
altından belediyelerin kalk-
masına olanak yoktur. Zaten
bir otobüs işletmeciliğini bile

beceremiyorlar. Sürekli işletme
açığı, sürekli zam... Devletin
yardımı olmasa otobüs bile ala-
mazlar. Büyük yatırımları ner-
eden gerçekleştirecekler? Geç-
mişte olduğu gibi merkezi yö-
netim yardımcı olsa bari..."

En önemlisi bu hava, be-
lediyelere de egemen olmuş gö-
rünüyor. Sinmiş, ezik, çaresiz-
lik içinde; şaşırmış, yardım
dilenir bir tavır içerisinde girmiş
durumdalar.

Ortada bir yanlışlık ve hak-
sızlık vardır. Merkezi yönetimi,
genelde, yerel yönetimlere
yardımcı olmamıştır. Kendi ha-
line terkettiği bile söylenemez.
Var olan desteklerini çekmiş,
yükünü artırmış, yanlış yön-
lendirmiştir. Bunu bizden doğ-
rudan, bazen de yerel yöneti-
cilerin bilinçli, bilinçsiz katkı-
larıyla yapmıştır.

Örneklere bir göz atalım.
Yıl 1960, İstanbul... Nüfus 1,7
milyon. Araçlı yolculuklar
içerisinde, %95'i kamuya ait ol-
mak üzere toplu taşıma sistem-
lerinin payı %62. Dolmuş
%22,5, taksi ve özel oto, her iki-
si de ayrı ayrı %7, servis araçları
%1,5...

1985'e geliyoruz. Nüfus
%340 artışla 5,8 milyon... Bile-
nen gelişmeler sonucu otomo-
bil sayısı %1490 artmış ama
araçlı yolculuklar içerisindeki
payı ancak üç katına yüksel-
miş. Taksi durumunu korur-
ken piyasaya sürülen minibüs-
lerle birlikte dolmuş sistemi
payını %35 dolaylarına çıkar-
mış. Otomobil gibi servis araç-
ları ile özel halk otobüslerinde
de patlama var. Taşıdıkları yol-
cu sayısını %1500 oranlarında
artırarak toplam araçlı yolcu-
luklar içerisinde sırasıyla %5 ve
%10'luk paylara ulaşmışlar.

Şimdi gerileyenlere baka-
lım.

Bir kere kamuya ait toplu-
taşıma işletmelerinin payı 25
yılında %59'dan %20'ye gerile-
miştir. Bu adeta bir özelleş-
tirme devrimidir ve İstanbul'un
kent içi ulaşımındaki hiz-
met kalitesinin artışı bu buna
bağlamak gerekir.

Diğer önemli gelişmeler de;
deniz ulaşımının %15'ten
%3,5'a, raylı sistemlerin de
%17'den yine %3 dolayına ge-
rilemesi olmuştur.

Burada bir parantez açarak
60'lı yılların başında kaldırılan
İETT tramvayları üzerinde du-

rahım. Rehabilitate edilmeyen,
korunmamış güzergahları oto-
mobiller tarafından işgal edil-
diği için, hızı, karikatürlere
konu olacak şekilde, her geçen
gün düşen tramvayın kurban
edilmesine karar verildiğinde;
bıçak, adeta, oluşturulmuş ka-
muoyunun eline tutuşturul-
muştur.

Halbuki, artık hiç beğenil-
mez ve aday edilir duruma
düşükleri 1960 yılında dahi,
İETT tramvayları; toplam
araçlı yolculuklarının %8'ini,
İETT taşımacılığının %23'ünü ve
raylı sistem yolculuklarının
%47'sini karşılıyordu.

Tramvay kurban edilirken
hiçbir mucize gerçekleşmedi,
gökten bir şey inmedi. Tram-
vay boğazlandığı ile kaldı.

İETT, açığı kapatmak ama-
cıyla lastik tekerlekli sistemlere
sarıldı. Nüfus ve yolculuk sayı-
sını, küçümsemeyecek oran-
da (%190) artırdı. "İndi-bindi"
nin yoğun olduğu hatları özel
işletmecilere kapıması, oto-
mobillerin hücumuna uğış yol-
larda hızının ve sefer sayısının
düşmesi nedeniyle yolcu sa-
yasındaki artış ise, aynı dönem-
de, %140 ile sınırlı kaldı. Top-
lam araçlı yolculuklar içindeki
payı yarı yarıya azalarak %13'e
gerilemiş oluyordu. Merkezi
yönetime bağlı işletmelerin de
toplu taşımacılığa katkısı kesil-
mişti. Yaygınlaştırılmayıp ak-
sine daraltılan şehir hatları va-
pur işletmesi ile rehabilitate edil-
meyen banliyö tren işletmesi
işin yolcu sayılarında artış,
aynı dönemde, %57 ile sınırlı-
ydı. %340'lık nüfus artışı kar-
şısında bu ciddi bir gerilemeydi
ve bu sistemlerin karşıladığı
uzun mesafeli yolculuklar gide-
rek İETT'nin sırtına yüklenmiş
oldu.

Aynı dönemde kaynakların
Boğaz ve Haliç köprüleri ile
bağlantı yollarına yönlendi-
rildiğini biliyoruz. 1985'ten son-
ra deniz ulaşımı ve raylı sistem-
ler konusunda da atılımlar
yapıldığını örneklemek için ile-
ri sürülebilecek deniz oto-
büsleri ile hafif raylı sistem ise
kısıtlı kişilere hizmet eden san-
sasyon projeleridir.

Bu hafif raylı sistem projesi
üzerinde biraz durmak gerekir.

1984 Temmuzunda hükü-
met adına Hazine ve Dış Tica-
ret Müsteşarlığı'nın imzaladığı
bir hibe anlaşması uyarınca,

Son otuz yıl içerisinde,
İstanbul ve Ankara'da;
kamuya ait toplu taşıma
işletmelerinin toplam
yolcu taşımacılığı
içerisindeki payı yarı
yarıyadan fazla
azaltılarak zaten
%20-25 sınırlarına
çekilmiştir.

Toplu taşıma
sistemlerinin gerek
yatırım gerekse işletme
aşamalarında merkezi
yönetimden destek
görmeyen bir kentin
dünyada neredeyse
bulunmaması bir yana
bu konuda en çarpıcı
örnekler Türkiye'de
görülmektedir.

Kamuya ait toplu taşıma
işletmelerinin payı 25
yılında %59'dan %20'ye
gerilemiştir. Bu adeta
bir özelleştirme
devrimidir ve
İstanbul'un kent içi
ulaşımındaki hizmet
kalitesinin artışı bu bina
bağlamak gerekir.

"Mamafih, yapılacak etütler sonucunda da halesi düşünülen hatın gerekli olduğu gibi bir sonucun ortaya çıkacağını hissetmiş olmamıza binaen hatın 1. aşamasının Yatırım Programı'na alınmasına, ancak İller Bankası'na emanet edilmesine ve ilk yıl etüt-proje ile oyalanılmasına karar verilmiştir."

İstanbul Belediyesi'nin gözü, oynanacağı basit rolü kesmiştir. Gereksinmesi müşhil iken eline güzellik kremi fiyatına tutuşturulan nasır ilacını değerlendirmek amacıyla İtalyan ayakkabısı parası ödeyip ayağına üç numara küçük Beykoz postalı alacaktır.

Caldı ki, bazı çevrelerin (gerekli olsa dahi) Türkiye'ye nihai ürün olan metroyu değil, ara aşamada önce hafif raylı sistemleri, sonra hafif raylı sistem tevsî projelerini pazarlamak istedikleri, merkezi yönetim kuruluşlarının da hafif raylı sistem projelerine daha sıcak baktıkları bilinmektedir. Bu uyumlu tercih sonucu, İstanbul'dan sonra Ankara'nın da başanlı bir hafif raylı sistemi olabilir.

Amerikan ve Türk firmalarının oluşturduğu bir konsorsiyumun yürüteceği "İstanbul Metro ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçiş Etüdü" başlar. O tarihlerde Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na, şimdi ise Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olan Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü'nün yürüteceği projeyi DPT'de benimsemektedir.

İstanbul Belediyesi bu gelişmeden hoşlanmaz ve etütsüz, projersiz, hemen hafif raylı sistem ihalesine çıkar. Yatırımın, Yatırım Programı'na alınması için de DPT'ye başvurur... ve muhabbet başlar. DPT'nin yanıtını Türk bürokrasi edebiyatının bir şaheseri olarak okularda okutmak gerek. Efendim, planlı yaklaşım çok iyiymiş, hele etüt-proje de olursa çok daha iyi... Zaten Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca İstanbul'da bir etüt de başlamışmış. Esgüdüm sağlanarak, onun sonucu beklense münasip olurmuş, diye beş sayfa laftan sonra hüküm: "Mamafih, yapılacak etütler sonucunda da ihalesi düşünülen hatın gerekli olduğu gibi bir sonucun ortaya çıkacağını hissetmiş olmamıza binaen hatın 1. aşamasının Yatırım Programı'na alınmasına, ancak İller Bankası'na emanet edilmesine ve ilk yıl etüt-proje ile oyalanılmasına karar verilmiştir." Olacak iş değil, tabii. Belediye Başkanı ileride lider olacağını daha o günden belli etmiş bir zat. Tuluata ihtiyacı olsa Türkiye'nin en iyi komedyenini kendine yardımcı tayin eder, icasında.. Sert çıkar: "Ben 24 km'yi birden ihale ettim. Tümünü etüt-proje olarak da değil, yatırım olarak programa alın." Yahu, bu adamın önü nasıl kesilecek? Çare bulunur. Bir kararname çıkarılır: "İstanbul Hafif Raylı Sistemi'nin proje ve yapım yetkisi de Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na devredilmiştir." diye. İyi de bunu Belediye Başkanına kim duyuracak. Mecburen Bayındırlık ve İskan Bakanı bir yazı yazar: "Vallahi, bizim arkadaşlar böyle bir karar almışlar, ama benim bir talebin yoktur" mealinde. Belediye Başkanı bunlarla uğraşacak değil ya... İhaleyi bağlar, o kararnameyi imza-

lamış, başta Cumhurbaşkanı, herkesi temel aına törenine çağırıp, küreği ellerine verir.

Eğer sonucu merak ediyorsanız söyleyelim.

Özkaynak harcamaları hariç yarım milyar dolar dış borç yaratılır. İşletmeye alınan 1. aşama, günde 25-30 otobüs kadar yolcu taşımaktadır. Zaten o sayıda otobüs de yolcu sayısı bu düzeye yükselsin diye besleyici olarak bu sistemin emrine verilmiştir. İnşaat işleri kredisi, sözleşme kapsamındaki 24 km'lik hatın üçte birinde tükenmiş, ama hatın tamamına karşılık diye getirilen yarım trilyon TL'lik araç ve malzeme elde kalmışır. Üstelik, hem de yüklenicinin Boğaziçi Üniversitesi öğretim üyelerine hazırladığı bir etütte, hat tamamlandığı takdirde kapasite kullanım oranının 2005 yılında dahi %50 dolayına ancak ulaşacağı ortaya konmuş bulunmaktadır.

"Proje ve şartnamelerini benim onaylamadığım raylı sistemler ihale edilemez." diye korku salıp Ankara, Adana vb. büyükşehir belediyelerini kapısında kuyruğa dizmiş DLH ile "yap-işlet-devret" tezgahında Ankara Metro Projesi'nin çıkını çıkarmış DPT ve Hazine Müsteşarlıkları, İstanbul Hafif Raylı Sistemi için ne kadar gurur duysalar yeridir.

İstanbul Belediyesi'ne gelince, o yeni bir filmde rol almak üzere ikna edilmiştir. Gizil programın açık ve gizil temsilcileri Belediyeye: Metro işine girirse görev dönemi içerisinde bitirip mürüvvetini göremeyeceğini, zaten izin de verilmeyeceğini, hazır elde kalmış hafif raylı sistem araçları varken biraz daha ek kredi alıp Metro güzergahları da dahil İstanbul'u bu sistem ile donatmasının uygun olacağını anlatmışlardır. İstanbul Belediyesi'nin gözü, oynanacağı basit rolü kesmiştir. Gereksinmesi müşhil iken eline güzellik kremi fiyatına tutuşturulan nasır ilacını değerlendirmek amacıyla İtalyan ayakkabısı parası ödeyip ayağına üç numara küçük Beykoz postalı alacaktır. Bundan kolay ne var?

Biraz da Ankara'ya değine-

lim. Projesi bileli 3,5 yıl, ihaleye çıkılalı 3 yıl, ihale sonuçları

açıklanalı 2 yıl geçmiş olmasına karşın durumu belirsiz metro projesini bir kenara bırakalım. O iş emin ellerde... O denli hızlı ilerliyor ki, ilgililer inşaatı üç ay önce başlatmalarına karşın henüz sözleşme imzalamayacak zaman bulamadılar. İhaleye çıkarılan hafif raylı sistem projesi de iyi bir fikirdir. Katımcılık ve demokratiklik ilkesi uyarınca, bu konudaki bilgilendirme ve değerlendirme seanslarına Belediye'nin öngördüğü herkes katılabilmştir. Kaldı ki, bazı çevrelerin (gerekli olsa dahi) Türkiye'ye nihai ürün olan metroyu değil, ara aşamada önce hafif raylı sistemleri, sonra hafif raylı sistem tevsî projelerini pazarlamak istedikleri, merkezi yönetim kuruluşlarının da hafif raylı sistem projelerine daha sıcak bakukları bilinmektedir. Bu uyumlu tercih sonucu, İstanbul'dan sonra Ankara'nın da başarılı bir hafif raylı sistemi olabilir.

İçimiz rahat bir şekilde raylı sistemleri bir kenara bırakıp biraz EGO Otobüs İşletmesi üzerinde duralım. Yeni bir zam kapımıza dayanmışken, merkezi yönetim politikalarının EGO'ya etkisini, Bu etki altında EGO'nun hem kendisini hem de bir kısım halkı nasıl ezdirdiğini görelim.

EGO'nun en son işletme verilerine sahip değiliz. Varsayalım ki başabaş noktası için gerekli yolcu başına ortalama gelir 400 TL/yolcu olsun. Bu durumda, tam biletlü yolcu oranı %70 olan EGO'nun tam bileti 600 TL, öğrenci biletini 300 TL ve aylık toplu taşıma kartını da 36.000 TL yapması gerekir. (Esnaf istemese bile) tam biletlü yolcular kaçmasın diye minibüs taşıma ücretleri de en az 700-750 TL düzeyine çıkarılır.

1981 yılının başında EGO yolcularının %55'i tam biletlü, %11'i olan öğrenciler yalnızca %33 indirimli ve %34 oranındaki aylık toplu taşıma kartı da %47 indirimliydi. Eğer bu kompozisyon korunabilmiş olsa, başabaş noktasının 400 TL olduğu bir durumda tam biletin 500 TL öğrenci biletinin 325 veya 350 TL ve aylık toplu taşıma kartının 26.500 TL olması yetebilirdi. Doğal olarak minibüs ücretleri de 600-650 TL düzeyinde tutulabilecekti.

Doğal olarak EGO'nun yol-

cu sayısı, kentteki diğer taşıma türlerindeki gelişmelere ve aralarındaki ücret tarifesi dengesine bağlıdır. Yalnız bir ay içerisinde görülen değişikliklerle örnek vermek gerekirse; EGO yolcu sayısı, hem de tamamı tam biletliler olmak üzere, station wagon dolmuşlar işletmeden kalkınca 2 milyon(%10) artmış, özel halk otobüsleri işletmeye girince de 3 milyon(%15) azalmıştır.

Gizil program uygulamaları 80'li yılların başında (şimdiki gibi değil) çok açık ve hoyrat bir şekilde gündeme gelmiştir. "Metro Projesini durdurdum.", "Demetevler otobüs ve minibüs özel yolunu kaldırdım.", "Toplutaşım Kongresini yasakladım.", "Kârlı otobüs hatlarını ihdas ettiğim özel halk otobüslerine pazarladım.", "Kamu kurum ve kuruluşlarının servis aracı edinmesini ve çalıştırmasını engelleyen bakanlar kurulu kararını kaldırdım ve servis aracı çalıştırılması yine de izin alınmasını gerektirmesine karşın herkesi kendi haline bırakım.", "Elektrik işletmelerini belediyelerin elinden alıp çapraz sübvansiyon olanağına son verdim ve otobüs taşıma ücretlerine sürekli zam öngördüm." "Genel bütçeye belediyelerin otobüs alımına yardım için konulan ödenekleri kaldırdım, servis aracı edinsinler diye diğer kuruluşlara verdim."

Sonuç bilinmektedir. Yolcu hareketi yüksek hatlarda minibüsler ve halk otobüsleri yo-

ğunlaşır, "indi-bindi"nin görelili az olduğu uzun hatlar ECO'ya kalır. Bir yandan bu gelişme, bir yandan da artan otomobil trafiği nedeniyle seyir hızı ve sefer sayısının düşmesi ECO yolcu sayısını düşürür. Minibüs ve özel halk otobüslerine kayan yolcu, bedava ve indirimli değil elbetteki tam biletlilerdir. Yolcu (hem de tam biletliler) yitirilmesi nedeniyle, yapılan zamlara karşın, istenilen gelir elde edilemez. Yine zam yapılır. Tam biletliler yolcu sistemden tümüyle çözülmüş diye, esnafın bir gereksinmesi ve istemi olmasa da, minibüs de sürekli pahalılandırılır. Ama mudak değer olarak ücret rakamı o denli büyümüştür ki, halkın tepkisinden korkularak zam düşük tutulur. Bir zamanlar otobüs tam bilet ücreti ile minibüs ücreti arasında %100 olan fark %25'lere düşer. Bu marjinal fark yolcu kaymasını önlemez. Yolcu sayısı yine azalır. Yine zam... On yıl içerisinde toplam zam oranı %9900'ü bulur. "Millet alıştı, ses çıkartmıyor." sanılır. Halbuki millet artan bir hızla kendisini bedava taşıyan servis araçlarına atmış, ECO'nun altı iyice oyulmuştur. (Bugün Ankara'da çalışan servis araçlarının sayısı, çoğu kamuya ait olmak üzere, EGO araçlarının 3-4 katına ulaşmıştır. Eğer bu sistemle yapılan yolculukların yalnızca dörtte biri engellenip, tam biletliler de değil, aylık toplutaşım kartlı olarak ECO'ya kazani-

labileseydi, ECO filosu kadar otobüs ya da onun eşdeğeri bir kaynak kazanılmış olmakla kalmayacak, aynı toplam geliri elde etmek üzere taşıma ücretlerinde en az %10 indirim de yapılabilirdi.)

Tablounun özeti şudur. Kanunlar kabul ettirilmiş politikalar sonucu bugün Ankara'da otobüse binen herkes, kendinden esirgenmiş kaynaklarla bedava yolculuk yaptıkları 50-100 TL sübvansiyonla, onlar yüksek ücret veriyor diye diğer bir kesim de minibüsçülere en az 100 TL daha fazla haraç vermeye zorlanır.

Bu arada Belediye, bedava otobüs gönderilecek yeni mahalleleri belirlemek için piyango çekilişlerine devam eder. Kulübe ve durak boyar. Halk otobüslerinin durumunu daha da perçinlemek için yeni bir yönetmelik düzenler. Yapacak iş mi yok?

Tüm tezgah ortadadır. Bunu görmüyor ve bilmiyor olmak olanaksızdır.

Bir kesim, bu filmi zaten kendisi çevirip oynadığı için seyretmez. Diğer bir kesim ise, egemen yapı ve işleyişin saldırdığı nörotik korku (korkudan korku) ile seyretse de göremez, görmek istemez, başkalarının da görüp kendisine göstermesini istemez. Gördüğü takdirde tepki göstermesi, uyumlu ricacılıktan sıyrılıp hak arayışı içerisinde girmesi gerektiğini bilir. O zor bir iştir ve (herkes için) gereği yoktur. □

Tam biletliler yolcu sistemden tümüyle çözülmüş diye, esnafın bir gereksinmesi ve istemi olmasa da, minibüs de sürekli pahalılandırılır.

Bir kesim, bu filmi zaten kendisi çevirip oynadığı için seyretmez. Diğer bir kesim ise, egemen yapı ve işleyişin saldırdığı nörotik korku (korkudan korku) ile seyretse de göremez, görmek istemez, başkalarının da görüp kendisine göstermesini istemez.

OPTÜ İİEM. FAK.
DÖRÜMANTASYON
MERKEZİ

Cemal ARKON,
ODTÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nden
1969'da lisans, 1972'de
Y.lisans dereceleri ile
mezun oldu. Ege
Üniversitesi
Ş.B.P.B.'nden 1978'de
Doktor, 1982'de
Doçent, 1990'da D.E.
Üniversitesi
Ş.B.P.B.'nde Profesör
ünvanlarını aldı.
1969-1973 arasında
Ankara Nazım Plan
Bürosu'nda çalıştı.

İzmir Kent İçi Ulaşımında Planlamanın Önemi *

Cemal ARKON

Kent planlamasının temelinde iki bileşen vardır. Bunlardan biri, arazi kullanış, diğeri ulaşım planlamasıdır. Bunlar bir bütünün parçalarıdır. Biri kentsel etkinliklerin mekanda yer alış biçimlerini, diğeri bu etkinlikler arasındaki bağlantıyı düzenler.

Ulaşım planlamasının geleceğe ilişkin tüm kararlarının arazi kullanış kararlarına bağlı olarak verildiğini hatırlamakta yarar vardır.

* Bu yazı, TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu ve İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 17-18 Kasım 1990 tarihinde düzenlenen II. İzmir Ulaşım Kongresi'nde sunulan bildiridir.

Kent planlamasının temelinde iki bileşen vardır. Bunlardan biri, arazi kullanış, diğeri ulaşım planlamasıdır. Bunlar bir bütünün parçalarıdır. Biri kentsel etkinliklerin mekanda yer alış biçimlerini, diğeri bu etkinlikler arasındaki bağlantıyı düzenler. Her ikisinin de usullerine uygun ve birlikte planlanması önemlidir. Planlama adına girişilen çabaların, plan olma niteliğine sahip olabilmeleri büyük ölçüde bu usüllere uyulmasıyla olasıdır. İzmir kent içi ulaşımında planlamanın önemi üzerinde tartışma açmak, öncelikle İzmir için ulaşım açısından anlamlı bir kent içi tanımlı yapmayı gerektirir. Diğer yandan, planlamanın kapsadığı alan veya planlamanın düzeyi, hangi usüllerin izleneceğini de belirler. İzmir metropoliten bir kenttir. Bu kentin planlanmasında metropoliten planlama usüllerine uyulması gerekir.

Tabii ki, tüm bunların ötesinde, İzmir kent içi ulaşımında (veya planlamaya konu olabilecek herhangi bir sorun-da) planlamanın önemi oldu-

ğu açıktır. Bunu konuyla yakından uzaktan ilgisi olan herkes kolayca anlayabilir. Teknik açıklamaların çoğunun ise bu kongreye kaulanlar tarafından bilindiği de bir gerçektir. Öyleyse bunu, bir bildiri başlığı yapmanın gereği nedir? Buna verilebilecek yanıt, kent içinde bir yerden diğerine gitmenin gün geçtikçe daha sorunlu hale gelmesidir. Planlamanın amacı daha iyi bir kentsel çevrede daha iyi bir yaşamdır. Buna ulaşmak için getirilecek öneriler mevcut sorunlara yönelik eleştirilerden kaynaklanacaktır. Bu tür eleştirilerin çok yapıldığını, tekrarlananın gerekli olmadığını düşünenler olabilir. Ancak, öneri yıllarca üzerinde uğraşmış ancak çözülmemiş sorunlar üzerinde yapıyor ise, ister istemez açık veya gizli eleştiriyi içerir.

Ulaşım altyapısı kentlerin ekonomik sağlığı için bir güvence oluşturmamakla birlikte bir önkoşuldur. Kentsel mekanda yer alan çeşitli kullanışların verimli işleyişi sağlıklı bir ulaşım altyapısına büyük ölçüde bağlıdır. Bu nedenle bildiride öncelikle ulaşım ile arazi

kullanış planlamasının birliği üzerinde durulduktan sonra, İzmir kent içi ulaşımını mevcut uygulamalar ve yasal düzenlemeler ışığında tartışacağız.

Ulaşım Arazi Kullanış Planlaması Bütünlüğü

Ulaşımında, planlamaya esas verilerin oluşturulmasında izlenen yöntemler oldukça karmaşık ve gelişmiş bilimsel yöntemlerden oluşmaktadır. Bunun aksine arazi kullanış planlamasının yöntemleri daha çok sezgi ve deneyime dayalı olarak gelişmiştir. Hal böyleyken ulaşım planlamasının geleceğe ilişkin tüm kararlarının arazi kullanış kararlarına bağlı olarak verildiğini hatırlamakta yarar vardır. Yani ulaşım ve trafik planlaması, ne denli bilimsel yaklaşım kullanırsa kullansın, temellendiği veriler (arazi kullanış projeksiyonları) daha kaygan bir zeminde oluşturulan kararlara dayandırılmaktadır. Bu gerçek, ulaşım kararlarının ne denli dikkate alınması gerektiğini göstermekte-

dir. Proje temelinde ne denli etkin ve/veya verimli olarak hesaplanırsa hesaplanırsın, ulaşım projesinin başarısı zaman içerisinde projeye ilişkin olarak öngörülmüş kentsel aktivite örüntüsünün ve bu örüntünün mekanda yansıması olan arazi kullanışlarının hesaplanmış değerlerinin gerçekleşmesine bağlıdır.

Ulaşım sistemleri üzerine verilen kararlarla oluşan yapılaşmanın fiziksel ömrünün uzunluğu, yanlış verilmiş kararlardan dönmenin pahasının yüksek olması gözönüne alınır, ulaşım planlamasının önemi ortaya çıkar.

Diğer taraftan, arazi kullanış kararları da belli bir ulaşım örüntüsü varsayımını gizli olarak içerisinde bulundurmaktadır. Başka bir anlama, arazi kullanış planlarının kararları da belli ulaşım ölçüleri (örneğin seyahat süresi) kullanılarak verilmektedir. Bir tür tavuk yumurta ikilemi söz konusudur. Öyleyse geniş kapsamlı bir plan anlayışı hem arazi kullanış, hem ulaşım etkinliklerinin gözetilmesiyle bir denge içerisinde oluşturulur. Bu denge ardışık bir süreçle sınanabilir; arazi kullanış sürecin bir adımında, bağımlı değişken, sonraki adımında bağımsız değişken durumu olarak süreç dengelenir. Ulaşım planlamasının veya daha belirgin kapsamıyla bir kentsel yerleşmenin ulaşım planlamasının büttüncül bir yaklaşımla ele alınmasının gereği ortaya çıkmaktadır. Bilindiği gibi, farklı ulaşım biçimleri farklı kentsel doku oluşumlarına yol açmaktadır. Somut olarak bu özel ve toplu taşınım biçimlerinin oluşturduğu farklı kentsel yapılar da gözlenebilir. Ulaşımın, arazi kullanış üzerindeki etkisini, toplu taşınımı örnek olarak biraz daha açabiliriz. Bu örnek bugünlerde İzmir'de güncel tartışma konusu olması nedeniyle de ilginç olabilir.

Hızlı ve etkin bir toplu taşınım sistemi, durak noktalarında ve bu durak noktalarının oluşturduğu hat üzerinde birçok kentsel arazi kullanış türünün yer seçme nedeni olarak işlev görür. Seçilen teknoloji ise bu noktaların aralıklarını belirleyerek belli bir arazi kullanış deseni yaratır. Noktaların ara-

larının açılmasıyla bu desen bir kümelenmeye dönüşürken, sık olması halinde çizgisel bir yapı oluşur. Dolayısıyla, bir ulaşım sistemi ile yola çıkılmasına karşın, sorun, bir anda, arazi kullanış türlerini, bunların yapılanma koşullarını, arazi üzerindeki dağılımlarını belirleyerek, tam bir kent planlama problemine dönüşür. Bunun anlamı, ulaşım planlamasının yürürlüğe konmasıyla birlikte yeni bir arazi kullanış planlamasının gündeme geldiği veya öneri ulaşım sisteminin, mevcut arazi kullanış desenine, ne ölçüde uyum sağladığının irdelenmesinin gündeme geldiğidir. Eğer kararlar bu çerçevede veriliyorsa İzmir için de başka kentler için de sorun yoktur. Ayrıca, toplu taşınımın etkin ve baskın olduğu yer ve zamanlarda, bir kent deseni, yalnızca (veya büyük ölçüde), yaratılan ulaşım akslarıyla çizilebilir. Bunun aksine, özel taşınım sisteminin ağırlıklı olduğu bir yapı ise kentsel saçaklanma ve serpilme ile sonuçlanır ve oluşan yaygın yerleşmelere hizmet götürmede bazı önlemleri gerektirir.

Arazi kullanış, ulaşım birlikteliğine ilişkin örnekler arılabılır. Bugün, İzmir'in merkezi kesimlerinde trafik, önemli bir sorun olarak günlük yaşamımızın sıkıntıları arasına girmiştir. Günün hemen her saatinde sıkışan trafik, park için yer bulamayan araçlar, yürüyecek kaldırım bulamayan yayalar. Bu alanlar neden bu duruma geldi? Temel gerekçe olarak bu bölgelere zaman içerisinde getirilen yapı yoğunluğundaki artışlar gösterilebilir. Başka bir deyişle, arazi kullanış planlamasında getirilen kararlardır. Bunun çeşitli nedenlerle kaçınılmaz olduğu, dünyanın birçok büyük kentinde benzer durumlar gözlemlendiği ileri sürülebilir. Bu görüşler kısmen doğrudur ve geçerli olmayan yönleri de pek çoktur. Bir kere, yoğunluk artışı zaman içerisinde kaçınılmaz olsa bile, bir dizi önlemlerle, olumsuz etkiler azaltılabilir. Tutarlı bir arazi kullanış-ulaşım planlaması yoğunluk artırımını belli sınırlar içerisinde tutarken, meydana çıkacak ek trafik hacminin önlemlerini, optimal dağılımlı otopark alan-

larını, yol düzenlemelerini birlikte getirir. Bu tür planlama politikalarının, İzmir için geçmişte var olduğunu sanmıyoruz, ama bugün için bu konuda en azından düşünüldüğünü ümit etmek istiyoruz. Arazi kullanım yoğunluğu, araç trafiği, otopark ilişkileri bilinçli bir planlama konusu olarak ele alındığında daha yaşanır çevreler oluşacağını göreceğiz.

Sorunların birçoğu da arazi kullanış - ulaşım planlamasına temel oluşturacak bazı sosyo-ekonomik veriler için yapılan kestirimlerdeki yanılgılardır. Birçok yeni konut yerleşim bölgesinde halen dört aileye bir otopark alanı öngörülmektedir. Yaratılan çevrelerin fiziksel ömürlerinin ne denli uzun olduğu açıktır. Bu durum yapılar için olmasa bile (çünkü binalar çoğu kez fiziksel ömürleri dolmadan yıkılıp yerine yenileri yapılmaktadır) ulaşım altyapısı için böyledir. Binaların yerine yenileri yapılırken ulaşım altyapısı hemen tamamıyla sabit kalmaktadır. Kaldı ki, yıkılan binalar yerine gelen yapılaşma, trafığe, 2-3 kat fazla yükü beraberlerinde getirmektedir. Bugün otopark ve yola ayrılan alan günün alışagelmış normlarına göre hesaplanmaktadır. Gelecek, bugünden farklıdır. Kâr motifli veya eldeki arsadan maksimum yararlanma, geleceğin çevresini biçimlendirmede tek ölçüt olmamalıdır.

Ulaşım ve arazi kullanış planlamasının ayrılmazlığını gösteren örnekler daha da arılabılır. Burada önemli olan, bu gerçeği haurayarak tek tek proje bazında yaklaşımların, yalnızca ulaşım konusunu değil, arazi kullanış da birlikte içermesini sağlamaktır. Bilebildiğimiz kadarıyla, 1970'lerin başında 1990'lar için yapılan İzmir Nazım Planı süresini doldurmak üzeredir. Bu planı yapan birimin işlevi de büyük ölçüde ortadan kaldırıldığı için, sorunun planlama açısından ciddi boyutlar içerdiği söylenebilir.

Planlama Alanı Sınırı

Bildirir konusunun başlığı içerisinde yer alan "İzmir Kent İçi" teriminin, bildirinin içeriğini belirlemesi

Ulaşım projesinin başarısı zaman içerisinde projeye ilişkin olarak öngörülmüş kentsel aktivite örüntüsünün ve bu örüntünün mekanda yansıması olan arazi kullanışlarının hesaplanmış değerlerinin gerçekleşmesine bağlıdır.

Toplu taşınımın etkin ve baskın olduğu yer ve zamanlarda, bir kent deseni, yalnızca (veya büyük ölçüde), yaratılan ulaşım akslarıyla çizilebilir. Bunun aksine, özel taşınım sisteminin ağırlıklı olduğu bir yapı ise kentsel saçaklanma ve serpilme ile sonuçlanır ve oluşan yaygın yerleşmelere hizmet götürmede bazı önlemleri gerektirir.

Tutarlı bir arazi kullanış - ulaşım planlaması yoğunluk artırımını belli sınırlar içerisinde tutarken, meydana çıkacak ek trafik hacminin önlemlerini, optimal dağılımlı otopark alanlarını, yol düzenlemelerini birlikte getirir.

Bugün otopark ve yola ayrılan alan günün alışlagelmiş nomlarına göre hesaplanmaktadır. Gelecek, bugünden farklıdır. Kâr motifi veya eldeki arsadan maksimum yararlanma, geleceğin çevresini biçimlendirmede tek ölçüt olmamalıdır.

nedeniyle üzerinde duracağız. İzmir'in kent sınırları nerede başlamakta, nerede bitmektedir ki, biz bu sınırlar içerisinde, İzmir ulaşımının düzenlenmesinde, planlamanın önemini tartışabilelim. Çünkü bir planlama probleminin planlama düzeyi ile sıkı ilişkisi vardır. Problemin ele alınışında izlenecek yöntem, kullanılacak teknik ve araçlar planlama düzeyine göre farklılıklar gösterir. Büyük bir metropoliten alanın ulaşım planlaması ile bir küçük kentin ulaşım planlamasının yaklaşım açısından büyük farklılıklar taşıdığı açıktır. İsterse söz konusu ulaşım projesi tüm bir metropoliten alanı kapsasın, isterse yalnızca onun parçasına ait olsun, farketmez. Çünkü, parçacı bir yaklaşım, eğer bu parçalar bütün için çizilmiş bir çerçeve içerisinde yerini bulabiliyorsa, geçerliliğe sahiptir. Aksi takdirde optimal bir plan bütününe ulaşmaktan söz edilemez.

Ortada bir idari sınırlar konusu vardır. İzmir metropoliten bir kenttir ve her türlü planlama girişiminin metropoliten ilişkiler bütününde irdelenmesi doğaldır. İzmir Metropolitlen Alan Nazım Planı'nın (İMANPB) 1970 başlarında şaptadığı alan sınırı ile İzmir Büyük Şehir Bütünü'nün (İBSB) sınırı karşılaştırıldığında, ikincisinin çok daha dar olduğu görülür. İşin bir diğer yanı da, bu alanın ilçe belediyelerine paylaştırılmış olmasıdır. Belediye ve mücavir alan dışı ancak metropoliten alan sınırı içerisindeki birçok alan ise merkezi yönetimin yerel örgütlerinin plan yetkisi içerisindedir. Böylece 1984 yılına kadar tek bir planlama örgütünün, İMANPB'nun plan yetkisi bugün, İBSB (İzmir Büyük Şehir Belediyesi), ilçe belediyeleri ve merkezi yönetim arasında paylaştırılmıştır. Planlama açısından belli bir bütünlük gerektiren alanın, bugünkü pratiğiyle, planlama - uygulama - denetleme açısından önemli sorunlar ortaya koyduğu gözlenmektedir.

Planlama - Uygulama - Denetleme Sorunu

1984'te 3030 sayılı Yasa'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte

İMANPB kapatılmış, bu büro teşkilatı ile birlikte yasanın geçici 3 ve 4'üncü maddelerindeki esaslara göre İzmir Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. Ankara ve İstanbul Belediyeleri bu büroları bünyelerinde muhafaza ederken İBSB'si, bağlanma sırasında İMANPB'ni fiilen ortadan kaldırmıştır. İşlevi ise, yeni örgütlenme biçimi içerisinde, çok dar kılıplara sığdırılmıştır. Daralan planlama sorumluluk alanı içerisinde ise faaliyetler, İzmir Büyükşehir Belediyesi Plan Program Koordinasyonu ve Proje Şube Müdürlüğü'nce yerine getirilmeye çalışılmıştır. Bu birim İMANPB'nun görevlerine sahip çıkamamış ve yaklaşık on beş yıllık bir planlama birikimi, personeli, dökümanları ve araç, gereçleri İBSB'nin çeşitli birimlerine dağıtılmasıyla, bir daha bir araya getirilemeyecek biçimde ziyan edilmiştir. Böylece, planlama adına, oldukça önemli bir yanlış yapılmıştır. O tarihten bu yana da kapsamlı bir planlama çalışması yapılmamış, kapsamlı sayılabilecek proje olarak yalnızca dış kaynaklı bazı projelerin gündeme geldiğini görürüz; Büyük Kanal ve Su Projesi, Toplu Taşıma Sistemi, Çevre Otoyolları gibi. Bu tür projeler kaçınılmaz olarak büyükşehir bütününde veri gerektirdiğinden bir nazım plan konusunu ortaya getirmiştir. Böyle bir gereksinim ürünü olarak da onaylı uygulama planlarını temel alan bir mozayik oluşturulmuştur. Bu plan, 1/25000 ölçekli bir harita üzerinde çizilmiş tamamlayıcı dökümanları bulunmayan bir gösterim niteliğindedir.

Bugün İBSB ve İlçe Belediyeleri arasında görev, yetki ve kaynak paylaşımı çekişmeleri ulaşım planlamasını da olumsuz yönde etkilemektedir. Bu yönetimler arasında iyi işleyen bir planlama - uygulama - denetleme mekanizmasının kurulması gerekir. Bunun hayli vakit alacağı gözükmektedir. Ancak 1984'ten bu yana bu konuda önemli bir yol alınması hatı bu doğrultuda çaba harcanmaması bizi umutsuzluğa düşürmektedir.

İzmir ulaşımında bugün çok tartışılan hafif raylı sistem kadar önemli olan çevre otoyollarının yaşadığı süreç ilginçtir.

İzmir'i kuzeyden güneye kateden ve doğusuna bağlayan projenin saptanan güzergahı ve bu güzergah üzerinde oluşan kavşak noktalarının yerleri defalarca değiştirilmiştir. İlçe belediyeleri, onaylı projenin kendi sınırları içerisinde kalan bölümlerini yerel gerekçelerle sık sık değiştirmiş, ilçe belediye başkanlarının da bulunduğu kurullarla onaylanmış projenin gerçekleşmesini, geciktirmişlerdir. Onaylı projeye rağmen, yol güzergahı üzerinde kalan arsalar inşaat ruhsatı verilmiş, böylece ortaya çıkan yasal sorunların giderilmesi amacı ile açılan idari davaların sonuçlandırılması için beklenilmiş, sonuçta kavşak yeri ve güzergah değişiklikleri yapmaktan yol inşaatına bir türlü başlanamamıştır. Bir otoyolun güzergahını kesinleştirmede bilinen usullerin dışına çıkmıştır. Gecikmeler ve bu tür değişiklikler sonucu oluşan ek maliyetler tekrar topluma dönmüştür. Etkin bir planlama - uygulama - denetleme sisteminin sağlanamamış olduğunu gösteren örneklerden bu yalnızca birisidir.

Son Birkaç Söz

3 030 Sayılı Yasa ile belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde geçmişteki merkezi yönetimin ilgili planlama bakanlığı görev ve yetkileriyle donatılmış görülen Büyükşehir Belediyesi, bu yasanın geçiş dönemi problemlerini yaşamış ve yaşamaktadır. Artık, bundan böyle, asıl görevine yakışır bir çehreye bürünmesini bekliyoruz. İzmir gibi metropoliten bir kentin planlama sorunları 1/1000 ölçekli mevzii imar planlarından hareketle çözümlenemez. İşin kolayına kaçmamalı, bilinçli veya bilinçsiz olarak denetimsiz bir ortam yaratılmasına meydan verilmemelidir. Yerel yönetimlere, kendi yörelerini planlamaları için tanınan şansı harcamak gerekir. Çağdaş bilgi birikiminin gerektirdiği usullerle planlama yapılmalı, çeşitli alan ve konularda yetersizlik göstererek plan yetkisini kaybetme tehlikesini göze alınmamalıdır. Bunun için gerekçe oluşturulmamalıdır.

Bugün, İBSB ve İlçe Belediyeleri sınırları içerisinde ka-

İzmir ulaşımında bugün çok tartışılan hafif raylı sistem kadar önemli olan çevre otoyollarının yaşadığı süreç ilginçtir. İzmir'i kuzeyden güneye kateden ve doğusuna bağlayan projenin saptanan güzergahı ve bu güzergah üzerinde oluşan kavşak noktalarının yerleri defalarca değiştirilmiştir.

lan alan, İzmir'in metropol tanımıyla bağdaşmayacak kadar dardır. Bu sınırların genişletilmesi için harekete geçilmeli, ulaşım planlaması, metropoliten ölçekte düşünülmelidir. Ulaşım planlaması, diğer birçok kentsel kullanımdan, örneğin konut alanlarından daha çok bölgesel ölçekte ele alınması gereken bir niteliğe sahiptir. Bu nedenle, her türlü ulaşım projesi bu kapsamda hazırlanmış bir genel ulaşım planının parçası olarak ele alınmalıdır.

İzmir'de ulaşım planlaması ile arazi kullanış planlamasının birlikte yeniden irdelenmesi gereğinin doğmasına verilebilecek güncel ve güzel gerekçelerden bir tanesi, merkezi yönetim tarafından çıkarılan konut ve arsa sertifikalarıdır. Bugün İzmir'de 1/25000 ölçekli son revizyon planı dışında kalan alanlardaki hazine arazilerinin dağılımı (büyüklük ve konum)

önümüzdeki yıllarda İzmir kent makroformunun önemli belirleyicilerinden biri olabilir. Çünkü bu olgu, yeni konut bölgelerinin konumlarını belirleyecektir. Metropoliten merkez kent ile onu çevreleyen ve onunla sıkı günlük ekonomik ve sosyal etkileşim içerisinde olan kent ve köyleri içeren sınırlar içerisinde, bir irdeleme, mutlaka yapılmalıdır. Böylece ulaşım planlamasına veri olabilecek ek ipuçları elde edilebilir.

Günümüzün konularından olan imar islah planları, mevcut kentsel doku içerisinde, ulaşım sistemini en çok zorlayacak olan gelişmelerin oluştuğu alanlarda yapılmaktadır. Bu planların hazırlanmasında bugünün pratiğinde varolan mantık, islah ederken yoğunluğu üçe, dörde katlamak. Ulaşımda getirilen islahın düzeyi ise, alanın kendi içerisindeki sorununu çözemeyecektir. Ayrıca, bu alanda doğacak

trafiğin, çevre dokulara ve kent bütününe bağdaştırılma sorunu hâlâ ortada duracaktır. Tüm bu irdelemelerin, usûllerine uygun olarak ele alınacak bir arazi kullanış - ulaşım planı kapsamında yapılması gerekir.

Bugün, ulaşım da dahil, tüm planlama konularında bir denetleme yetersizliği söz konusudur. Yönetimler, ister merkezi, ister yerel olsun, kendi koydukları yasalara, ilkelere ve planlara uyulup uyulmadığını etkin bir biçimde denetlemelidir. Aksi takdirde olması gerekenler olağan, olması gerekenler ise mucize olarak görülmeye başlar. Böyle bir gelişmenin genel olarak toplumun, özelde de planlamanın etik değerlerini yıpratacağını görürüz. Kanımca, günümüzün temel sorunu; planlamayı, kurumlarıyla, ilkeleriyle, toplumca üzerinde anlaşmaya varılmış bir kamu yararı tanımına yeniden oturtmak olmalıdır. □

V.Senihl KİTAPÇI,
1988'de ODTÜ Şehir ve
Bölge Planlama
Bölümü'nden lisans
derecesi ile mezun
oldu. Halen serbest
planacı olarak
çalışmaktadır.

Ankara'da Kent Planları ve Toplutaşım Politikaları

(Kararlara Halkın Katılım Yolları
ve Yöntemleri Üzerine Bir İrdeleme)

V.Senihl KİTAPÇI

EGO'nun düzenlediği Ulaşım Kongresi'ne Oda adına sunduğum bu bildiriye, PLANLAMA dergisinde yayınlanmak üzere gözden geçirdiğimde, doğrusu, pek çok eksik yanının olduğu, ele alınan konuların genişliği ve çokluğuna karşın, çok kısa ve oldukça sınırlı değerlendirebilmiş olduğu gerçekliği karşısında iki seçeneğim vardı: Ya yazıyı baştan sona değiştirmeyi göze alıp, bazı bölümleri çıkarıp, bazılarını da iyice genişleterek, daha açık ve genel bir yazı haline, yani, Ankara'nın sorunlarını ve süreçlerini yakından bilmeyenler için de zevkle okunur bir hale getirecektim. Ayrıca öneriler bölümündeki önermeleri de özelliğinden çıkartıp daha genel ve sistematik bir çerçevede ele almak gerekiyordu. Ya da, şimdi yaptığım gibi; anlam bozukluğu olan, anlatılmak istenenlerin doğru ifade edilmediği yerleri düzelterek, yani "nasılsa öyle" bırakmak.

İkinci yolu seçişimin başlıca nedeni, bu yazı üzerindeki tasarrufların ortak bir redaktörün tasarrufundan fazla olmayacağı, yani yazılmış, söylenmiş, anonimleşmiş, bir an-

lamda "belge olmuş" bir yazı üzerinde oynamanın pek yerinde olmayacağını düşünmemdir.

Yazıda, gündeme gelen pek çok konu, dergide yer alan diğer yazılarla birlikte, daha iyi anlaşılır olabilecektir. Ayrıca kısa ve dağınık olsa da veya bütünle bağlantısı açık olmasa da, "katılım" konusuna değinilen ve önerilerin ele alındığı bölümün, içinde bulunduğumuz gündemde bazı tartışmalara zemin oluşturabileceğini sanıyorum.

Planlı Kentleşme ve Ulaşım Planlaması

Ulaşımın planlanması bir ölçüde kentin de planlanması olduğu veya kent planlamasının önemli bir aracının ulaşım planlaması olduğu şeklinde ifade edilen yaklaşım, şehirciliğin önemli ilke-leri arasında sayılmalıdır.

Ulaşım kararları, bir mekansal plan yaklaşımına dayanmadığı ya da planlamanın mekansal tercihlerine uymadığı durumlarda hem ulaşım ya-ınlarını boşa giümekte hem de planlı kentleşme gerçekleştirmemektedir. Sonuçta, çözüm mü

güç, yeni ulaşım sorunları ve kentsel sorunlar oluşmaktadır.

Bunun iki tür örneğini, kaba çizgilerle genelleyebiliriz: Ankara, var olan planlarına rağmen, plan kararlarına ve planla saptanan ulaşım ilke ve kararlarına uyulmadığı, bu kararlar tam ve doğru olarak gerçekleştirilemediği için son yıllarda, ağır bir ulaşım sorunuyla karşı karşıya gelmiştir. 1990 Nazım Planı'ndaki kentin gelişme akslarına ilişkin mekansal kararlar, tam olarak uygulanamadığı, planlama ilkelerini içermeyen tutarsız değişikliklere uğratıldığı ve en önemlisi, mekansal yönlendirmeyi etkileyecek ulaşım kararları hayata geçirilmediği için Ankara'nın önemli kentsel sorunları artmışır..

İkinci bir örnek, İstanbul'da yaşananlardır. İstanbul'un hızlı büyümesi de göz önüne alınarak, uzun dönemli kentsel gelişmesini yönlendirecek bir nazım planın bir türlü hazırlanamaması ve mekansal karar ve tercihlerin kendiliğinden oluşması, ulaşımın planlanmasına ilişkin parçacı çabaların, bü-tüncül bir plan yaklaşımına dayanmaması, hem planlı kentleşmeyi hem de kentsel

Ulaşım kararları, bir mekansal plan yaklaşımına dayanmadığı ya da planlamanın mekansal tercihlerine uymadığı durumlarda hem ulaşım ya-ınlarını boşa giümekte hem de planlı kentleşme gerçekleştirmemektedir. Sonuçta, çözüm mü güç, yeni ulaşım sorunları ve kentsel sorunlar oluşmaktadır.

ulaşımı olumsuz yönde etkilemekte; tüm girişimler sonuçsuz ve verimsiz olmaktadır.

Birinci örnekte, plan uygulanamıyor. İkincisinde plan yok, bazı proje uygulamaları var. Kentlerimizi bu tür olumsuzlukların etkisinden kurtarmamızın yolu, planlı kentleşme ve planlı ulaşımdır. Aceleci, hazır çözüm arayışlarını bir yana bırakarak, ulaşım planlaması ve kent planlaması kavramlarını teoride ve pratikte birbirinden ayrı düşürmeden, ikisinin de birarada gerçekleşebilmesini sağlamak zorunludur.

Ankara'nın Planlı Kentleşmesi

Ankara 1990 Nazım Planı ve 2015 Makroform Çalışması'na dayalı Ulaşım Ana Planı (UAP), Ankara'nın yeni yerleşim alanlarının Ankara Çanağı adını alan topografik çizgin dışında belirlenmesi, kent lekesinin batı yönünde gelişmesi, kentsel ulaşım sisteminin bunu sağlayacak şekilde oluşturulması önermesine dayanmaktadır.

Yine 2015 Yapısal Planı'nın öngördüğü desantralizasyon politikası, "özel araba sahipliğinin aruşına bağlı bir alan üstünde yaygın desantralizasyon değil, kamu ulaşım sistemine dayanan, kenti çevresine bağlayan ana yollar üzerindeki yerleşmelerin oluşturduğu yıldız biçimindeki bir metropoliten kent formunu (...)”¹ oluşturmayı önermekteydi.

2015 çalışması, bölgesel ulaşım ağını metropoliten formun doğurucusu olarak tanımlamaktadır.² Ve öngörülen desantralizasyonun sağlanabilmesi, kent makroformunun dönüştürülebilmesinin yolunu, bugünkü karayolu ve demiryolu sisteminin güçlendirilmesine bağlamaktadır.³ Varolan projelerden yararlanmayı hedefleyen çalışma, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)'nce projelendirilen devlet karayolu bağlantısı şeklindeki üç çevre yolu projesini, makroform senaryosuna uygun bularak, öncelik sırası belirleyerek benimsenir. Bu karayolu bağlantılarının uzunluk ve güzergahlarını modelinde veri olarak kullanır.

Ankara UAP'nın yapımından sonra KGM, Trans Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu kapsamında, Türkiye Transit Karayolu (TETEK) çerçevesinde, Gerede - Ankara Otoyolu projesine bağlı olarak Ankara Çevre Otoyolu adı altında eski güzergahlardan çok farklı yeni bir proje yaptırır. Yeni yolun proje hızı 120 km/s olacak ve araç kapasitesi 4 - 5 kat artacaktır.

UAP 1986'da sonuçlanır. TETEK kapsamındaki Ankara Çevre Otoyolu (AÇO) da bu sıralarda projelendirilir. UAP'ı yaptıran, kabul eden, program ve yarımlarını bir ölçüde buna dayandıran Belediye, ne yazık ki, 1988'de KGM'nce yapılan projenin 1/25000'lik planlarını onaylar.

AÇO projesi ile çevre yolları, tüm yönlerde kendin oldukça yakınına çekilmiştir. Kentin gelişme yönü olan batı aksında 8 - 10 km kente yaklaşmış, konut gelişme alanlarının tam ortasından geçmiştir. Yıldız şeklinde geliştirilmesi hedeflenen kent makroformu'na, bu olanağı sağlayacak, kentin önemli çıkışları, İstanbul, Eskişehir, Konya, Samsun yollarının birleştirilme noktalarında çevreyolu yine kente yakınlaştırılarak önemli kaymalar yapılmıştır. Samsun yolu 15 km, Konya yolu 30 km, Eskişehir yolu 10 km, Ayaş yolu 10 km, İstanbul

yolu 8 km, Esenboğa yolu 6 km daha içerden ve bir otoyolla bağlanmıştır.

Önceki projelendirmede, hemzemin kavşaklı 2 veya 4 şeritli karayolu projeleri öngörülürken, çevreyolu kentin makroformuna ve gelişme eğilimlerine uygun olarak; daha geniş bir halka oluştururken; yeni projede tam erişim kontrollü 6 şeritli bir otoyol, kentin boynunu sıkı bir halka gibi, kente yaklaştırılmıştır.

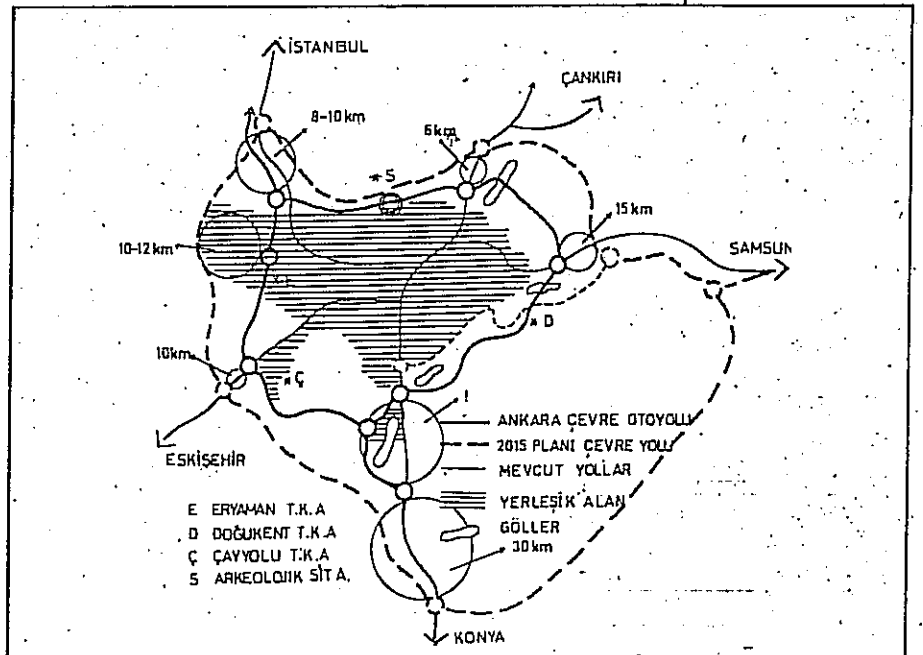
Sonuçta, tüm gelişme ve makroform senaryolarını etkileyecek, ulaşım planlamasında kullanılan verileri önemli ölçüde değiştirecek bir durumla karşı karşıya kalmıştır.

Böylesi bir yolun, kentin bu denli yakınından geçerken getirdiği çeşitli sakıncaları ve doğal, tarihi, kültürel çevre değerleri üzerine yaptığı yıkımı konumuz dışında bıraksak bile; kentin makroformunu etkileyecek, bugünkü kent dokusu üzerine olumsuz yükler getirecek, önemli ulaşım kararlarını etkileyecek (en-azından veri tabanındaki değişimlerin modelde yeniden ele alınmasını gerektirecek); planlı kentleşmeyi, kent planlarını hiçe sayan bir yaklaşıma tavırsız kalmak olanaksızdır.

Burada, başlangıçta işaret edilen bir noktayı tekrar vurgulamamızın anlamlı olacağını sanıyoruz. Ankara'nın planları var,

Aceleci, hazır çözüm arayışlarını bir yana bırakarak, ulaşım planlaması ve kent planlaması kavramlarını teoride ve pratikte birbirinden ayrı düşürmeden, ikisinin de birarada gerçekleşebilmesini sağlamak zorunludur.

Çevre Otoyolu bağlantılarının 2015 Ulaşım Ana Planı ile kabul edilen karayolu bağlantılarının uzaklık bakımından karşılaştırılması



Kentin makroformunu etkileyecek, bugünkü kent dokusu üzerine olumsuz yükler getirecek, önemli ulaşım kararlarını etkileyecek planlı kentleşmeyi, kent planlarını hiçe sayan bir yaklaşıma tavırsız kalmak olanaksızdır.

Kaynak sıkıntısı, belediyelerin mülkiyetinde olan kentsel arsaların satışına yönelik bir eğilim geliştirmektedir.

Halkın beş yılda bir belediyeler hakkında söz ve karar sahibi olduğu, karar mekanizmalarının daraltılmış gruplar ve kişilerde toplandığı, doğrudan hesap sorma ve denetlemeye ilişkin bir olanağın olmadığı sistemde daha fazlasını beklemek olanaksız.

fakat uygulamalar planlara rağmen ve aykırı olarak yapılmakta.

Ulaşım planlamasında kulanılan model, gerçekleştirme ve uygulama için bir zaman planlaması da öngörmektedir. Plan yapıları 4 yıl geçti, henüz uygulama yok ve en önemlisi veri tabanı önemli ölçüde değişti, bu konuda yapılan bir çalışma yok.

Elbetteki sorunun temeli buradan kaynaklanmıyor. Sorun, metropoliten ölçekteki bir kentte, planları gerçekleştirecek ölçekteki büyük yatırım ve finansman olanakları ve kararların kimler tarafından ve hangi sistemle belirleneceği konusundaki belirsizliklerden kaynaklanmaktadır.

Örneğimizden de görülebileceği gibi, planlı kentleşmeyi, kent makroformunu belirleyecek bir otoyol kararı, güzergah seçimi ve yapımı büyük ölçüde, yerel yönetim dışında kalmaktadır. Yani, planı yapan ve planı gerçekleştirecek kurum, planı temelden etkileyecek kararlar konusunda fazla etkili ve güçlü olamamaktadır.

Planı son derece olumsuz etkileyecek, ulaşım, altyapı, v.b. yatırım kararlarını, harcamalarını verimsizleştirecek karar veya projeler yerel yönetim dışındaki organlarca üretilmektedir.

Yerel yönetimler de, planları ve kentleri savunacak, örgütlü ve etkin halk desteğinden yoksundurlar. Merkezi idarenin organlarının baskısı karşısında, arkasında ordusu olmayan komutanlar gibi şovalye çıkışları yaparak, taviz koparayıp derken tavizler veren bir tutum izliyorlar.

Yüzbinlerce kenülyi temsil eden belediyeler neden zayıf ve yalnız kalıyor? Sorun galiba temsiliyetten kaynaklanmaktadır. Halkın beş yılda bir belediyeler hakkında söz ve karar sahibi olduğu, karar mekanizmalarının daraltılmış gruplar ve kişilerde toplandığı, doğrudan hesap sorma ve denetlemeye ilişkin bir olanağın olmadığı sistemde daha fazlasını beklemek olanaksız.

Halkın doğrudan söz ve karar sahibi olamadığı bir sistemde, iki yönetici kişi veya organ arasındaki çatışma ve çekişme ister istemez basit pa-

zarlıklara veya taviz alıp veremeye dönüşür.

Ankara Belediyesi ve Planlar

Planlar, ulaşım sorunları ve plansızlığı zorlayan tüm bu gelişmeler karşısında Ankara'nın Ankaralıların bir şansı var. 26 Mart 1989'da iktidara gelen "Ankara Programı"ı..

Bu program da, diğer programlar gibi birtakım sözlerden oluşuyor. Fakat Ankara halkı, siyasi iktidarın bütün tehditlerine, yani programda söz verilen bazı maddi uygulamaların gerçekleşmesinin güç, belki de olanaksız olduğunu bile bile, bu programdan yana tercihini bildirdi.

Bu programın özelliği, diğer programlardan daha çok yol, su, kanalizasyon, konut, bayındırlık vaat etmesi değildi. Üstelik bir önceki dönemin belediyesi -hattâ belediyeleri- bunları fazlasıyla yapıyor veya yapabilecek durumdaydılar. Oyleyse, tercih, belediyecilik açısından nele dayanıyordu?

"Saydam ve katılımcı belediyecilik temel anlayışımız olacaktır."; "Belediyeyi, hizmet önceliklerinin saptanmasında ve sunumunda, hemşehrilerimizin kararlara katılabileceği bir işleyişe kavuşturmalıyız."; "Ankara'ya ve Ankaralıya hizmeti belediye kadroları ve organlarının yanında üniversiteler, odalar, kooperatifler, sendikalar ve derneklerle işbirliği ve elbirliği ile götüreceğiz."; "Belediye hizmetlerinin projelendirilmesinde, uygulamada ilgili sivil toplum kuruluşlarıyla ve hemşehrilerimizle ortaklık anlayışı içerisinde olacağız." şeklinde ifade edilen, anabaskınlıklarını aktardığımız "Ankara Programı", Ankaralıların tercih nedeni olmuştur.

"Ankara Programı" iktidara geldikten kısa bir süre sonra yayınladığı "Ankara Programı Uygulama Planı" ile programda öne sürdüğü saydamlık ve katılımcılık ilkelerini hayata geçirmenin bir yolu olarak, yapacağı kısa ve uzun erimli çalışmaların duyurusunu yaptı. Planda, "2015 Makroformu ve Nazım Planı, Ulaşım Ana Planı, Altyapı Ana Planı gibi belgele-

re sadık" (s.3) kalınacağı açıklandı.

Görünen o ki; belediyenin bunlara "sadık" kalması yetmiyor. Saldırlara karşı da koruması gerekiyor.

Saldırıları, ulaşım alanındaki bu tür üst ölçekli kararlara olduğu gibi, daha farklı baskılarla da sürüyor. Metro gibi önemli finansman ve dış kredi sorunu olan bir konuda, metronun gerçekleşmesini yıllardır savsaklayan, belirsizlikte tutan Yap - İşlet - Devret Modelinin merkezi yönetim tarafından dayatılıyor oluşu, ve belediyenin de bunu benimsemesi yine Ulaşım Ana Planı'nda önerilen yöntemlere rağmen.

Merkezi yönetimin mali baskısı, belediyeyi, kendi girişimleri ile dış borç bulmaya, yani Ankara halkını borçlandırmaya yöneltmiştir. Kaynak sıkıntısı, belediyelerin mülkiyetinde olan kentsel arsaların satışına yönelik bir eğilim geliştirmektedir. Oysa, kentsel süreçlere etkin bir yaklaşımın gereği, kentsel arsalarındaki kamu mülkiyetinin yaygınlaştırılıp, spekülasyon baskılarının azaltılması olmalıdır.

Görünen o ki, belediyemiz, iktidarın baskılarına ve bir önceki yönetimin yaygınlaştırdığı yanlış anlayışa kapılarak, Ankara'nın temel altyapı, ulaşım sorunlarını "her ne pahasına olursa olsun" çözmek(1) yolunu tutmuş.

Ankara halkı, sadece yol yapana, kanal döşeyene, temel atana oy veriyor olsaydı, yani kısa vadeli, hemen sonuç alıcı görünen çabalara kansasaydı, tercihlerini bir yıl içerisinde iktidar partısından, muhalefet partisine kaydırmaz, iktidarın tehditlerini göze almazdı.

Önceki dönemin belediyeciliği ile bir nicelik yarışına girmek yerine, niteliksel bir farklılığı geliştirmek, neyin ne kadar yapıldığı değil, nasıl yapıldığının önemini algılamak, vurgulamak gerekir.

Pratiği kurtarmak kaygısıyla, planlı kentleşme hedefini, var olan planları batılayan, sakatlayan yaklaşımlar yerine Ankara'nın gerçek gereksinimi olan, sorunların uzun erimli ve kesin çözümlerini hedefleyen planların eksiksiz hayata geçirilmesi için, her türden baskıya

karşı direnmek, tavır koymak gerekir.

Bunun yolu ve gücü de yine, saydam ve katılımcı belediyeçilik anlayışından gelir. Olup bitenler, projeler, planlar, kararlar, tartışmalar, hatalar konusunda tam ve eksiksiz bilgilenen halk, açık tutulan her türden iletişim kanalları ve karar mekanizmaları aracılığı ile sürece katıldığında tütün baskı ve engellemeler aşılabılır.

Belediyeler ve Halk Katılımı

Varolan yasal ve hukuki belediye örgütlenmesi ile halkın örgütlülük düzeyi ve yasal sistem, katılım önünde bir engel gibi görünmekle birlikte, bunu engelleyebilecek açık bir yasal sistematik de yoktur. Yani, katılım olanakları sağlanamamıştır, ancak katılımı engelleyecek bir açık kural da yoktur.

Belediyeler, çeşitli katılım düzeyleri için çok zengin katılım yol ve yöntemleri bulabilirler. Ancak, burada asıl sorun, katılımı ne denli açık olduğumuz konusunda belirmektir.

Binlerce, onbinlerce, yüzbinlerce seçmenin yetkilendirdiği başkanlar, meclisler, bu temsil yetkilerini nasıl kullanacaklar ya da ne kadarını paylaşacaklar?

Bunlara toptan yanıt verecek "bir yöntem" önermek olanaksız ve gereksiz. Yapılacak iş, halkın hangi kararlara katılmasını (karar vermesini) istediğini, kararların etkililik düzeyi ve kapsamını önceden belirlemek, ardından da onlarca yol ve yöntemden en uygun olanını seçmek, denemek olmalıdır.

Bunlara ilişkin birkaç deneme-önermeyi Ankara'nın ulaşım sorunları, kararları üzerinde ele alabiliriz.

• Ankara UAP, çeşitli yöntemlerle (kitap, broşür, seminer, kahve toplantıları, vb.) ba-

şleştirilerek hemşehrilere aktarılmalı,

• Bu aktarımlarda, planın alternatifleri ve karşı görüşler de dile getirilebilmeli, bunların hemşehriler tarafından tartışılması sağlanmalı.

• Planın temel seçenekleri ve kararları formüle edilerek, halkın onayına sunulmalı (karşı görüşlerin de bir seçenek olarak bu formülasyonda yer alması sağlanmalı).

• Planda yapılacak önemli değişiklikler de ayrıca aynı süreçlerden geçirilerek, halk onayına sunulmalı;

- Örneğin, yap-işlet-devret gibi bir modele dayanan yapı ve işletim süreci, çeşitli yönleriyle halk onayına sunulmalı,

- Metro güzergahındaki öncelikler, durak yerleri, plan aşamaları halk önünde tartışılmalı,

- Raylı sistem veya toplu taşıma türleri arasındaki tercihler, dolayısıyla, harcamalardaki öncelikler halk onayından geçmeli,

- Dış borçlanma gibi konularda halk onayı mutlaka alınmalı,

- Belediye arsalarının satışında, tahsisinde, ipoteklenmesinde hemşehrilerin karar sahibi olmalarının, kente, belediyeye sahiplenme bilincini artırıcı olacağı açıktır.

• Plana, merkezi idare tarafından yapılan müdahaleler, halkın kararıyla geriletilmeli, güçlü ve aktif muhalefet oluşturulmalı; yerel hükümet anlayışının dayanakları kurulmalıdır;

- Çevre Otoyolu güzergahı konusunda, kamuoyu açıkça bilgilendirilmeli, tüm eleştiri ve karşı görüşlerin kendini ifade edebilme olanakları tanınarak, halkın ikna olması sağlanmalı,

- Çevre Otoyolu güzergahları, alternatifleri ile birlikte oynanarak, halkın gerçek tercihleri saptanmalı,

- Bu süreçlere, sivil toplum kuruluşları, karar vericiler olarak değil, alternatifleri üreten-

ler, tartışanlar, teknik yaklaşımları geliştirenler olarak katılmalıdırlar.

• Mikro projeler konusunda, yerel, bölgesel ölçekte katılımcı örgütlenme modelleri denenmeli, karar yetkisi ve uygulama denetimi doğrudan bunlara devredilmelidir,

- Yaya bölgesi düzenlemelerinde, tasarım, kullanım, örgütlenme, denetim modellerini belirlemek bölge sakinlerine bırakılmalı, belediye uygulayıcı, teknik bilgi sağlayıcı, koordine edici görevler üstlenmelidir.

- Kent mobilyalarının kullanışlılığı veya tasarlanmış ürünlerin seçimi halk oylaması yoluyla belirlenmeli (önceden seçilmişleri işaretlemenin ötesinde eleştirel ve tartışmalı bir süreç sonucunda yapılan belirlemeler anlamlı olacaktır),

- Tahsisli yolların saptanması ve tasarlanması aşamaları halk katılımına açık şekilde düzenlenmeli,

- Trafikte kapatılan veya tek yön uygulanan sokaklarda bölge sakinlerinin onayı alınmalıdır,

- Kamunun ortak tasarrufunda olan ve yaya trafiğine ayrılmış olan kaldırımlar üzerindeki her türden tasarruf girişiminde, mutlaka yöre sakinlerinin görüş ve onayı alınmalı;

- Otopark sorunlarının çözümünde, yöre sakinlerinin katılım, öneri ve görüşleri alınmalıdır.

• Belediyeler, faaliyetlerini öven, anlatan yayınlar için yaptıkları masraflar kadarını da, belediye çalışmalarının tartışıldığı, eleştirildiği forumlar, toplantılar düzenleyerek harcamalıdırlar (eleştirinin, açıklığın olmadığı yerde katılım da olmaz).

Kaynaklar

- 1 Ankara 1985'den 2015'e, ODTÜ Ş.B.P.Bölümü Çalışma Grubu, ECO Yayını, Ankara, 1986. s.5.
- 2 a.g.e., s.188.
- 3 a.g.e., s.188.

Önceki dönemin belediyeçiliği ile bir nicelik yarışına girmek yerine, niteliksel bir farklılığı geliştirmek, neyin ne kadar yapıldığı değil, nasıl yapıldığının önemini algılamak, vurgulamak gerekir.

Kamunun ortak tasarrufunda olan ve yaya trafiğine ayrılmış olan kaldırımlar üzerindeki her türden tasarruf girişiminde, mutlaka yöre sakinlerinin görüş ve onayı alınmalı.

Kürşad Arıgümüş,
ODTÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nü
1976 yılında bitirdi. Yurt
dışında gecekondü ve
bilgisayar konularında
çeşitli seminer ve
kurslara katıldı. 1977
yılından beri çalıştığı
Bayındırlık ve İskan
Bakanlığı, TAU Genel
Müdürlüğü bünyesinde
Bilgi İşlem Dairesi
Başkanlığı'nda
Programlama Şubesi
Müdürlüğü görevini
sürdürmektedir.

İmar Planları ve Ulaşım

Kürşad ARIGÜMÜŞ

Ulaşımla ilgili alt
sektörlerde kararlar
planlamaya girildi
oluşturur. Kaldı ki,
İmar Yasası'nda ulaşım
planı kavramı olarak yer
almaz.

Karayolu, kent
gelişimini
yönlendirirken, planıya
düşen de, olumsuz
etkilenmelerin
kestirilerek çarelerinin
üretilmesi ve ulaşım
sistemi ile uyumunu
sağlamaktır.

B-u makale, ulaşım olgu-
sunun imar planları kap-
samında bakılma çaba-
sının bir ürünüdür. Ulaşım ol-
gusu denilince, İstanbul ve An-
kara'nın metro-raylı taşıma,
köprü vb. problemleri dışında
konuya, diğer küçük yerleş-
meler açısından, başka bir göz-
le bakılmaya çalışıldı. İmar
planlarının hazırlanması sü-
recinde kent plancılarının ko-
nuyu nasıl gördüğü, düşün-
celerinin neler olduğu bu
yazının ilgi alanıdır. İller Ban-
kası İmar Planlama Dairesi,
imar planlarının üretiminde
geniş birikimi ve etkinliği olan;
bu konuda plan hazırlama ge-
leneği bulunan önemli kamu
kuruluşlarından biridir. Kuru-
mun planlama yaklaşımı
tartışma götürmekle beraber,
plancılar arasında daima göz
önünde tutulur. Bu makalede
kuruluşun ulaşım planlaması
konusundaki yaklaşımı ve bu-
na ilişkin düşünceler aktarı-
maya çalışılacak.

Bu makale kaleme alınma-
dan önce görüşerek fikirlerin-
den yararlandığım İller Ban-
kası'ndan İlhan Gülgeç, Güner
Gözüm, Tülin Yoğurtçu, Peri-
han Kiper; Bayındırlık Bakan-
lığı'ndan Feridun Duygulu; ser-

berbest şehir plancılarından
Eren Kale ve Menşure Işık'a
teşekkür ederim.

İmar Planlarında Ulaşım Üzerine "Geleneksel" Yaklaşım

Kurumun, konuya bakış
açısı, plancıların genel
bakış açısına benzer;
deyim yerindeyse "gelenek-
sel"dir. Kentin ulaşım olgu-
sunu değerlendirmede plancının
subjektif yaklaşımı ağır bas-
maktadır. "Analitik Etüt" çalış-
maları kapsamında "Kentsel
Ulaşım ve Teknik Altyapı" baş-
lığı altında konu incelenir. Ha-
berleşme, enerji ve su konuları
bu bölümdeki diğer konu baş-
lıklarıdır. Ulaşım başlığı altında
incelenen başlıca konular şun-
lardır:

1. Taşımacılık firmaları ve
kooperatifler,
2. Araç sayıları,
3. Bölge içindeki konumu,
4. Demiryolu güzergahı,
5. Karayolu güzergahı
6. Şehir içi yolların duru-
mu,
7. "Büyük" yerleşmelerde
taşıt-yaya yoğunluğunun sap-
tanması.

Daha kapsamlı olarak, ye-
rinde yapılacak araştırmalarda
ulaşımla ilişkili olan çalışmalar,
Tablo-1'de gösterilmiştir.

Bu bilgiler ışığında plançı
gerek görürse önerilerle çalış-
masını noktalar; nazım plan ka-
rarları aşamasında bunlardan
tekrar yararlanır.

3194 Sayılı İmar Yasası'na
bağlı Yönetmeliğin Ek-2'sinde
"Kentsel Teknik Altyapı" baş-
lığı altında ulaşım ile ilgili lejant
ve plan çizim normları hangi
ölçekte neleri kapsadığı Tablo-
2'de gösterilmiştir.

Ulaşımla ilgili alt sektör-
lerde kararlar planlamaya girdi
oluşturur. Kaldı ki, İmar Yasa-
sı'nda ulaşım planı kavramı ola-
rak yer almaz. Buna karşılık
Otopark Yönetmeliği, parsel
bazında, duran araç trafiğine
dönük çözümleri yönlendirir.
Otopark sorununun ulaşım
planlaması ile olması gereken
ilişkisi, yasa ve yönetmelikler-
de görülmez. Bu nedenle, oto-
park yönetmeliği, havada ka-
lır.

Plançı, ulaşım ile ilgili makro
karar üretmez. Bu anlamda,
imar planlarında arazi kulla-
nımı ve ulaşım ilişkisi kap-
samında ürettiği, tasarımı yaptığı
mikro konu başlıklarıdır. Bun-

İLLER BANKASI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İmar Planlama Dairesi Başkanlığı				
YERİNDE YAPILACAK ARAŞTIRMADA ANA İŞÇER TABLOSU				
BÖLÜM	KONU	YAPILACAK İŞİN AÇIKLANMASI	BİLGİ ALINACAK KİŞİLER	BİLGİLERİ TOPLAYACAK OLAN
I. TÜRKİYE VE BÖLGELİK YERİ	Bölgenin ulaşım ağı	Bölgeyle imbat yolları ağı, uzaklık trafik yükleri	Y.S.E., Karayolları	
IV. NERKAR ORGANİZASYONEL	2. Trafik ağı yapı	Ulaşım ağı a) Yol hiyerarşisi (tepaölöl atımı, ite-ro kadet) b) Fizikî kalite (Beton, salatt, makeda, stabilite, toprak) Trafik sayıları, kavşaklar ve kesişmeler, kaza düm miktaları (Halkınan anayyın gün ve an kalabalık an-tilerinde günlük olarak) Otopark durumu, yol kenarında park yerleri Oto terminal ve garajlarda kalkan, gelen araçlar ve sayıları Kamta kapalı araç sayısı ve cinsileri. Özel oto sahıplığı Şehir içi otobüs ve dolmuş, nergleri, duraklar Esdeğer zamanda ulaşılacak yerler (harita-grafik) Demiryolu ulaşımı (Arazial, yolcu, yük taşıma de-ğerleri ihtiyaç terev imkânı-v.b.) Kentin içinden ge-çen Demiryolu geçitlerinde sayılar, geçit kapanma süreleri Liman (Terev projeleri gıran çıkan gemiler, tınları, yük ve yolcu miktaları — yıllara göre)	Kisiel Karayolları, kışaal, trafik tıd. kışa Kisiel Garaj memurluğu, Zabıta A. Trafik tıd., Şoförler camiyeti, Belediye Belediye zabıtası, kisiel Kisiel D.D.Y. tıd. kışa veya Gar' Selliği, Bayındırlık Ba-kanlığı Liman Başkanlığı, Bayındırlık Bakanlığı	

lar da şu konulardır:

1. Yol sıradüzeni,
2. Otoparklar,
3. Yaya bandarı,
4. Oto terminaller,
5. Çevre yolu - kent ilişkisi
6. Kavşak düzenlemeleri.

Karayolunun geçiş güzergahı, Anadolu kentlerinin gelişme yazgısını etkileyen girdi-lerin başında gelir. Bir bıçak gibi kenderin yaşamına girerek şehir trafiği ile bütünleşmesi,

çevre yolunun yapım amacıyla da çelişeceği için, kaçınılması gereken bir planlama ilkesidir. Karayolu; kentin gelişimini yönlendirirken, plancıya dü-şen de, olumsuz etkilenmele-rin (trafik kazaları, istenmeyen yönde kentsel gelişme, kavşak düzenlemeleri vb.) kestirilerek çarelerinin üretilmesi ve ula-şım sistemi ile uyumunu sağla-makur. Mecbur kahrırsa, şehir içi yolları "askı" şeklinde servis

yollarıyla karayoluna bağlaya-rak çözüme gider. Bu yaklaşımlarla, kent planlarına standart makro form getirilmiş görünü-mü vermektedir. (Şekil 1 ve 2).

Karayolları Genel Müdür-lüğü için yolun maliyeti tek belirleyici iken; turizm, tarihi çev-re, tarım, sanayi, çevre sağlığı ve kentsel gelişme gibi konular bu değerlendirmenin dışında kalırlar; çoğunlukla şehir plan-cılarının ilgi alanı içine girerler.

ÖLÇEK: 1/25000	ÖLÇEK: 1/5000	ÖLÇEK: 1/1000
I. KARAYOLU 1. Otoyol-Ekspress Yol 2. 1. Derece Yollar 3. 2. Derece Yollar 4. Terminaller	1. Erişme Kontrollü Karayollar 2. 1. Derece Kentsel ve Bölgesel Otoyollar 3. 2. ve 3. Derece Kentliç Yollar 4. Yaya Aksam 5. Genel Otoparklar (Kapalı ve Açık) 6. Otoparklar 7. TIR Parkı, Kamyon Garajı, Garajlar 8. Bakım ve Akaryakıt İstasyonları	1. Erişme Kontrollü Karayolları: 50-90 m arası 2. 1. Derece Otoyolları: 30-50 m. arası 3. 2. ve 3. Derece Kentliç Yollar: 7-12-17 m. 4. Bisiklet Yolu 5. Yaya Yolları 6. Genel Otoparklar 7. Otoparklar 8. TIR Parkı, Kamyon Garajı, Garajlar 9. Bakım ve Akaryakıt İstasyonları
II. DEMİRYOLLARI 1. Demiryolu 2. Triyajlar 3. İstasyon	1. Demiryolları 2. Triyajlar (Katar Düzenleme) 3. Ana İstasyonlar 5. Banliyö İstasyonu	1. Demiryolları ve Koruma Kuşakları 2. Triyajlar (Katar Düzenleme) 3. Ana İstasyonlar 4. Banliyö İstasyonu (Ara İstasyonlar)
III. DENİZYOLLARI 1. Limanlar 2. İskeleler 3. Feribot İskelesi 4. Yat Limanı, Barınaklar 5. Deniz Ulaşım Bağlantıları	1. Limanlar 2. İskeleler 3. Yat Limanları ve Balıkçı Barınakları 4. Deniz Ulaşım Yolları Bağlantısı	1. Limanlar 2. İskeleler 3. Yat Limanları ve Balıkçı Barınakları 4. Deniz Ulaşım Yolları Bağlantısı
IV. HAVAYOLLARI 1. Havaalanları 2. Helikopter İniş Yeri	1. Havaalanları 2. Helikopter İniş Alanı	1. Havaalanları, Havaalanları 2. Helikopter İniş Alanı
V. KENTSEL TOPLU TAŞINIM AKSLARI 1. Yüzey Yollar 2. Yeraltı Şebekesi 3. İstasyonlar	1. Yüzey Yollar 2. Yeraltı Şebekesi 3. Toplu Taşıma Durakları 4. Tünel Arası Değişim ve Aktarma Noktaları 5. Haval Hat (Teleferik)	1. Yüzey Yollar 2. Yeraltı Şebekesi 3. Toplu Taşıma Durakları 4. Haval Hat (Teleferik)

Karayolları Genel Müdürlüğü için yolun maliyeti tek belirleyici iken; turizm, tarihi çevre, tarım, sanayi, çevre sağlığı ve kentsel gelişme gibi konular bu değerlendirmenin dışında kalırlar; çoğunlukla şehir plan-cılarının ilgi alanı içine girerler.

Ülke fiziksel planları ve bölge planları kapsamında girdilerin, ulaşım ile ilgili makro kararların planlama sıra düzeni içinde oluşturulması gereklidir. Poliüik şekilde olsa bile, kararların ve tercihlerin mekansal boyutları vardır. Bu kararlar tek boyutlu alınmamalıdır; diğer sektörlerle birlikte değerlendirilmelidir. Bu tip kararların yaraacağı sorunların giderilmesinde plançılar uğraş vermektedir; soruna ilişkin yanlışlıklar toplum tarafından fark edildiğinde; nedenleri yanlış planlama kararlarına mal edilmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün deneyimlerinden yararlanılarak, ilgili uzmanlık alanlarından kaulimlarla şehir içi yaya ve trafik yollarına ilişkin yönetmelik hazırlanmalıdır. Bu yönetmelik, kensel teknik altyapılara ait bir üst yasal çerçevenin altında yer almalıdır. Teknik altyapının bir elemanı olarak ulaşım yolları bir standart getirilebilir. Bu yönetmelik, geleneksel hukuk diliyle ele alınmış bir yönetmelikten çok, teknik dilde (şekil, tablo, şema, harita vb. açıklayıcı) unsurlarla desteklenerek) hazırlanmalıdır. Bir benzer yönetmelik Almanya'da kullanılmaktadır.¹ Okuyucuya fikir vermesi açısından, bu yönetmelikten alınan bir teknik ayrıntı Tablo-3'de verilmiştir.

İller Bankası, 1986 yılında 3194 Sayılı İmar Yasası ve ilişkin yönetmelikleri uyarınca yeniden hazırladığı "TEKNİK ŞARTLAŞMA"da² ulaşım planlamasını imar planlama disiplini kapsamında tanımlamış; ulaşım planlamasına ilişkin yapılacak araştırmaların içeriğini saptamıştır.

1. Ülke Fiziksel Planı

2. Bölge Planı
3. Çevre Düzeni Planı
4. İmar Planları (Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları)
5. Koruma Amaçlı İmar Planları
6. Ulaşım Planları
7. İlave İmar Planları
8. Revizyon İmar Planları
9. Mevzii İmar Planları

Ulaşım Planı Tanımı:

"Bugünkü karakteristiklerine dayanılarak, plan dönemi içinde olacağı belirlenen ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile ulaşımın türlerine dağılımını, toplu taşıma, hareketli ve duran trafik ve yayalaştırma konularında gereken ayrıntıları ve geometrik düzenlemeleri, kısa ve uzun dönemde sorunlara çözüm önerilerini içeren planlardır.

Ulaşım planı yerleşmenin imar planlarıyla karşılıklı etkileşim ve onunla bütünleşir biçimde ele alınır.

Farklı plan kademelerinde, yerleşmelerin büyüklük ve nitelikleri ile gelişme aşamalarına göre değişik ölçüm ve araştırmalara dayalı olarak farklı amaç ve kapsamda ulaşım planları üretilir.³

Nitelikleri ve amacı bakımından ulaşım sistemine getirilen açıklamada: "Ulaşım şebekesinin; beldenin değişik alan kullanımları ile çevresiyle olan bağlanmalarının gelişebilir, kolay ulaşılır, gelecekte yoğunluk artışıyla doğacak trafik talebini karşılayabilir düzey ve kapasiteyi sağlayacak biçimde olmasına dikkat edilmektedir."⁴ denilmektedir.

Kenisel teknik altyapının bir elemanı olarak değerlendirilen ulaşım konusu da, su, kanalizasyon, enerji hatları, çöp konularında olduğu gibi araştırma ve değerlendirme çalışmalarının yapılmasını; dolayısı ile uzmanlık bilgisini gerektirmektedir. Kimler bu çalışmayı yapabilir, diye tartışmaya baktığımızda, büyük kentlerde A, B, C, D grupları için yapılacak imar planlarında konu olduğunu; E ve F grubu kapsamında kalan yerleşmelerde ise şarlaşmanın 3.07 maddesi kapsamında çalışmaları istenmediği anlaşıyor.⁵

Hangi kente fiziksel planlama ile birlikte ulaşım planlamasının da yapılacağına idarenin karar vereceği, şarlaşmanın aynı maddesinde "Amaç ve Kapsam" başlığı altında açıklanmıştır.⁶ Uygulamada, belediyenin ulaşım planlamasının yapılmasını istemesine bağlı olarak, idare bu isteği işleme koyuyor. 3.09 maddesine göre, ulaşım planlamasında gerekli teknik çalışmaların içeriğini ve gruplarını belirlemede İller Bankası yetkilidir.

Gruplara göre bu işleri yapabilecek planlarcıların sayısal dağılımı da şöyledir:

Grup	Sayı
A	63
B	29
C	32
D	47
E+F (Yaklaşık) ⁷	150

Ulaşım Planlamasının Teknik İçeriği

Ulaşım planlaması için gerekli ek araştırma konu başlıkları:⁸

1. GENEL ULAŞIM BİLGİLERİ
 - Ulaşım sistemleri içindeki konumu
 - Ulaşım sistemi - Ulaşım ağı
 - Taşıt sayıları
 - İşletme güzergahları, kapasiteleri
 - Ulaşım donanımı, terminaleri
 - Ulaşım proje ve yatırım programları
 2. YOLCULUK VE TAŞIMA BİLGİLERİ
 - Düzenli yolculuklar ve dağılımları
 - Araç ve yolcu sayısı
 - Toplu taşıma yolculuk
 - Düzensiz yolculuklar
 - Kentel yük taşıması
 - Doruk saat yolculuk dağılımı
- Ulaşım planlamasında sentez ve ek değerlendirme olarak istenenler:⁹
1. Gelecekteki ulaşım talebinin belirlenmesi
 2. Gelecekteki toplam yolculuk dağılımı
 3. Doruk saat yolculuk yüklemesi

Ulaşım planlaması kararlarına geçiş-türel dağılım seçenekleri olarak hazırlanması istenen çalışmalar:¹⁰

1. Kentel ulaşım politikalarının saptanması
2. Türel dağılım seçenekleri

3. Seçeneklerin değerlendirilmesi

Uygulama imar planı aşamasında istenenler de:¹¹

1. Ulaşım ağı önerisi
2. Toplu taşıma sistemleri önerisi
3. Kısa dönem için çözüm önerileri
4. Yasal, yönetsel ve mali önlemler
5. Plan raporu

Ulaşım planlamasının hazırlanmasında uygulanacak anketler:

1. Günlük Akımlar (Form-1)
2. Aile Anketi Ek Ulaşım Ev Anketi (Form-2)
3. Ulaşım Çalışması Ev Anketi Formu (Form-3)

Ulaşım planlamasının kent imar planı ile karşılıklı ilişki içinde olması bir gerekliliktir. Bu çok önemli husus, teknik şarlaşmanın ulaşım planlamasına ilişkin 3.07 maddesi kapsamında ilgili her bölümde vurgulanmaktadır. Maddenin sonunda bir kez daha vurgulanır: Kentin ulaşım planı birlikte düzenlendiği imar planı (ya da nazım imar planı) ile "Araştırma", "Sentez/Değerlendirme" ve "Planlama" aşamalarında karşılıklı etkileşim ve bilgi aktarımı ilişkisi içindedir.¹²

Teknik şarlaşmaya uygun, bugüne kadar yapılan çalışmalara bakacak olursak Mehmet Arslanürk: Elazığ, Mete Örer: Konya, İlhan Gülgeç: Kütahya (tramvay etüdü) ve İller Bankası: Kayseri için ulaşım planlaması çalışmaları yapmışlar.

Ulaşım planlamasına ilişkin fazla uygulama örneği göremiyoruz. Bu konuda Genel Müdürlüğün ilgili dairesi alt uzmanlık birimini kurmamış; imar planlama çalışmaları kapsamında çalışmalarını yürütüyor. Yakın bir gelecekte bu alanda deneyim kazanmış elemanlara sahip olabilir. Ulaşım planlamasına ilişkin olarak istenen anket çalışmaları ve değerlendirme çalışmaları, geleneksel imar planları hazırlama yöntemine ek olarak fazladan çalışma yapılmasını gerektirmektedir. Bu planlama türün-

Ulaşım planlamasının kent imar planı ile karşılıklı ilişki içinde olması bir gerekliliktir.

Toplumsal yaşamımızdaki sorunlar politikacıların parçacı yaklaşımlarına, seçim hesaplarına bırakılmamalıdır. İstanbul ve Ankara için imar planı ve kentel ulaşım planları hazırlanmadan yapılacak her proje parasal kayıp demektir.



GÜNLÜK AKIMLAR

[illegible]

İLK OKULLARA GELEN ÖĞRENCİLER (Adet)	
1960-1961	1.234
1961-1962	1.345
1962-1963	1.456
1963-1964	1.567
1964-1965	1.678
1965-1966	1.789
1966-1967	1.890
1967-1968	1.901
1968-1969	2.012
1969-1970	2.123
1970-1971	2.234
1971-1972	2.345
1972-1973	2.456
1973-1974	2.567
1974-1975	2.678
1975-1976	2.789
1976-1977	2.890
1977-1978	2.901
1978-1979	3.012
1979-1980	3.123
1980-1981	3.234
1981-1982	3.345
1982-1983	3.456
1983-1984	3.567
1984-1985	3.678
1985-1986	3.789
1986-1987	3.890
1987-1988	3.901
1988-1989	4.012
1989-1990	4.123
1990-1991	4.234
1991-1992	4.345
1992-1993	4.456
1993-1994	4.567
1994-1995	4.678
1995-1996	4.789
1996-1997	4.890
1997-1998	4.901
1998-1999	5.012
1999-2000	5.123
2000-2001	5.234
2001-2002	5.345
2002-2003	5.456
2003-2004	5.567
2004-2005	5.678
2005-2006	5.789
2006-2007	5.890
2007-2008	5.901
2008-2009	6.012
2009-2010	6.123
2010-2011	6.234
2011-2012	6.345
2012-2013	6.456
2013-2014	6.567
2014-2015	6.678
2015-2016	6.789
2016-2017	6.890
2017-2018	6.901
2018-2019	7.012
2019-2020	7.123
2020-2021	7.234
2021-2022	7.345
2022-2023	7.456
2023-2024	7.567
2024-2025	7.678
2025-2026	7.789
2026-2027	7.890
2027-2028	7.901
2028-2029	8.012
2029-2030	8.123
2030-2031	8.234
2031-2032	8.345
2032-2033	8.456
2033-2034	8.567
2034-2035	8.678
2035-2036	8.789
2036-2037	8.890
2037-2038	8.901
2038-2039	9.012
2039-2040	9.123
2040-2041	9.234
2041-2042	9.345
2042-2043	9.456
2043-2044	9.567
2044-2045	9.678
2045-2046	9.789
2046-2047	9.890
2047-2048	9.901
2048-2049	10.012
2049-2050	10.123
2050-2051	10.234
2051-2052	10.345
2052-2053	10.456
2053-2054	10.567
2054-2055	10.678
2055-2056	10.789
2056-2057	10.890
2057-2058	10.901
2058-2059	11.012
2059-2060	11.123
2060-2061	11.234
2061-2062	11.345
2062-2063	11.456
2063-2064	11.567
2064-2065	11.678
2065-2066	11.789
2066-2067	11.890
2067-2068	11.901
2068-2069	12.012
2069-2070	12.123
2070-2071	12.234
2071-2072	12.345
2072-2073	12.456
2073-2074	12.567
2074-2075	12.678
2075-2076	12.789
2076-2077	12.890
2077-2078	12.901
2078-2079	13.012
2079-2080	13.123
2080-2081	13.234
2081-2082	13

[illegible]

Model 1: 258

- + Sanayi enketleri,
- + + Ticaret II enketleri.
- + + + Resmi dâire enketleri sonuçları yazılacak ve BANKAYA isnad edilecektir.

Form: 1

İLLER BANKASI
İmar Pl.Da. Bşk.

Monofisi:

Sokak, ev No :

AİLE ANKETİNE EK ULAŞIM EV ANKETİ

BU FORM ; 5 yaşından büyük aile bireyleri için, ulaşılabilecek en uygun yolcu yolculukları için doldurulacaktır.

DİKKAT : Alle anketinin yapıldığı konutlara uygulanacak bu form aynı konutla yapılan öle anket formuna ilgiltilerle, değertlendirildikten sonra "Banka" ya teslim edilecektir.

·AİLEDEKİ ARAÇ, CİNS VE ADEDİ :

SÖNKE	NEREDEN (Başlangıç)		NEREYE (Varış)		NE ZAMAN ÇIKIYORSUNUZ		İŞ veya OKUL saatleri		NASIL GİDİYORSUNUZ (Yürüş, otomobil, otobüs, tren, bisiklet, vb.)	
	B. NO (Başlangıç noktası)	B. NO (Varış noktası)	BÖLGE NO (Başlangıç noktası)	BÖLGE NO (Varış noktası)	SAAT	DAKİKA	BASLANMA	BİTİŞ	1	2
EVREN	5	10	1	1	8	15	8.30	18	03	
EVREN	5	10	1	1	8	15	8.30	18		

Form: 2

de deneyim sahibi fazla planlama bürosu olmamakla beraber yakın bir gelecekte bu alanda da uzmanlaşmış planlama bürolarının oluşması kaçınılmaz görünüyor.

Bazı Sonuçlar

G enellikle imar planları kapsamında geleneksel yaklaşımlarla ulaşım planlaması üzerinde durulmaktadır. Şarılamanın getirdiği ulaşım planlaması anlayışı henüz yaygınlık kazanmamıştır. Her ne kadar şarılama gereği belediyenin talebine bırakılsa da, yakın bir gelecekte nüfusu 100.000 üstü yerleşmelerde hazırlanması kaçınılmaz bir ihtiyaç halini alacaktır.

Otopark ve benzeri yönetmelikler, kentsel teknik altyapıya ilişkin yasal düzenlemeler bütünü içinde, teknik dile de ağırlık verilerek hazırlanmalıdır.

• Gün geçükçe kentsel yaşamdaki problemler daha belirginleşmektedir; bu konularda yeni uzmanlık dalları oluşmaktadır. Fiziki planlama çalışmaları, uzmanlık dallarının katkılarına daha açık hale gelmektedir. Uzman planlılar ve farklı disiplinlerden gelen uzmanların birlikteliği, aynı kent potasında yoğrulmuş farklı

ULASIM CALISMASI ev anketi formu

[illegible]

11. GEZİ BÜLGELERİ [Bu bölümün yapıldığı günün her günü ayrı, toplam 5 yavaşca yazılır her satırın başına bir saatlik zaman belirtilir]

[illegible]

12-11-11

Form: 3

problem düzeylerine çözüm yollarının aranmasında, bunlarla ilgili yasal düzenlemelere gidilmesinde ortak çabaları gerekli kılmaktadır. Toplumsal yaşamımızdaki sorunlar politikacıların parçacı yaklaşımlarına, seçim hesaplarına bırakılmamalıdır. İstanbul ve Ankara için imar planı ve kentsel ulaşım planları hazırlanmadan yapılacak her proje parasal kayıp demektir.

Çevre sorunları büyürken, toplumun ilgisi de artmaktadır. Yeni politik ilgi odakları yeşilciler, çevreciler yaygınlık kazanmaktadır. Toplumlara çevresine karşı daha duyarlı, tepki gösterir kilmaktadırlar. Kentlerimizde yaşayanlarda kendi olma bilinci geliştiğçe, bu tür eğilimler büyüyecek ve ileride politikalar üzerinde daha belirleyici hale ulaşacaklar. Hükümetler de yeni yasalarla ve yeni kurumsal düzenlemelerle toplumun sorun olarak tanımladığı gelişmelere çözümler üretmek zorunda kalamazlardır.

Şu an yapıldığı gibi ulaşım sorununu sadece metro, köprü olarak algılandıkça ve bu tür

eğilimler toplum tarafından itibar gördükçe, ulaşım sorununda hedefler ıskalanacaktır. Her türlü teknolojik çözüm, her şeyden önce kentlerin imar planları ve ulaşım planlaması ilişkisi içindeki bütünlükte saptanan çözümlere uygun olmalıdır. Kentsel sorunlar bir günde oluşmazlar, çözümleri de zaman alan uğraşları gerektirir.

İmar planları sadece yapılaşma düzenlerinin tarif edildiği araştırmalar ve tasarımlar bütünü değildir. Kentlerimizin gelişme düzeylerine uygun olarak, birbirlerinden farklı görünümdeki problemlere, başka uzmanlık dallarından sağlanan çözümlere gereksinim duymaktadır. Değişik uzmanlık dallarının kent sorunlarına buldukları çözümler, ortak bir platformda, yani imar planları kapsamında yasal ve teknik tarifelere ulaştırılmalıdır. Ulaşım planlaması bu girdilerden sadece biridir. □

Notlar

1. Forschungsgesellschaft Für Das Strassenwesen Arbeitsgruppe Planung und Verkehr-stadistrassen

"Richtlinien für die Anlage von Stadistrassen (RAST)"

Teil: Erschliessung (RAST-E)

Ausgabe 1971, Kirschbaum Verlag.

Bonn. Bad Godesberg

Yollar Araştırma Kuruluyu

Planlama ve Trafik-Kent İçi Yollar

Çalışma Grubu

Kent İçi Yolları Düzenleme Yönetmeliği, 1971 Bonn.

2. İller Bankası, "İmar Planlarının Düzenlenmesi ile İlgili TEKNİK ŞARTLAŞMA" (3194 Sayılı İmar Kanunu ve İlgili Yönetmelik'lerine göre hazırlanmış), 1986 Ankara.

3. Ibid., s.2.

4. Ibid., s.9.

5. Md. 3.02 Küçük kentsel yerleşmelerde yapılacak araştırma ve değerlendirme çalışmaları, plan kararları, plan alternatifleri (sayfa 22-24) kapsamında 24. sayfada Kentsel Ulaşım ve Teknik Altyapı başlığı altında yapılan açıklamada:

"... Kentsel ulaşım ve kentsel teknik altyapıya ilişkin olarak yapılacak belirlemelerde, sistem çok genel çizgileriyle anlatılır. Ulaşım altyapısının ve teknik altyapının sadece varlığı ve niteliği tanımlanır. ayrıntılı anket ve araştırmalar ile kapasite yeterlilik ve potansiyel irdelenmeleri yapılmaz."

6. Teknik Şartlaşma, s.31.

7. İller Bankası, İmar Planlama Dairesi Başkanı İlhan Güleş ile yapılan görüşmede sözü edilen rakamlardır.

8. Teknik Şartlaşma, s.31-32.

9. Ibid., s.32-33.

10. Ibid., s.

11. Ibid., s.44.

12. Ibid., s.33.

İstanbul ve Ankara İçin İmar planı ve kentsel ulaşım planları hazırlanmadan yapılacak her proje parasal kayıp demektir.

Erhan Öncü, 1951'de Bandırma'da doğdu, ODTÜ'den 1973'da mimar, 1979'da Şehir Yüksek Plancısı olarak mezun oldu. 1973-79 yılları arasında TCDD'de şehir plancısı ve inşaat programcisi olarak, 1979-82 yılları arasında İmar ve İskan Bakanlığı Metropolitan Planlama Dairesi'nde Ulaşım Planlaması Baş Uzmanı olarak çalıştı. 1982-84 yılları arasında özel kesimde inşaat konusunda çalışan Öncü, 1984'den bugüne, yine özel kesimde, ulaşım konusunda çalışmaktadır. 1978-82 yılları arasında ODTÜ ve ADMMMA'da part-time olarak Mimarlık, Şehir Planlama ve Ulaşım Planlama dersleri vermiştir.

Kentsel Ulaşım Yatırımlarında Karar Süreçleri ve Türkiye İçin Bir Öneri

Erhan ÖNCÜ

Kentsel Ulaşım Sistemi ve Karar Süreci İlişkisi

Elli milyonu aşan ülke nüfusunun yarısından fazlası kentlerde yaşamakta ve bu oran sürekli olarak artmaktadır. Sanayileşen ve hızla kentselen Türkiye'nin sorunları kentlerde yoğunlaşmaktadır. Bu gelişmeler sonucunda kentsel ulaşım talepleri de hızla artmakta ve bireylerin hareketlilik isteklerini karşılayacak önemli yatırımların yapılması gerekmektedir.

Raylıtaşıma içeren çözümler, yüksek ilk yatırım tutarına ulaşan ve uzun vadede gerçekleştirilebilen projeler olarak kısa dönemde getiri bekleyen politikacıların benimsediği bir seçenek olamamıştır. Kentsel ulaşım ve özellikle raylıtaşıma yatırımlarının gerçekleştirilmesinde uygulanacak karar süreçlerinin belirsiz ve karanlık oluşu da geciktirici bir etmen olarak ortaya çıkmıştır. Geçtiğimiz son birkaç yıl içinde gündeme gelen kentsel raylıtaşıma yatırımlarında uygulanan yöntem ve karar süreçlerinin birbirine hiç uymadığı ilk bakışta görülmektedir. Örneğin İstanbul'da uygulanan hafif raylı sis-

tem, Konya'da uygulanan tramvay ve Ankara'daki metro projelerinde ulaşım planlama, tasarım, onay, yapım ihalesi, finansman aşamalarında ayrı yollar, yöntemler benimsenmiş ve farklı aşamalardan geçilmiştir. Üç kentiçi ulaşım yatırımında benimsenen yöntemlerin farklı oluşunun temel nedeni, bu tür bir yatırımın gerçekleştirilmesinde ne gibi çalışmaların yapılması gerektiği, hangi yöntemlerle, hangi karar süreçlerinden geçilmesi gerektiği konularında, açık ve kesin bir yasal tanımlama bulunmamasıdır. Herhangi bir kente önerilecek bir ulaşım yatırımının hangi teknik çalışmalarla ortaya konacağı, hangi aşamalardan geçerek, hangi düzeylerde nasıl tartışılacağı, hangi ölçütlerle kim tarafından değerlendirilip onaylanacağı, hangi kaynaklarla nasıl finanse edileceği, nasıl uygulamaya konacağı konularında yasal belirsizlikler ve karmaşıklıklar bulunmaktadır.

Bu karmaşıklıklar farklı şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Örneğin, ulaşım yatırımlarının karar süreçlerinde bazen aynı işlev için birden fazla sorumlu birim tanımlanırken,

bazı işlevler için hiçbir birime görev verilmemiş, bazen de bir takım işlevlerin gerekli olduğu bile belirtilmemiştir. Belirli aşama ve işlevler bir birime görev olarak verilmekle birlikte, bu görevlerin gereği olan yasal ve yönetsel yetkiler, kadro ve bütçe olanakları sağlanamadığından uygulamanın sağlıklı ve başarılı olmadığı örnekler de görülmektedir. Mevcut yasal ve örgütsel yapıdaki bu temel aksaklıkların yanı sıra, eşgüdüm eksikliği, farklı yönetim düzeyleri ve politik görüşler arasındaki yaklaşım farklılıklarıyla başlayan sürtüşmeler de eklenince kentsel ulaşım yatırımlarının sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi mümkün olamamaktadır.

Kentsel ulaşım yatırımlarının karar süreçlerinin açıkça belirlenmesi; kentsel ulaşım sorunlarının çözümünde ilk ve en önemli adımdır. Çünkü, karar süreçleri, önemli ulaşım yatırımlarının gerçekleştirilmesinde temel yol ve yöntemleri tanımlamaktadır. Diğer bir deyişle, karar süreçlerinin belirlenmesi, kentsel ulaşım politikalarının da belirlenmesi demektir. Akılcı, demokratik ve çağdaş ilkelere göre belirlenmiş

Kentsel ulaşım yatırımlarının karar süreçlerinin açıkça belirlenmesi; kentsel ulaşım sorunlarının çözümünde ilk ve en önemli adımdır.

karar süreçleri çağdaş ve çoğulcu ulaşım politikalarını da beraberinde getirecektir.

Karar süreçlerinin belirlenmesi, ulaşım politikalarının yanı sıra kentsel ulaşımındaki yetki ve sorumlulukların tanımında bazı değişiklikleri de beraberinde getirmektedir. Diğer bir deyişle, kentsel ulaşım yatırımlarındaki karar süreçlerinin yeniden tanımlanması, kentsel ulaşımındaki yasal ve örgütsel çerçevenin de geliştirilmesini, ulusal ve yerel karar dengelerinin birbirleri arasında ve kendi içlerinde yeniden düzenlenmesi demektir.

Karar süreçlerinin yeni bir yaklaşım ile tanımlanması kentsel ulaşımındaki kaynak akışlarının da açıklığa kavuşturulmasını, kaynak oluşturulması ve kullanımında akılcı ve demokratik yöntemlerin belirlenmesini gerektirecektir. Mevcut yapıdaki karmaşık, karanlık ve akılcı olmayan kaynak akışlarında yerel ve ulusal düzeydeki sektörler arasındaki parasal akımlar açıkça görülmektedir. Hangi yatırımın hangi özelliklerinden ve yararlarından dolayı, hangi kaynaklardan, hangi miktarlarda ve hangi öncelikte destekleneceği konusunda ilke ve ölçütler bulunmamaktadır. Kentsel ulaşım yatırımlarındaki karar süreçlerinin düzenlenmesi sırasında doğal olarak kaynak yarıma, dağıtım ve kullanımındaki ilkelerin, önceliklerin, koşulların, ölçülerin, görev ve yetkilerin de yeniden tanımlanması gerekecektir.

Özetle, kentsel ulaşım yatırımlarının gerçekleştirilmesinde izlenecek yol, yöntem ve aşamaların net ve ayrıntılı şekilde, yeni bir yaklaşımla yeniden belirlenmesi demek, kentsel ulaşım üstyapısının yerel ve ulusal düzeyde yeniden yapılması, yasal ve örgütsel çerçevenin işlerliği olan bir sisteme dönüştürülmesi demektir.

Geçtiğimiz dönemlerde, karar süreçlerini yeniden tanımlamak gibi geniş bir çerçevede olmasa da, ulaşım yatırımlarındaki karar süreçlerini doğrudan etkileyecek çeşitli yasal ve örgütsel düzenleme önerileri tartışılmış (BKK, 1979, BKK, 1981, KUÖİK, 1989), ancak uygulamada önemli değişiklikler getiren

başlıca düzenleme büyükşehir belediyelerinin kuruluşuyla ilgili 3030 sayılı Yasa olmuştur. Ancak, bu Yasa çerçevesinde getirilen öneriler de kentsel ulaşım yapısını düzenlemede yeterince etkili olmamıştır.

Ulusal ve Yerel Dengeler Açısından Bir Karar Süreci Örneği

Kentsel ulaşım yatırımlarında uygulanan karar süreçleri içinde, Amerika Birleşik Devletleri'nde yürütülen uygulama oldukça gelişmiş ve benimsenmiş bir örnektir. Bu uygulamanın ilginç yanı üç ayrı düzeydeki karar yetkilerini, (kent, eyalet ve federal - ulusal) yönetim yetkilerini dengeli bir şekilde birleştirmesidir. Bu düzeylerden ilk ikisi, kent ve eyalet düzeyleri yerel karar düzeyi olarak tanımlanırken, ulusal düzey ülke genelinde kentsel ulaşım yatırımlarında eşgüdümü sağlamaktadır.

Yasal Çerçeve

Kentsel ulaşım yatırımlarındaki karar süreçlerini, özellikle karayolu yatırımlarının uygulanma ve finansman yöntemlerini belirlemek üzere 1945'lerden bu yana bir dizi yasa çıkarılmış olmasına rağmen, bugünkü niteliğiyle toplu ulaşım yatırımları karar süreçleri 1964 tarihli Kentsel Toplu Ulaşım Yasası ile oluşturulmuştur (UMTA, 1988). Ulusal düzeydeki eşgüdümü sağlaması ve bu yasanın uygulanmasında yönlendirici olması amacıyla 1968 yılında çıkarılan bir yasayla ulaşım Bakanlığı'na bağlı bir Kentsel Toplu Ulaşım İdaresi (Urban Mass Transportation Administration - UMTA) kurulmuştur. Kentsel Toplu Ulaşım Yasası uygulamada ortaya çıkan yetersizliklere cevap verecek ve 1970'li yıllarda yaşanan petrol krizinden sonra toplu ulaşım sağlanan öncelikleri yansıtabir dizi değişikliğe uğramıştır.

Kentsel ulaşım yatırım yatırımlarındaki karar süreçlerini günümüzdeki şekliyle belirleyen ilk döküman olan "Politikalar Bildirgesi" (Policy Statement) üç düzeydeki ilgili kamu kuruluşlarının yanı sıra özel ve

kamu işleticileri, ilgili kişi, dernek ve kuruluşların da katıldığı iki danışma toplantısıyla taslak haline getirilmiş ve değerlendirilerek tartışılmak üzere 1 Ağustos 1975 tarihli Resmi Gazete'de (Federal Register) yayınlanmıştır. Gelen çeşitli eleştiriler ışığında yeniden düzenlenen Politikalar Bildirgesi karar süreçlerini de kapsayacak şekilde genişletilerek tekrar yazılmış, ilgili grupların katıldığı bir ulusal konferansta tartışarak son şeklini almış ve toplam yirmi aylık bir gelişme süreci sonunda 22 Eylül 1976 tarihinde kesinleşmiştir (DOT/UMTA, 1976). Bu belge ile büyük kentsel toplu ulaşım yatırımlarının tasarımı ve inşaatının ulusal kaynaklardan finansmanı konusunda ulusal politikalar belirlenmiş ve bu kaynakların sağlanması için gerekli işlemler ve karar süreçleri ayrıntılı şekilde tanımlanmıştır.

Bu belgeye ek olarak 7 Mart 1978 tarihinde yayınlanan "Raylı Ulaşım Politikaları Bildirgesi" ile kentsel raylı ulaşım sistemlerinin tasarım ve inşaatına ulusal mali destek sağlanması konusunda politikalar ve başvuru/değerlendirme süreçlerine açıklık getirilmiştir (UMTA, 1978).

Gelişen çevre bilincinin karar süreçlerine etkisini yansıtan ve ulaşım yatırımlarının çevresel etkilerinin değerlendirme yöntemi ve süreçlerini belirleyen değişiklikler ise 30 Kasım 1980'de ilk iki belgeye ek olarak uygulamaya konmuştur (UMTA, 1980).

Uygulamanın kolaylaştırılması için yapılan çalışmalar sonucunda, ulusal kaynak istemek üzere yapılacak başvurularda kullanılacak kılavuzlar, tip etüt örnekleri hazırlanmış, ayrıntılar aydınlatılmıştır (UMTA, 1983). Ayrıca her mali yıl öncesinde, bir sonraki bütçe döneminde ulusal katkı sağlanacak projelerin değerlendirilmesinde kullanılacak sayısal ölçütler ve katsayılar açıklanarak, başvuruların bu bilgiler çerçevesinde hazırlanması sağlanmaktadır (DOT/UMTA, 1984).

Uygulamanın Ana Çizgileri

1964 Yılı Kentsel Toplu Ulaşım Yasası, Ulaştırma Bakanlığına eyaletler ve kent düzeyindeki

Karar süreçlerinin belirlenmesi, ulaşım politikalarının yanı sıra kentsel ulaşımındaki yetki ve sorumlulukların tanımında bazı değişiklikleri de beraberinde getirmektedir.

Hangi yatırımın hangi özelliklerinden ve yararlarından dolayı, hangi kaynaklardan, hangi miktarlarda ve hangi öncelikte destekleneceği konusunda ilke ve ölçütler bulunmamaktadır.

Kentsel ulaşım yatırımlarında uygulanan karar süreçleri içinde, Amerika Birleşik Devletleri'nde yürütülen uygulama oldukça gelişmiş ve benimsenmiş bir örnektir. Bu uygulamanın ilginç yanı üç ayrı düzeydeki karar yetkilerini, yönetim yetkilerini dengeli bir şekilde birleştirilmesidir.

Sistem planlaması aşamasında, kentlin uzun dönemli fiziki gelişme planına ve hedeflerine uygun olarak öncelikli koridorlar ve büyük yatırımlar kavramsal düzeyde tanımlanmaktadır.

toplulaşım projelerinde kredi ve hibe olarak kaynak sağlama yetkisi vermiştir. Söz konusu parasal desteğin sağlanabilmesi için yeni yatırım veya geliştirme projesinin:

- Kamuoyunda taftuşılmış olması,
- kentsel alan için hazırlanmış kapsamlı ve yasal, fiziki planlarla uyum içinde olması, ön koşul olarak yasada belirlenmektedir.

Yeni bir kentsel raylı taşıma projesinin ulusal kaynaklardan yararlanabilmesi için yatırım projesinin Alternatifler Analizi ve avan proje çalışmaları sonucunda oluşturulması, maliyetlere kıyasla yeterli yarar sağlama (cost-effectiveness), maliyetin kabul edilebilir bölümünün yerel düzeyden karşılanması gerekli görülmektedir.

Yasa, değerlendirilmeye alınıp uygun görülen bir projenin, proje gelirleriyle geri ödemeyen yatırım bedelinin (net proje bedelinin) %75'inin ulusal kaynaklarla karşılanacağını belirlemektedir. Geriye kalan bölümün yerel kaynaklarla karşılanması gerekmektedir.

Ulusal düzeyde toplanan ve kentsel toplulaşım projelerine ayrılan kaynakların %40'ı mevcut raylı sistemlerin modernizasyonuna, %40'ı yeni raylı taşıma hatları ve mevcut sistemlerin uzatılması projelerine, %10'u otobüs sistemlerinin geliştirilmesine ayrılmıştır. geriye kalan %10'luk bölüm Ulaştırma Bakanının belirlediği oranlarda yukarıdaki üç gruba aktarılmaktadır. Yaşaya göre kentler nüfuslarına, yoğunluklarına, raylı sisteme sahip olup olmamalarına göre gruplara ayrılmakta, her gruba dağıtılacak kaynakların hesaplanmasında nüfus, yoğunluk, raylı taşıma dizi km, raylı taşıma hat km, otobüs km, otobüs güzergah km gibi somut değerlerden elde edilen ölçütler kullanılmaktadır.

Karar Süreçleri

Kentsel toplu ulaşım yatırımlarının Ulusal Mali Yardım programından (FFA = Federal Funding Assistance) yararlanabilmesi için gerekli ana aşamalar:

- sistem planlaması,
- alternatifler analizi,

- avan mühendislik projeleri çalışmaları,

olarak tanımlanmakta ve her aşamaya başlayabilmek için belirli eşiklerin atılması için yerine getirilmesi gereken koşullar açıklanmaktadır. Sayısal göstergelerle tanımlanan bu eşikler sayesinde yeterli yarar ve geri dönüşü sağlayamayan projeler üzerinde daha fazla çalışma yapılması önlenmekte ve dolayısıyla katkı sağlanma olasılığı az olan projelerle gereksiz çaba ve zaman kaybedilmemektedir.

Sistem planlaması aşamasında, kentlin uzun dönemli fiziki gelişme planına ve hedeflerine uygun olarak öncelikli koridorlar ve büyük yatırımlar kavramsal düzeyde tanımlanmaktadır. Bu projeleri desteklemek üzere orta vadede uygulanacak ulaşım sistemi yönetimi (TSM) projeleri, işletme geliştirme planları yapılması da gerekmektedir.

Bu aşamadaki çalışmalar yatırımın gerekli olduğunu ortaya çıkıyorsa ve ulusal katkı gerekiyorsa Alternatifler Analizi aşamasına geçilmektedir. Uygulama sürecindeki işlemlerin büyük bir bölümünü kapsayan Alternatifler Analizi aşamasında kapsamlı ulaşım etütleri yapılmakta, yatırım kararlarına temel olacak veriler oluşturulmaktadır. Yerel yönetim bu aşamada yapmak istediği çalışmanın kapsam ve tanımını, ön değerlendirmelerini, çalışmanın bütçe ve iş programını hazırlayarak Kentsel Toplulaşım İdaresine (UMTA) başvurur ve Alternatifler Analizi (AA) çalışmalarına başlamak istediğini bildirir.

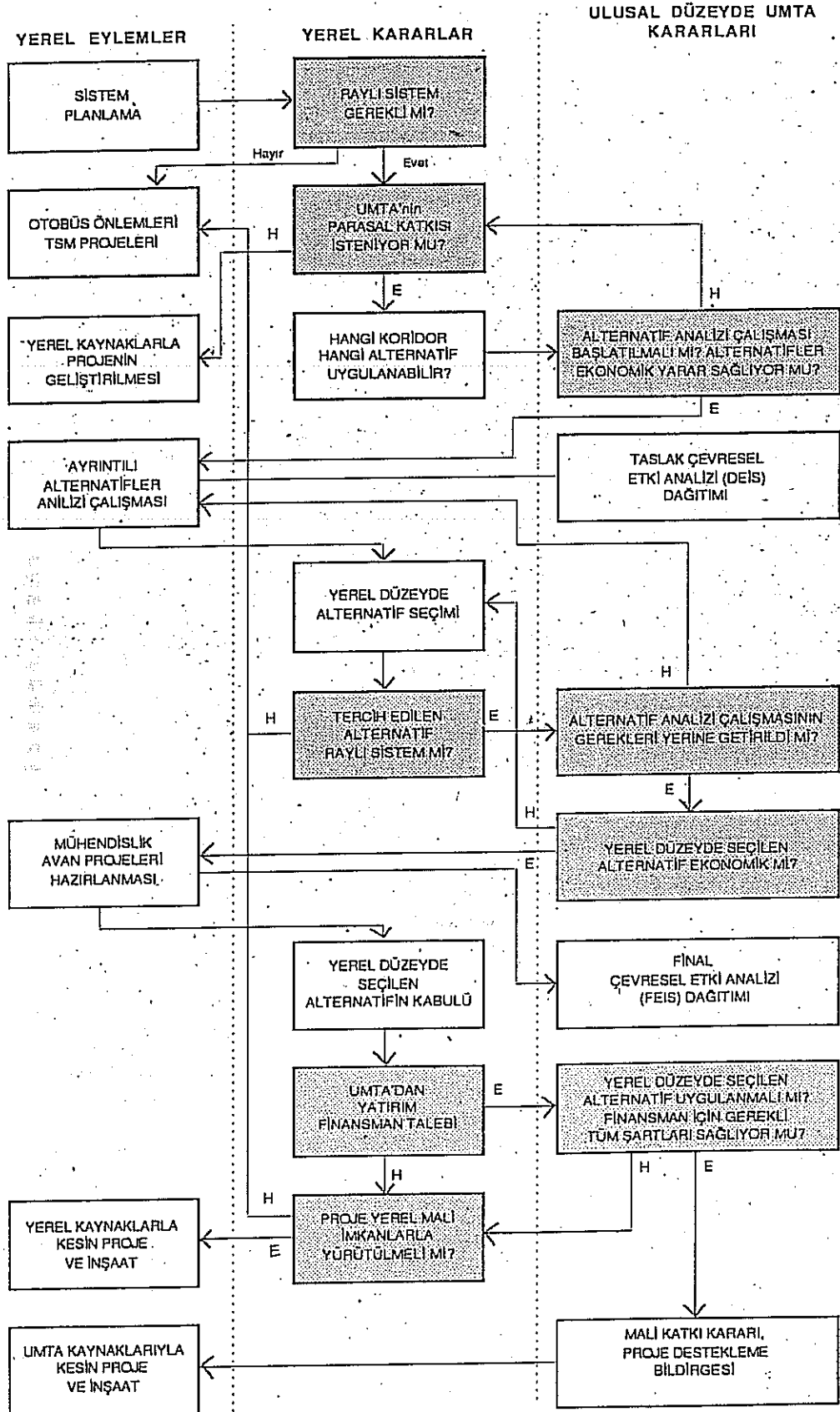
AA çalışmalarının amacı uzun dönemli plan kararları ışığında kentsel alandaki yolculuk isteklerinin karşılanması için seçenek ulaşım sistemi çözümlerinin geliştirilmesi, bu çözümlerin teknik, çevresel sosyal, ekonomik ve mali açılarından incelenerek en uygun ulaşım alternatifinin niteliksel ve niceliksel verilerle ortaya konmasıdır. AA çalışması sırasında mevcut eğilim ve mevcut projelerin yer aldığı bir alternatif, az yatırımlı işletme önlemlerinden oluşan ulaşım sistemi yönetimi (TSM) önerilerini içeren bir alternatifin de bulunması şartı aranmakta; bu iki al-

ternatif, yatırım öneren alternatiflerin kıyaslanmasında kullanılmaktadır.

Yerel yönetimin başvurusunu değerlendiren UMTA, AA çalışmasına başlanıp başlanmayacağına, bu çalışma için finansman sağlanıp sağlanmayacağına karar verir. Karar olumluysa yerel bir ulaşım örgütü projenin sorumlusu olarak belirlenir; UMTA, bölgesel büroları ve merkez birimleriyle çalışmada denetleyici bir görev üstlenir. Yerel düzeyde yürütülen ulaşım etütlerinin çeşitli aşamalarında halkın katılımı şartı aranmaktadır. Bu katılımların ilki AA çalışmasının başlangıcında gerçekleştirilir. Çalışmaya başlanması konusunda UMTA kararı verilince yerel düzeyde yaygın bir kampanya ile çalışmanın kapsamı ve programı ilgili özel ve resmi kuruluşlara, kamuoyuna, baskı gruplarına tanıtılır ve görüş belirlenmesi istenir. Herkese açık bir toplantıda proje, görüşler ve eleştiriler tartışılır. Ortaya konan görüş ve eleştiriler ışığında çalışmanın kapsam ve programında gerekli değişiklikler yapılarak AA çalışması başlanılır. (Şekil 1)

Birkaç yıl sürebilen AA çalışması sonucunda, yapılan çalışmalar anlatan, alternatifleri tanıtan ve alternatiflerin değerlendirme sonuçlarını açıklayan ve toplam 300 sayfa sınırlandırılmış bir rapor olan Taslak Çevresel Etkiler Bildirimi (DEIS-Draft Environmental Impact Statement) hazırlanmaktadır. Bu belge yerel düzeydeki ilgili tüm kuruluşlara, ulusal düzeyde UMTA, Çevre Koruma idaresi (EPA), Çevre Kalitesi Konseyi (CEQ) gibi kuruluşlara ve yerel halk örgütleriyle kütüphanelere gönderilir. İlk incelemelerden sonra, raporun tartışmaya açıldığını bildiren duyuru EPA tarafından resmi gazetede yayımlanarak, çalışmanın ilgili tüm kişi ve kuruluşların inceleme ve eleştirilerine açıldığını, eleştirilerin tartışılacağı yerel değerlendirme toplantısı için verilen 30 günlük hazırlık süresinin başladığı kamuoyuna duyurulur. Bu süre içinde yazılı eleştiriler yerel proje sorumlusu örgüte ulaştırılabildiği gibi, toplantı sırasında da belirtilebilmektedir.

Çalışmaya başlanması konusunda UMTA kararı verildikten sonra yerel düzeyde yaygın bir kampanya ile çalışmanın kapsamı ve programı ilgili özel ve resmi kuruluşlara, kamuoyuna, baskı gruplarına tanıtılır ve görüş belirlenmesi istenir. Herkese açık bir toplantıda proje, görüşler ve eleştiriler tartışılır.



Çalışmaya başlanması konusunda UMTA karar verince yerel düzeyde yaygın bir kampanya ile çalışmanın kapsamı ve programı ilgili özel ve resmi kuruluşlara, kamuoyuna, baskı gruplarına tanıtılır ve görüş belirtmeleri istenir. Herkese açık bir toplantıda proje, görüşler ve eleştiriler tartışılır. Ortaya konan görüş ve eleştiriler ışığında çalışmanın kapsamı ve programında gerekli değişiklikler yapılarak AA çalışması başlatılır.

Şekil - 1
Kentsel Toplu Ulaşım Yatırımlarında Karar Süreçleri ABD DOT/UMTA Uygulaması

Tartışmaların yapılacağı toplantı, önceden duyuru yapılarak, projeden doğrudan etkilenen kişilere uygun yer ve zamanda yerel ve ulusal kuruluşlarının temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilir.

Yatırım projesi ulusal finansman katkısı bekleyen diğer projelerle kıyaslanmakta, projelerin verimlilik göstergeleri, aciliyetleri, yerel parasal katkı oranları dikkate alınarak projeler sıralanmakta ve ulusal düzeydeki kaynaklar çerçevesinde bir nakit akış programı yapılmaktadır.

Herhangi bir kentteki çok özel ve yerel bir ulaşım sorununu merkezden gözneye çalışmak ne kadar yanlış bir yaklaşımsa; ulusal kaynakların kentlere dağıtımı ya da ulusal bir teknoloji belirlenmesi gibi konularda tek bir kentin karar verici olması da aynı oranda yanlıştır.

Tartışmaların yapılacağı toplantı, önceden duyuru yapılarak, projeden doğrudan etkilenen kişilere uygun yer ve zamanda yerel ve ulusal kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilir. Projenin etkilediği alan büyükse birden fazla toplantı koridorun farklı yerlerinde yapılmaktadır. Toplantıda proje ve DEIS kaulanlara tanınmakta, gelen yazılı görüşler özetlenmekte, yeni sözlü eleştiri ve görüşler bildirilebilmektedir. Toplantıdaki tüm görüşmeler kayıtlara alınarak, daha sonra proje dokümanı olarak UMTA'ya gönderilmektedir. Tartışmalarla ortaya çıkan görüşler ışığında DEIS tekrar gözden geçirilmekte, gerekli düzeltmeler yapılmakta ve Taslak Çevresel Etki Bildirimi (DEIS) kesin hale getirilmekte (Final Environmental Impact Statement - FEIS), yerel düzeyde hazırlanan "Seçilen Alternatif Raporu" da eklenerek UMTA'ya gönderilmektedir.

UMTA yerel düzeydeki tartışmalar yapılan düzeltmeler ışığında raporları yeniden inceleyerek;

- yerel düzeyde seçilen alternatifin mühendislik avan projelerinin hazırlanmasına,
- başka bir alternatifin geliştirilmesi için ulusal katkı sağlanmasına,
- her iki alternatif (yerel ve ulusal düzeyde benimsenen) için avan projelerin hazırlanmasına, ya da
- Projenin reddedilmesine karar verebilmektedir.

UMTA'nın ön proje çalışmalarına geçme kararı projenin inşaatı için finansman sağlanacağı garantisini getirmemekte, bazen kesin kararın verilebilmesi için birden fazla alternatifin projelendirilmesi gerekebilmektedir.

UMTA'nın olumlu kararından sonra başlayan mühendislik avan proje çalışmaları birkaç yıl sürebilmekte; projenin tamamlanması aşamasında yatırım yeni bir değerlendirilmeye alınmakta, inşaat için finansman önceliği belirlenmektedir. Yatırım projesi ulusal finansman katkısı bekleyen diğer projelerle kıyaslanmakta, projelerin verimlilik göstergeleri, aciliyetleri, yerel parasal katkı oranları dikkate alınarak

projeler sıralanmakta ve ulusal düzeydeki kaynaklar çerçevesinde bir nakit akış programı yapılmaktadır.

Yatırım fikrinin oluşmasında başlayıp projenin işletmeye açılmasına kadar geçen bu süreçte Kentisel Toplu Ulaşım İdaresi (UMTA) düzenleyici olarak etkin bir görev almakta, bu süreçlerle ve süreçler sırasında;

- parasal desteğin yönlendirilmesi,
- ulusal kaynakların akılcı ve dengeli kullanımı,
- gerekli işlemlerin ve tekniklerin uygulanmasında danışmanlık,
- tasarım standart ve kriterlerinin oluşturulması, uygulanması,
- teknik dokümantasyon,
- çevre ile ilgili yasalara uyumunun sağlanması,
- eylemler arası kaynak akışlarının sağlanması ve dengelenmesi, gibi görevleri de üstlenmektedir.

Yeni Bir Karar Süreci İçin İlkeler

Ülkemizde kentçi ulaşım yatırımlarındaki karar süreçlerinin çağdaş bir yaklaşımla ele alınarak yeniden değerlendirilmesi gerektiği açıktır ve çalışmalara bir an önce başlanmalıdır. Bu çalışmaları yönlendirecek ve uygulanacak yöntemlerin seçiminde belirleyici olacak bazı ilkelerin belirlenmesi, bu çabaların ilk aşamasıdır. Kentisel ulaşım yatırımlarındaki karar süreçlerinin yeniden tanımlanmasına yardımcı olacak ilkelere başlıcalarına aşağıda değinilmekle birlikte, bu ilkelere sayısının artırılması, ayrıntılandırılması, önceliklerinin ve ağırlıklarının belirlenmesi de gereklidir.

Yerel ve Ulusal İşlevler Dengesi

Kentçi ulaşım kentsel, yerel bir olaydır. Yolculuk istemleri belirli bir kentisel alanda oluşur ve burada karşılanır, dolayısıyla yerel yönetimlerin etkinlik alanındadır. Kentisel ulaşım olayının yerel düzeydeki karar ve kaynaklarla çözülmesi en kestirme ve en doğal çö-

zümüdür. Ancak çeşitli kentlerde uygulanacak çözümlerin ulusal düzeyde belirlenecek bir dizi ortak hedefler ve standartlar çerçevesinde gerçekleştirilmesi, ulusal düzeyden aktarılabilecek kaynakların kentlere ve farklı projelere dağıtılmasındaki önceliklerin belirlenmesi, bu kaynakların amacına uygun kullanımının denetlenmesi, ulusal ve kentisel ulaşım bağlanmalarının etkileşim içinde bulunduğu projelerdeki kararların oluşturulması, ulusal ve bölgesel düzeydeki fiziki planları etkileyen yatırımlarda, ulusal düzeyde finansman garantisi istenen dış kaynak bağlanmalarında merkezi yönetimin katılımı ve etkinliği gündeme gelmektedir.

Kentçi ulaşım yatırımlarının kararlarında yerel ve ulusal yönetim dengesinin çok iyi bir şekilde belirlenmesi, her iki düzeydeki yetki ve görevlerin titizlikle tanımlanması gerekmektedir. Herhangi bir kentteki çok özel ve yerel bir ulaşım sorununu merkezden çözmeye çalışmak ne kadar yanlış bir yaklaşımsa; ulusal kaynakların kentlere dağıtımı ya da ulusal bir teknoloji belirlenmesi gibi konularda tek bir kentin karar verici olması da aynı oranda yanlıştır.

Açıklık

Kentçi ulaşım yatırımlarındaki ulaşım etüdü, fizibilite, projelendirme, yapım gibi ana aşamalar ve bu aşamaları oluşturan süreçlerde izlenecek yol, kullanılacak yöntemler, tartışma, değerlendirme ve karar aşamaları ve yöntemleri herhangi bir yoruma gerek kalmayacak açıklık ve kesinlikte belirlenmelidir. Bu süreci ilk kez uygulayarak bir proje gerçekleştirecek bir yerel yönetimin bile hiçbir yanlışlığa ve kararsızlığa düşmeden, kendine düşen görevleri gerçekleştirebileceği şekilde tanımlar, işlemler, aşamalar ve yöntemler ayrıntılandırılmalı, aydınlatılmalıdır.

Açıklık sadece süreçlerde ve yöntemde değil, kaynak yarıma ve dağıtımındaki akışlarda, karar ve öncelikleri belirleyen somut ve niceliksel ölçütlerde de gözetilmelidir. Böylece herhangi bir proje geliştir-

liriken, çeşitli karar ve sıralama aşamalarında nelere göre değerlendirileceği önceden bilinilecektir.

Nesnellik

Karar süreçleri yerel ve ulusal düzeydeki yöneticilerin kişisel ve politik görüşlerinden bağımsız olmalı, kişilere ve gruplara göre farklılıklar göstermeyecek şekilde tanımlanmalıdır. Karar verici kişi ve kurumların ulaşımına ilişkin farklı görüş ve politikaları ulaşım kararlarına yansıtabilmeli, ancak hiçbir düzeydeki görüş ve tercih "ulaşım projesi" karar süreçlerini değiştirmemeli, belirlenen seçenek süreçlerin dışında bir süreç uygulanmamalıdır.

Seçeneklilik

Karar süreçlerinde farklı nitelikleri olan ulaşım yatırımları için seçenek süreçler geliştirilmelidir. Örneğin, bir otobüs yolu veya raylı sistem yapımı, banliyö sisteminin yaygınlaştırılması, işletmeyi geliştirici yönetsel düzenlemeler gibi farklı projelerin özelliklerinden veya yerel/ulusal düzeyden sağlanacak farklı finansman oranlarından dolayı seçenek süreçlerin oluşturulması yoluna gidilmelidir. Böylece, farklı yatırımların ihtiyaç ve özelliklerine uyabilecek işlem/aşama değişiklikleriyle oluşturulacak seçenek süreçlerle projelerin daha hızlı ve sorunsuz geliştirilmesi mümkün olacaktır.

Güncellik

Karar süreçleri belirlenirken izlenecek yol ve kullanılacak yöntemlerin çağdaş teknikleri ve yaklaşımları içermesi sağlanmalıdır. Özellikle teknik çalışmalarda en yeni uygulamanın benimsenmesine özen gösterilmeli, teknolojiye hızlı gelişmeler gözönüne alınarak olası teknik ve yöntemlere uyum sağlayabilecek esneklikler getirilmelidir.

Akışkanlık

Kentüçi ulaşım yatırımlarında uygulanacak karar süreçlerinin her aşamasındaki işlemlerin en kısa / en uzun hangi sürede tamamlanması gerek-

tiği de gerçekçi bir şekilde belirlenmelidir. Herhangi bir etüdü, kamuoyunda yapılacak tartışmanın herhangi bir düzeydeki inceleme veya onay işlemlerinin tamamlanması için gerekli sürenin alt ve üst sınırları kesin olarak tanımlanmalıdır. Böylece işlemler herhangi bir aşamada takılmamalı, sürenin aşılması halinde gecikmeye sebep olanlar için yaptırımlar getirilmelidir. Bir aşamadan diğerine geçilmesi için gerekli bilgi, döküman ve çalışmalar ayrıntılarıyla belirlenmeli; yetersiz veya eksik bilgi/döküman sebebiyle ortaya çıkabilecek geri dönüşler ve tekarlar ortadan kaldırılmalıdır.

Yerellik

Kentüçi ulaşımın yerel bir olay olduğu dikkate alınarak karar süreçlerindeki işlemlerin ve kararların ağırlıkla yerel düzeyde oluşturulmasına özen gösterilmeli, gerekli olmadığı sürece ulusal düzeye başvurulmamalıdır. Ancak bu ilke, ulusal düzeydeki eşgüdüm ihtiyacının gözardı edilmesi olarak düşünülmemelidir; ulusal düzeyde belirlenmiş ilke, hedef, standartlar ve kılavuzlar çerçevesinde işlemler yerel düzeyde gerçekleştirilmelidir.

Ulusal düzeyde alınacak kararlarda da yerel görüşler ve eğilimler gözönünde tutulmalı, kentler arasındaki önceliklerin belirlenmesinde somut ve niceliksel ölçütler oluşturulmalıdır.

Demokratiklik

Kentsel ulaşım yatırımlarında alınacak kararların demokratik ve katılımcı yöntemlerle oluşturulmasına özen gösterilmelidir. Özellikle yerel düzeyde, vergileriyle kaynak yaratan çeşitli kentli gruplar, yatırımları kullanacaklar, kullanmayacaklar, doğrudan ya da dolaylı olarak yatırımdan etkilenecekler, örgütlü ya da örgütsüz kentliler, meslek odaları ve işleuciler gibi çeşitli baskı gruplarının yaygın ve etkin katılımı sağlanmalıdır. Yatırım projelerinin her aşamasında bu grupların öneri ve görüşleri ışığında projeler geliştirilmeli, kararlar bu grupların katılımı ile alınmalıdır.

Demokratik ve katılımcı proje oluşturma ve karar alma, yatırım süreçlerinin temel unsuru olmalıdır. Demokratik yöntemlerle alınmamış olduğu sürece kararların yerel ya da ulusal düzeyde alınmış olmasının fazla önemi bulunmamaktadır. Projelerde gerçek danışmanların ve karar vericilerin kentliler olduğu ilkesi ön planda tutularak hazırlanacak karar süreçlerinin en sağlıklı çözümü getireceği unutulmamalıdır.

Ülkemiz İçin Bir Karar Süreci Önerisi

Yukarıda ana çizgileriyle tanımlanan bir yurtdışı uygulama ve sıralanan ilkeler çerçevesinde ülkemizdeki önemli kentsel ulaşım yatırımlarında uygulanacak karar süreçleri için aşağıda bir öneri getirilmektedir. Şüphesiz, farklı yaklaşımlar ve politikalar karar süreçlerinde farklılıklar gösterebilir. Aşağıdaki öneri belirlenirken ülkemizdeki yerel/ulusal dengeler, mevcut ve olası finansman ve insan gücü kaynakları, örgüt yapıları dikkate alınmış, diğer ülkelerdeki uygulamalarla karşılaşılan sorunlar ve gelişmeler ışığında ülkemiz koşullarında uygulanabilir bir sürecin ana çizgileri belirlenmeye çalışılmıştır. Öneride farklı nitelikteki yatırımlar için seçenek süreçler yaratılması yoluna şimdilik gidilmemiş, karar süreçlerine halkın katılımı eksikliğinin giderilmesine çalışılmıştır.

Örgütsel Yapı

Karar süreçlerinin yeniden tanımlanıp, belirsizliklerin giderilmesi, yeni bir işlemler dizisi yaratılmasından önce yerel ve ulusal düzeyde örgütsel düzenlemeler yapılması gereklidir. Bugünkü örgütsel yapı, akılcı ve çağdaş süreçlerin uygulanması için gerekli niteliklere ve yapılanmaya sahip değildir. Yerel düzeyde 3030 sayılı Yasayla tanımlanmış örgütsel yapı üzerindeki bazı değişikliklerle yeterli güç ve nitelikte yerel bir yapılanma sağlanması mümkündür, ancak ulusal düzeyde daha radikal ve önemli değişikliklerin yapılması gereklidir.

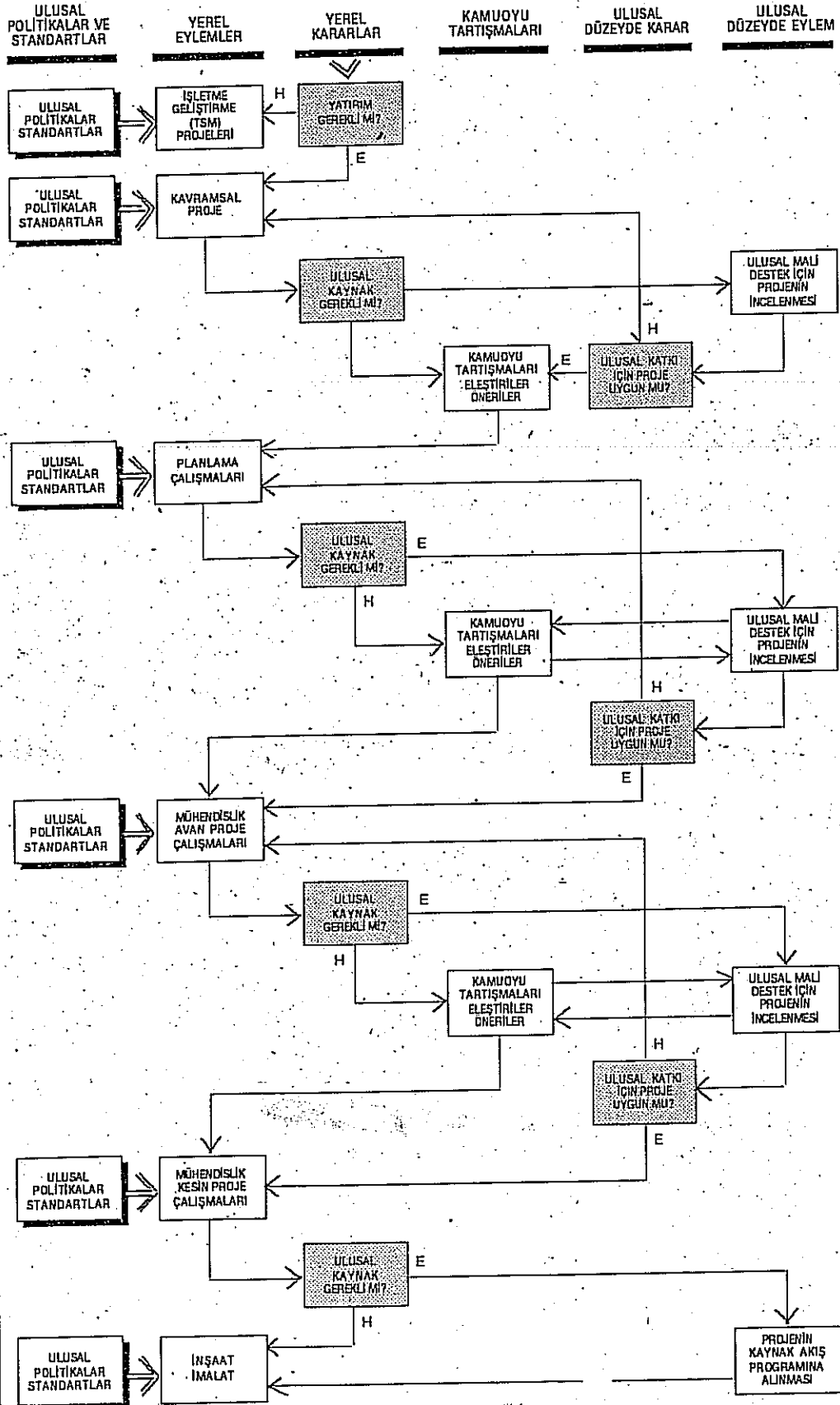
Yerel düzeyde büyükşehirlerde oluşturulmuş bulunan

Açıklık sadece süreçlerde ve yöntemde değil, kaynak yaratan ve dağıtımdaki akışlarda, karar ve öncelikleri belirleyen somut ve niceliksel ölçütlerde de gözetilmelidir.

Özellikle teknik çalışmalarda en yeni uygulamanın benimsenmesine özen gösterilmeli, teknolojiye hızlı gelişmeler gözönüne alınarak olası teknik ve yöntemlere uyum sağlayabilecek esneklikler getirilmelidir.

Demokratik yöntemlerle alınmamış olduğu sürece kararların yerel ya da ulusal düzeyde alınmış olmasının fazla önemi bulunmamaktadır. Projelerde gerçek danışmanların ve karar vericilerin kentliler olduğu ilkesi ön planda tutularak hazırlanacak karar süreçlerinin en sağlıklı çözümü getireceği unutulmamalıdır.

Ulusal düzeyde daha köklü örgütsel düzenlemeler yapmak gereklidir, çünkü bu düzeyde halen kentsel ulaşım konusunda toparlayıcı, yönlendirici bir kuruluş bulunmamakta, yetki ve sorumluluklar birçok kuruluşa dağılmakta ve farklı projelerde kuruluşların etkinliği değişebilmektedir.



Şekil 2.
Kentsel Ulaşım
Yatırımlarında Karar
Süreçleri Önerisi

Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME):

• Zaman zaman toplanan bir komisyon değil, sürekli ve uzman kadrolardan oluşan, personeliyle ve bütçesiyle devamlı bir merkez, bir ulaşım otoritesi olarak,

• belediyeye bağlı ancak karar vermede daha özerk ve bağımsız olan, sadece ulaşım politikaları ve stratejileri düzeyinde yerel yönetim tarafından yönlendirilecek uzman bir kuruluş niteliğinde,

• yerel düzeyde ulaşım için tanımlanmış parasal kaynakların denetimini yapacak yetkilerle donatılmış olarak geliştirildiğinde yeterli ve etkin bir ulaşım örgütü yerel düzeyde tanımlanmış olacaktır.

Yerel düzeyde, kentlerimizdeki örgütlenme halen bazı örneklerde "il trafik komisyonları" aşamasını geçmiş olmakla birlikte, "yerel/metropoliten ulaşım otoritesi" aşamasına gilememiştir. Öncelikle büyükşehirlerde ilk aşamada sürekli bir merkeze dönüştürülecek Ulaşım Koordinasyon Merkezleri, giderek "ulaşım otoritesi" niteliğine ulaşmalıdır (KUÖİK, 1988).

Ulusal düzeyde daha köklü örgütsel düzenlemeler yapmak gereklidir, çünkü bu düzeyde halen kentsel ulaşım konusunda toparlayıcı, yönlendirici bir kuruluş bulunmamakta, yetki ve sorumluluklar birçok kuruluşa dağılmakta ve farklı projelerde kuruluşların etkinliği değişebilmektedir. Ulusal düzeyde getirilecek yeni bir yapılaşma çerçevesinde çeşitli birimlere dağılmış olan yetkiler olabildiğince tek bir örgüte toplanmalı, ülke genelinde kentsel ulaşımın eşgüdümünden bu kuruluş sorumlu olmalıdır. Bu birim UMTA niteliğinde, ancak herhangi bir bakanlığa doğrudan bağlı olmayan, ilgili bakanlıklar arasındaki eşgüdümü sağlamak üzere doğrudan Başbakanlık'a bağlı bir Kentsel Ulaşım İdaresi şeklinde düşünülmelidir. Bu örgüt ulusal düzeyde kentsel ulaşım yatırım ve kararları arasında eşgüdümü gerçekleştiren; teknik, mali, ekonomik, yasal ve idari konularda deneyimli ve sürekli kadrosu bulunan, bir ölçüde özerk bir uzman kuruluş olmalıdır.

Kentsel Ulaşım İdaresi kent içi ulaşımında kullanılmak üzere ulusal düzeyde toplanan kaynakların yönetimi, denetimi, kentsel projelerin değerlendirilip finansman önceliklerinin belirlenmesi ve bu önceliklere göre planlama, projelendirme ve inşaat için gerekli kaynakların dağıtılması, proje ilerleyişlerinin ve kaynak kullanımlarının izlenmesiyle görevli olmalıdır. Kentsel Ulaşım İdaresi, ulusal düzeyde ilgili tüm kuruluşların katılımıyla oluşan kurulları aracılığıyla ulusal düzeydeki işlemleri azaltarak, kapsamlı ve hızlı karar alabilmelidir. Bu yeni örgüt mali katkı yönetimi işlevinin yanı sıra, ulusal düzeyde kentsel ulaşım ilişkin istatistiklerin toplanması, ulaşım politika, ilke ve hedeflerinin belirlenmesi, araştırmalar yapılması, ulaşım türlerinin malzeme ve ekipmanlarının, planlama yöntem ve tekniklerinin standardizasyonu, tip standartlarının hazırlanması, eğitim ve öğretimin geliştirilmesi, bilgi üretim ve yayılması, yasal ve idari düzenlemeler yapılması, yurtdışında temsil ve yurtdışından bilgi/teknoloji transferi yapılması gibi konularda faaliyet göstermelidir. Halen bu konuların çoğunun gerçekleştirilmesi için herhangi bir kuruluş açıkça görevlendirilmemiştir.

Karar Sürecinin Ana Çizgileri

Ülkemizde uygulanması önerilen karar sürecinde beş tip aşama:

- kavramsal proje aşaması (sistem / tür planlaması),
- planlama aşaması (ulaşım etüdü, alternatif analizi, fizibilite etüdü, çevresel etki analizi),
- tasarım (mühendislik avan projeleri, ön maliyet analizleri, ayrıntılı çevresel etki analizi ve olumsuz etkileri azaltma projeleri),
- uygulama projeleri (mimarlık ve mühendislik projeleri), olarak tanımlanmakta ve bir sonraki aşamayı etkileme ve yönlendirme olanağı bulunan durumlarda halkın katılımı önerilmektedir.

Bir önceki aşamada elde edilen sonuçların değerlendirilip tartışılması ve ortaya çıkan eleştirilere bir sonraki aşamada

gerekli düzeltmelerin yapılması için üç ayrı katılım / tartışma olanağı yaratılmaktadır (Şekil 2). Her aşamada yapılacak çalışmalar ve yatırım için ulusal düzeyden mali katkı istenip istenmemesi durumuna göre seçenek yollar tanımlanmakta, ancak her seçenekte halkın katılımı zorunlu bir aşama olarak tanımlanmaktadır. Ulusal katkı istenmese bile her aşamada ulusal standartlara uyum koşulu da getirilmektedir. Diğer bir deyişle, herhangi bir yerel yönetim, projesi için ulusal katkı istemese bile her aşamada, o aşama için ulusal düzeyde belirlenmiş standartlara uymakla yükümlüdür. Bu standartlar, uluslararası deneyimler çerçevesinde ve ulusal koşullar gözönüne alınarak belirlenmiş, ülke genelinde geçerli olan, kentsel ulaşım politikaları ve amaçları, tasarım, uygulama ve işletme standartları (yangın, konfor, işletme, verimlilik, çevresel etkiler gibi) gibi konularda hazırlanmış dokümanlar olmalıdır. Ulusal düzeyde bağlayıcı ve sınırlayıcı olan standartların yanı sıra, yol gösterici ve tavsiye edici nitelikteki kılavuzlar da çeşitli aşamalarda dikkate alınmalıdır.

Uygulama İçin Öneriler

Yukarıda ana çizgileriyle belirlenen karar süreçlerinin uygulamaya konabilmesi için yerel ve ulusal düzeydeki örgütlerin bir an önce kurulması, geliştirilmesi gereklidir. Her iki düzeydeki örgütlerin katılımıyla karar süreçlerinin ayrıntıları belirlenmeli ve bu çerçeve için gerekli yasal düzenlemeler tamamlanmalıdır. Süreçteki her aşama sırasında uygulamada ortaya çıkabilecek tüm soruların cevabı şimdiden hazırlanmalıdır. Örneğin bir çalışma nasıl yapılmalı, içerdiği ne olmalı, hangi sonuçlar, nasıl sunulmalı, rapor nerelere, kaç kopya gönderilmeli, nasıl ve kim tarafından, ne amaçla incelenmeli, nasıl tartışılmalı, hangi ölçütlerle değerlendirilmeli gibi soruların cevapları karar sürecinin ayrıntıları çerçevesinde cevaplandırılmalıdır.

Ulusal örgüt, yerel ve ulusal düzeydeki ilgili kuruluşların da katılımıyla tüm kentler için ge-

Yerel düzeyde, kentlerimizdeki örgütlenme halen bazı örneklerde "il trafik komisyonları" aşamasını geçmiş olmakla birlikte, "yerel/metropoliten ulaşım otoritesi" aşamasına gilememiştir.

Ulusal düzeyde daha köklü örgütsel düzenlemeler yapmak gereklidir, çünkü bu düzeyde halen kentsel ulaşım konusunda toparlayıcı, yönlendirici bir kuruluş bulunmamakta, yetki ve sorumluluklar birçok kuruluşa dağılmakta ve farklı projelerde kuruluşların etkinliği değişebilmektedir.

Ulusal örgüt, yerel ve ulusal düzeydeki ilgili kuruluşların da katılımıyla tüm kentler için geçerli olacak planlama, tasarım, üretim, yapım ve hatta işletme standartlarını acilen belirleyerek uygulamaya koymalıdır.

Uygulamadaki önemli adımlardan biri de ülkemizde henüz gündeme gelmeye başlayan "halkın katılımı"nın sağlanmasıdır.

Sokak, mahalle ve semt düzeylerindeki "güzelleştirme, geliştirme ve koruma" örgütleriyle sağlanacak katkının yanı sıra kişisel başvuru ve görüş bildirme imkanları "kamuoyu tartışmaları" çerçevesinde süreçte yerini bulmalıdır.

Karar süreçlerini doğrudan etkileyen diğer bir boyut ise kaynak akışlarıdır. Yerel ve ulusal düzeyde toplanan vergilerin nereden, ne kadar toplanacağı ve nereye, ne kadar dağıtılacağı ulaşım politikalarının temel bir uygulamasıdır.

çerli olacak planlama, tasarım, üretim, yapım ve hatü işletme standartlarını acilen belirleyerek uygulamaya koymalıdır.

Planlama, tasarım ve uygulamada yetki ve sorumluluklar tamamen yerel düzeye bırakılmalı; yeniden örgütlü ve güçlendirilmiş Kentsel Ulaşım Koordinasyon Birimleri bu işlevleri gerçekleştirmelidir. Ulusal düzeydeki örgütün asıl görevi ise ülke genelinde uygulanacak standartların belirlenmesi ve projelerin bu standartlara uygunluğunu sağlamaktır. Eğer yerel yönetim projenin uygulanmasında ulusal kaynak katkısı veya dış kredi için güvence istiyorsa ulusal düzeydeki örgüt "ülkesel planlama boyutu da bulunan bir yatırım bankacılığı" yaklaşımı içinde süreçte yerini almalıdır. Ancak bu görevini gerçekleştiren kararlarını siyasal değil teknik verilere, tercih ve politikalarla dayandırmalı, somut ve objektif ölçüler kullanmalıdır.

Süreçteki işlemlerin gerçekleştirilmesinin temel koşulu olan uzmanların nicelik ve nitelik olarak yeterli düzeyde olmadığı dikkate alınarak, insan kaynaklarının oluşturulması için tüm önlemler alınmalıdır. Uzman personel sorununun kamu kesiminde daha da büyük boyutlara ulaşığı dikkate alınarak, planlama ve projelendirme konularında özel kesimin kaynak ve olanaklarından yararlanma yoluna gidilmelidir. Özellikle birkaç büyük kent dışındaki yerel yönetimlerin, sadece belirli bir zaman kesitinde yapılacak çalışmaların gerektirdiği sayı ve nitelikte uzman kadroyu sürekli olarak görevlendirmesi verimli olmayacağından, bu çalışmaların özel danışmanlık kuruluşlarına yaptırılmaları bir seçenek olarak ortaya çıkmaktadır.

Diğer bir seçenek ise, yerel yönetimin birleşerek oluşturacakları bir örgüte (birlik, araştırma-uygulama merkezi, vakıf, şirket gibi) gerekli uzman kadro ve ekipman imkanlarını birleştirmeleridir. Bu örgüt, belirlenecek bir program çerçevesinde kentleri sırayla ele alarak, ulaşım planlama ve projelendirme çalışmalarını gerçekleştirebilir. Bu tür bir yaklaşımla oluşturulacak "ge-

zici uzman kadro", özellikle daha kısa süren ve az kadro gerektiren orta boy kentlerin ulaşım planlama ihtiyaçlarını profesyonelce karşılayacaktır.

Uygulamadaki önemli adımlardan biri de ülkemizde henüz gündeme gelmeye başlayan "halkın katılımı"nın sağlanmasıdır. Şu anda hiçbir yasal belge kararlara halkın katılımını öngörmemektedir; özellikle ulusal düzeyde, bu tür bir uygulamanın gereği olan "örgütlenme" sakıncalı olarak değerlendirilmektedir. Örgütlerin oluşturulması için gerekli işlemler uzatılmakta, yasal sorumluluklar artırılmakta ve örgütlenme zorlaştırılmaktadır. Meslek odalarının zaman zaman ortaya koyduğu görüşlerle sınırlı kalan kamuoyu tartışmalarına yerel gruplar ve kişilerin katılımı sağlanamamakta; görüşler ve tartışmalar kararlarda etkileyici olamamaktadır. Halkın katılımının sağlanabilmesi için süreçlerde yapılacak yasal değişikliklerin yanı sıra örgütsel yapılaşmanın ve katılım bilincinin geliştirilmesi gereklidir. Sokak, mahalle ve semt düzeylerindeki "güzelleştirme, geliştirme ve koruma" örgütleriyle sağlanacak katkının yanı sıra kişisel başvuru ve görüş bildirme imkanları "kamuoyu tartışmaları" çerçevesinde süreçte yerini bulmalıdır.

Demokratik ve katılımcı planlama ve karar alma yaklaşımının gereği olarak, projeler her aşamada, farklı yerel düzeylerde tartışılarak geliştirilmeli, gerekiyorsa tüm kent düzeyindeki bir oylamayla, referandumla uygulamaya geçilmelidir.

Karar süreçlerini doğrudan etkileyen diğer bir boyut ise kaynak akışlarıdır. Yerel ve ulusal düzeyde toplanan vergilerin nereden, ne kadar toplanacağı ve nereye, ne kadar dağıtılacağı ulaşım politikalarının temel bir uygulama aracıdır. Kaynak akışları yeni bir yaklaşımla elden geçirilmeli ve "kullanılan, harcayan, kirlenen öder" ilkesiyle ulaşımdan elde edilen kaynaklar ulaşımda kullanılmalıdır. Ulaşım yatırımlarının finansmanı için yerel düzeyde yeni vergiler konması veya mevcut vergilerin artırılması konusunda yerel yönetimlere yetki verilmeli, bu yet-

kiyle alınan kararlar kent düzeyinde bir oylamayla kesinleştirilmelidir. Böylece kentliler, kulanacakları yatırımların gerçekleştirilmesi için gerekli kaynakların tamamını veya bir bölümünü yerel düzeyde oluşturabilmeli, üstelik bunun yöntemini kendileri seçebilmelidir.

Kentsel ulaşım yatırımlarında uygulanacak karar süreçlerinin çağdaş bir yaklaşımla tanımlanması çok gecikmiş ve bu yüzden de çok ivedi bir ihtiyaçtır. Süreçlerin belirlenip uygulamaya geçilmesi için yıllarca tanımlanan bir süre gereklidir ve uygulamanın gecikmesi akılcı, ekonomik ve demokratik olmayan mevcut kentsel ulaşım yapısının daha da kötüleşmesine yol açmaktadır. □

Kaynaklar

- BİKK, Kentsel Ulaşım Politikaları, Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulu 6. Toplantısı Teknik Komite Raporu, Ankara, 1979, Tekir.

- BİKK, Kentsel Ulaşım Politikalarının Uygulanmasına İlişkin Eylem Programı, Bakanlıklararası İmar Koordinasyon Kurulu 6. Toplantısı, Teknik Komite Raporu, Ankara, 1980, Tekir.

- KUÖİK, Kentçi Ulaşım Özel İhtisas Komisyon Raporu, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı Hazırlık Çalışmaları, DPT, Ankara, Kasım 1988. (Basım aşamasında)

- UMTA, Major Urban Mass Transportation Investments - Statement of Policy, Urban Mass Transportation Administration - Department of Transportation, Federal Register, Eylül 22, 1976, Vol.41, No.185, Washington.

- UMTA, Policy Toward Rail Transit, Urban Mass Transportation Administration, Department of Transportation, Federal Register, 7 Mart 1978, Vol.43, No.45, Washington.

- UMTA, Environmental Impact and Related Procedures, Final Rule and Revised Policy on Major Urban Mass Transportation Investments and Policy Toward Rail Transit, Urban Mass Transportation Administration, Department of Transportation, Federal Register, 30 Ekim 1980, Vol.45, No.212, Washington.

- UMTA, Procedures for Alternatives Analysis, Detailed Outline (Draft), Urban Mass Transportation Administration - Department of Transportation, Washington, 1983.

- UMTA, Application of the Major Investment Policy for Fiscal Year 1986: Calculation of Indices, Possible Revisions, and Data Requirements, Urban Mass Transportation Administration, Department of Transportation, Eylül 1984, Washington, Tekir.

- UMTA, Urban Mass Transportation Act of 1964 as Amended through February 1988, and Related Laws, Urban Mass Transportation Administration, Department of Transportation, Washington, 1988.

Salih Akşit, ODTÜ
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nden
1979 yılında lisans
derecesi aldı.
1978-1986 yılları
arasında Karayolları
Genel Müdürlüğü'nde
trafik plancısı olarak
görev yaptı. 1986-1987
yıllarında bir özel
kuruluşta Ankara Metro
Projesi'nde çalıştı.
1987'den beri serbest
çalışmaktadır.

Kent İçi Ulaşım Hizmetleri ve Özelleştirme

Salih AKŞİT

Bu yazı, kent içi ulaşım hizmetlerinin özelleştirilmesi veya özelleştirilmemesi konusunda bir yorum yapmadan, kent içi ulaşım hizmetlerinin ekonomik boyutlarını, teknik bir bakış açısından ele almaktadır. Ayrıca, konuya yaklaşım çerçevesinde, ulaşım yerleşim ilişkileri tümüyle gözardı edilmiş, başka deyişle, ulaşımın kentsel yerleşim alanlarının geliştirilmesinde bir "planlama aracı" olarak değerlendirilmesi dikkate alınmamıştır.

Kent içi ulaşımında, ekonominin en genel kurallarından biri, sununun seviyesini belirleyen ulaşım istemi ve buna bağlı olarak planlama dönemlerine ilişkin kesirimlerdir.

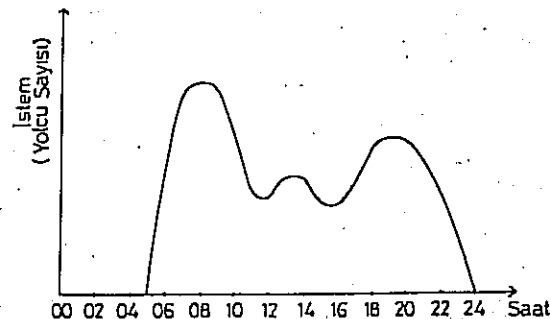
Ölçeği ne olursa olsun, tüm kentlerimizde ulaşım istemleri, saatlik ölçümler temelinde, günlük, haftalık, aylık ve mevsimlik etütlerle belirlenmektedir. Yerel birimler, bu istemler üzerinden taşıma için gerekli araç parkını, (gündelik veya sürekli) bakım ve onarım ünitelerini ve personel gereksinimle-

rini saptamaktadırlar. İstem bütünlüğü, söz konusu yerleşim alanındaki yerel yönetimlerin hangi toplu taşıma araç türleriyle istemi karşılayabileceklerini belirleyecek unsurdur.

Ancak yerel yönetimler, kentlerimizdeki hızlı nüfus artışına ve sosyo-ekonomik aktivitelerin giderek çeşitlenmesine paralel olarak, gelişen ulaşım istemine, başta bütçe kısıtlılığı olmak üzere, çeşitli nedenlerle karşılık verememekte ve genelde ekonomik ömrünü tamamlamış, yetersiz sayıda araçla çile doldurmaktadırlar.

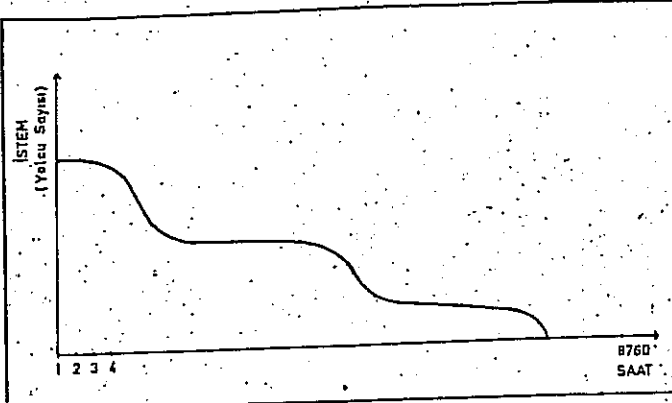
Konuyu ekonomiklik açısından ele aldığımızda (Kuşkusuz, bu yazıda, ekonomik boyutların tümünün değerlendirilmesi ve bu anlamda bazı sayısal değerlerin verilebilmesi olanaksızdır.) aşağıdaki temel yaklaşımlar, bizi daha sağlıklı bir sonuca götürebilecektir.

Kent içi ulaşım etütleri incelendiğinde, ulaşım isteminin gün içindeki saatlik dağılımı Grafik 1'dekine benzeyen özelliklere sahip eğriler ortaya çıkarmaktadır.



Grafik 1.
Ulaşım isteminin gün
içindeki saatlik dağılımı
(yön: şehir merkezi)

Grafik 2



Toplulaşım araçlarıyla, ücretsiz, indirimli vb. taşımanların maliyetleri de diğer tüketicilere yansır veya çeşitli sübvansiyonlar uygulanır.

Benzer bir eğriyi ikinci yön için, yani, şehir merkezinden dışa olan yolcu akımlarının saatlik dağılımı olarak elde etmek gerekir. Kent içi ulaşım etütlerinden yararlanarak, benzer saatlik ulaşım istemi eğrilerini, hafta içi günler, hafta sonu günler, aylık ve mevsimlik eğriler olarak üretmek mümkündür.

Şimdi herhangi bir kentimiz için her iki yöndeki (inbound - outbound) istemin saatlik dağılımı eğrilerinin, günlük, haftalık, aylık, mevsimlik olarak üretildiğini kabul edelim. Bu eğrilerden yola çıkarak, yılın 365 gününün her 24 saatini x ekseninde ve bu saatlere karşılık gelen ulaşım istemlerini büyüktan küçüğe sıralayarak y ekseninde işaretlersek Grafik 2'dekine benzer bir eğri elde ederiz.

Bu eğrinin y eksenine karşılık gelen sayısal değerler, o kentte hangi ulaşım tür ve araçları ile ulaşım isteminin karşılanabileceğine ilişkin bilgileri verebilecektir. Ancak, ekonomiklik kavramı bu noktada başlamaktadır. Yerel yönetimler, hangi istem düzeyinde hizmet vereceklerdir? Eğer, yerel yönetim, toplam isteme cevap

verecek düzeyde sunuda bulunacaksa (ki esas olan da budur) teknik araç ve personel donanımını buna göre belirleyecektir. Ulaştırma maliyetlerini sabit yatırım ve işletme maliyetleri olarak kabaca ikiye ayırırsak, (Grafik 2'deki eğrimiz temelinde istem ile maliyetleri

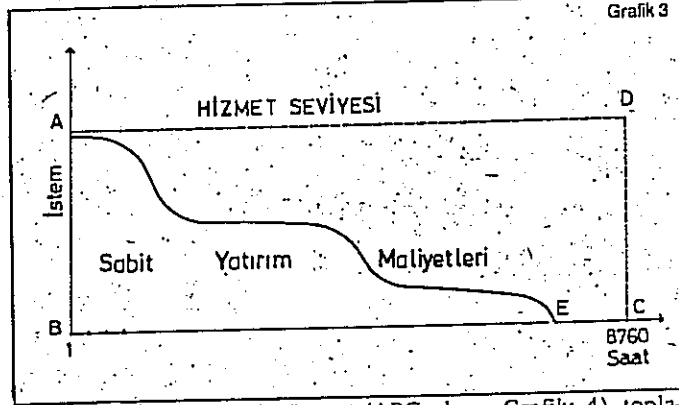
den tüketici maliyetlerine yansıtacaktır.

Konuyu bir de işletme maliyetleri açısından değerlendirdiğimizde, yine Grafik 2'deki eğriyi kullanarak, Grafik 4'tekine benzer bir şekil elde edebiliriz. Ancak, burada, işletme maliyetleri açısından iki noktayı önemle vurgulamak gerekir;

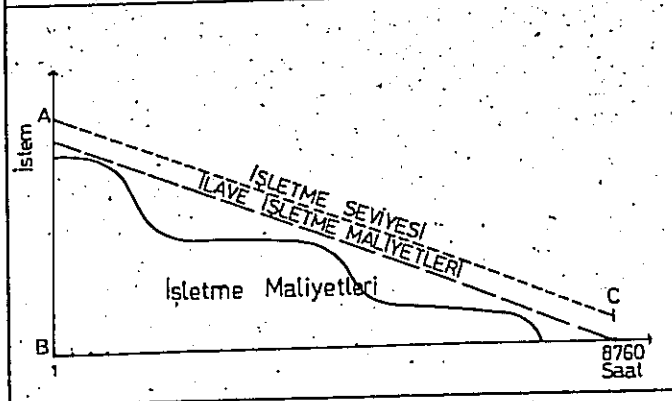
1. İsteme karşılık sununun bire bir eşlenemeyeceğinden kaynaklanan ilave işletme maliyetleri,

2. Dolayım ve işletim sisteminden kaynaklanan ilave işletme maliyetleri (dolu gidiş-boş dönüş v.b.) dikkate alınmalıdır.

Burada toplam işletme maliyetleri, ABC üçgenini oluşturan alan kadardır. Tüketici birim maliyetleri ise, sabit yatırım maliyetleri (ABCD alanı, Grafik:3) ve işletme maliyetleri



Kanımca, yerel yönetimler, bünyeleri içinde (isterlerse dışında) kendi kar-zarar hesabını yapan, kendi bütçesini bağımsızca hazırlayan ve kaynaklarını kendisi temin eden otonom yapılan oluşturulmalıdır.



Grafik 4

birbir eşlediğimizi düşünelim.) sabit yatırım maliyetleri için Grafik 3'ü üretiriz.

Bu durumda, sabit yatırım maliyetleri ABCD alanı kadar olacaktır. Ancak, burada tüketilen gerçek maliyetler ABE alanıdır. ECDA alanı ekonomik olarak bir kaybı göstermektedir. Ne var ki, bu maliyet, toplam maliyetler üzerin-

(ABC alanı, Grafik: 4) toplamının, toplam yıllık isteme bölünmesiyle bulunacaktır.

Ancak, yine de bu birim maliyetin tüketiciye somut yansımada, bazı değişiklikler görülebilir. Toplulaşım araçlarıyla, ücretsiz, indirimli vb. taşımanların maliyetleri de diğer tüketicilere yansır veya çeşitli sübvansiyonlar uygulanır.

Toplam maliyetler, tüketiciye yansıtılsın veya yansıtılmasın, sübvansiyon edilsin veya edilmesin bir toplumsal ekonomik gider niteliğindedir. Burada önemli olan, toplam maliyetin minimize edilmesi olmalıdır. Bir başka deyişle;

1. Toplam sabit yatırım maliyetlerinde ekonomik kayıp alanının azaltılması,

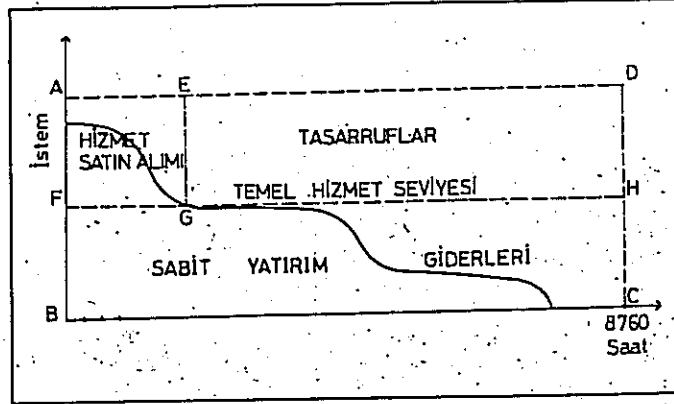
2. İstem ile sunu arasında birebir eşleme yapabilme olanaklarının değerlendirilmesi,

3. Dolaşım ve işletim sisteminin optimize edilmesi, önem kazanmaktadır. Bunları, yine Grafik 2'deki eğriyi kullanarak Grafik 5'te izleyelim.

Yerel yönetimlerin yılın en geniş istemli saatlerinin oluşturduğu istem düzeyinden hizmet vermeleri halinde, sabit yatırım giderleri FBCH alanına inebilecek EDGH kadar tasarruf yapılacaktır. Buna karşılık AFGE alanı kadar bir hizmetin satın alınması yoluna gidilecektir. Gerçekte, bu alan hipotektir. Hangi düzeyde hizmet verileceği ve ne kadar hizmet satın alınması gerektiği, biraz da somut olarak, saatlik istemlerin yıllık dağılımında oluşacak eğriye ve bu eğri üzerinde oluşacak eşik veya eşitlere bağlı olacaktır. Yine bu eşitler, istemin, hangi ulaşım tür ve araçları ile karşılanabileceğini de belirler.

Benzer bir grafiği işletme maliyetleri için de çizerek, işletme tasarruflarını da bulabiliriz.

Önemli olan, yerel yönetimlerin, kent içi ulaşım iste-



mine karşılık gelen hizmet karakteristiklerinin ekonomik yapısına uygun bir kent içi ulaşım örgüt yapısına kavuşabilmesidir.

Kanımca, yerel yönetimler, bünyeleri içinde (isterlerse dışında) kendi kar-zarar hesabını yapan, kendi bütçesini bağımsızca hazırlayan ve kaynaklarını kendisi temin eden otonom yapıları oluşturulmalıdır. Bu otonom yapı, gerektiğinde, saatlik istemin yıllık dağılımı içerisinde en geniş kesitteki hizmet düzeyinin bir o-

tokontrol aracı olarak, kendilerince karşılanması veya karşılanması durumları arasındaki ekonomikliği de hesaplayabilecek ve uygulamaya dönük kararlar alabileceklerdir. Saatlik dağılımda eşikler oluşturan bölgelerde, ulaşım hizmetlerinin tümüyle özelleştirilebilecek esneklik ve dinamizmi gösterebilecektir.

Unutulmamalıdır ki, ulaşımın "depo edilemez" özelliği nedeniyle, anında ve yerinde karşılanan istem en ucuz olanıdır. □

Unutulmamalıdır ki, ulaşımın "depo edilemez" özelliği nedeniyle, anında ve yerinde karşılanan istem en ucuz olanıdır.

Orhan KUNTAY,
1963 yılında İTÜ
Mimarlık Fakültesi'nde
mimar, 1969 yılında
Sorbonne
Üniversitesi'nde
doktor, 1982 yılında
profesörlük derecelerini
aldı, 1970 - 1983
yıllarında KTÜ Şehircilik
Bilim Dalı'nda, 1983 -
1989 yıllarında Cezayir
Turizm Planlama'da
uzman danışman, aynı
zamanda E.P.A.U'da
şehircilik lisansüstü
derslerinde çalıştı.
1989 - 1990 öğretim
yılında G.Ü. Şehir
Planlama Bölümü'nde
Erişilebilirlik ve Turizm
Düzenleme ve
Planlamaları lisansüstü
derslerini verdi.

Erişilebilirlik, Kesin Bir Öncelik

Orhan KUNTAY

Uzun süre Paris'in ulaşım planlamasında çalışmış, konuyla ilgili yayınlar yapmış bir araştırmacı olan Pierre MERLIN son kitabının sonuç bölümünde (bkz. Fotokopi No: 3) ulaşım modelleriyle ilgili, bugüne kadar cesaretle söyleyemediğimiz ve yazamadığımız, bakınız, neler diyor!

"Hiçbir şüphe yok ki, Birleşik Amerika'da önerilen ilk modeller kent otayollarının inşası için inşa edilmişti. Amaç, gereken önemli yatırımları

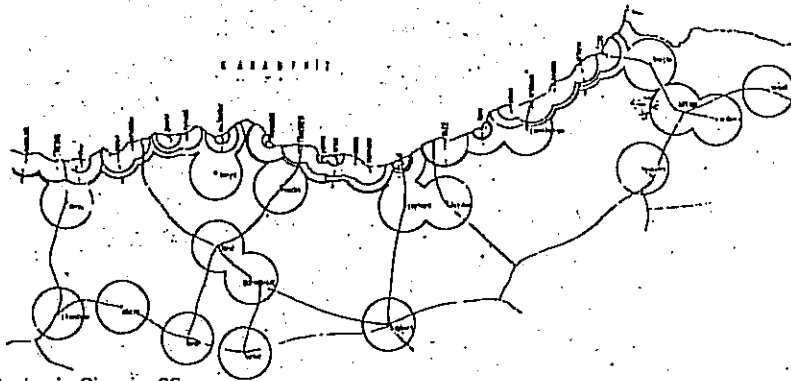
haklı çıkartabilmektir... Otomobilin hizmetinde planlama tekniği gibi, Gabriel DUPUY'un da birlikte önerdiği kent trafik modellerini aynı şekilde tanımlamak aşırı olmayacaktır."

"Genel olarak yapılan, Amerikan modellerinden farklı olmayan bu modeller Paris Ekspres yol ağının planlanmasında kullanıldı. SOFRETU ve diğer kuruluşlar tarafından ise, dış ülkelerin metro planlamasında kullanıldı. Öyle ki, bir Amerikalı yazar, modeli, metro ağı satmak için geri dön-

müş gibi yorumladı." (bkz. Fotokopi No: 3)

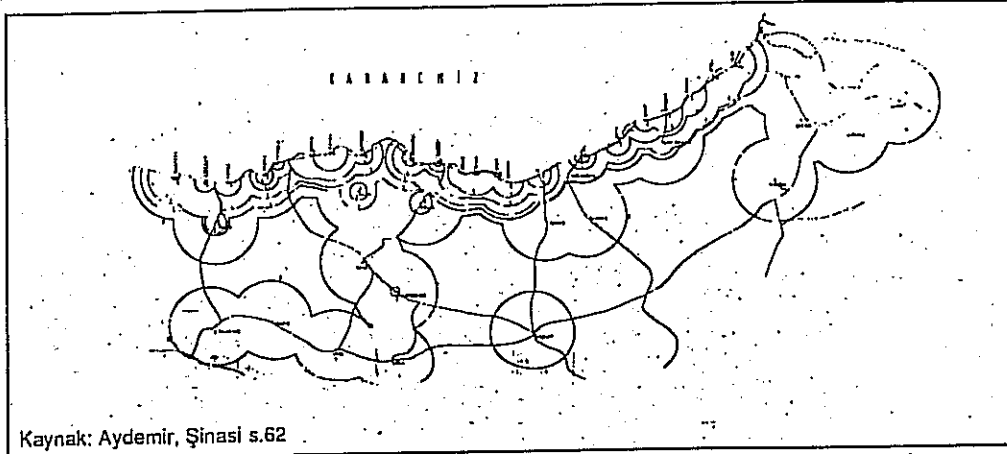
Gerçekten İstanbul, Ankara için önerilen, hızla değişen koşullarda milyonlara mal olan ankeleri, bir anlam taşımayan Amerikan modellerini Türkiye için kabul edebilir miyiz?

1972 - 1975 yılları arasında, yeni bir model geliştirmek için çalışmalara, yukarıdaki endişeleri duyarak, başlamıştık. Konuya ilişkin çalışma sonuçlarını dergilerde yayınlamış² üç tezde de uygulamasını yapmış-uk (Bkz. Etüd 1, 2, 3, 4).

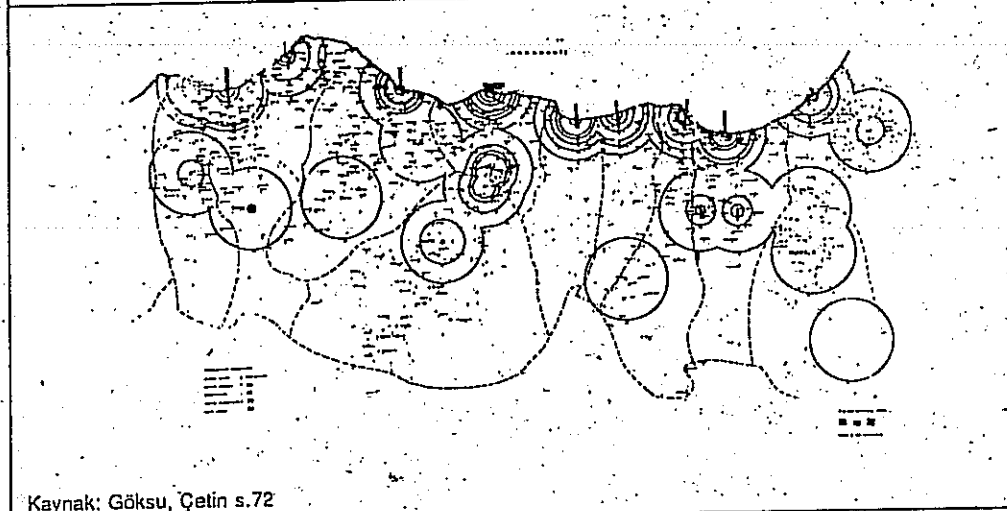


Kaynak: Aydemir, Şinasi s.62

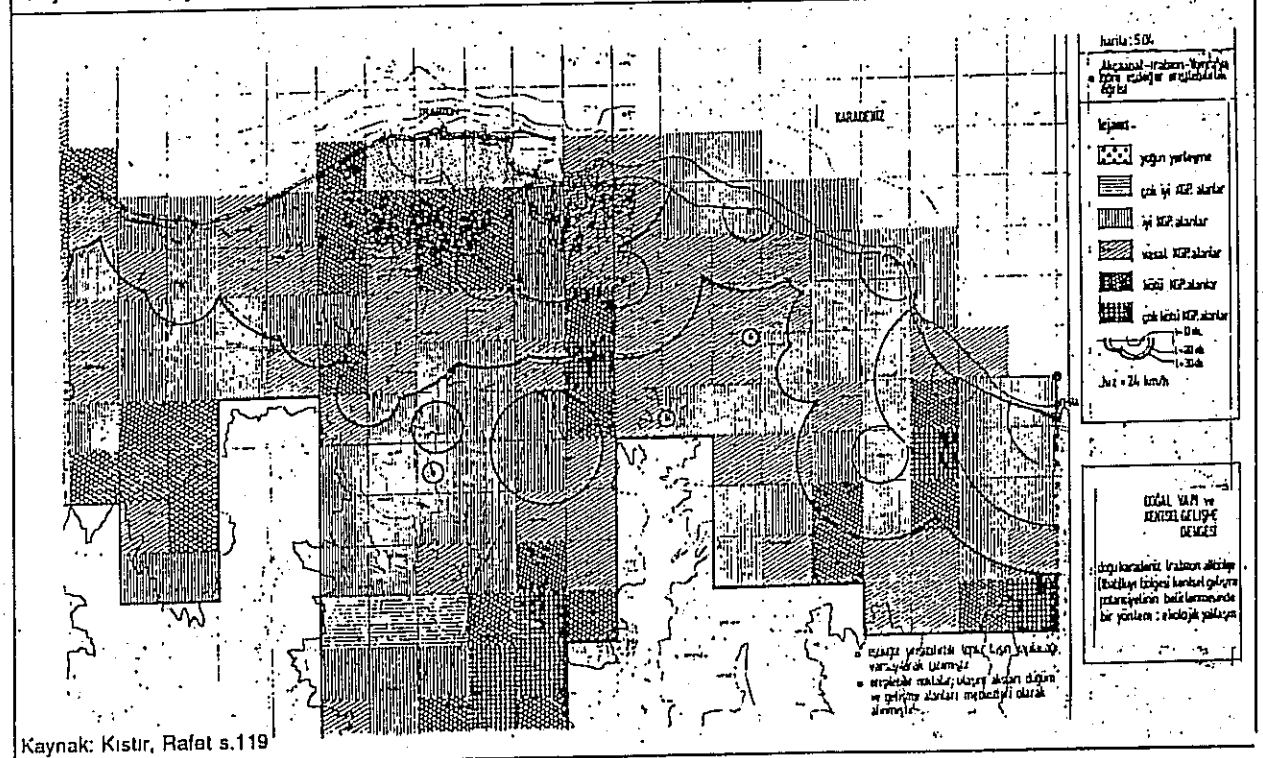
ETÜD 1: OTUZ
DAKIKADA EŞDEĞER
ERİŞİLEBİLİR YERLER
Model kentsel etki
alanlarının
belirlenmesinde
kullanılmıştır. Otuz
dakikalık erişilebilir alanlar
günlük sık ilişkilerin olduğu
yerleri belirlemektedir.



Kaynak: Aydemir, Şinasi s.62



Kaynak: Göksu, Çetin s.72



Kaynak: Kistır, Rafet s.119

ETÜD 2: BİR SAATLİK EŞDEĞER ERİŞİLEBİLİR YERLER

Model bir günlük erişme alanı içinde etkileşimli göstermektedir. Çizilen eşdeğer erişilebilirlik eğrileri anket sonuçlarını doğrulamıştır.

ETÜD 3: BİR SAATTE
EŞDEĞER ERİŞİLEBİLİR
YERLER VE ÇEKİM GÜCÜ
Kentlerin kümelenme sisteminin belirlenmesinde "Eşdeğer erişilebilirlik" ve "Eşdeğer Çekim Gücü" modelleri denenmiştir. Gözlemlerle bütünleşen model, gruplamaları erişilebilirlik katsayıları ile belirlenmiştir.

ETÜD 4: 30 DAKİKADA EŞDEĞER ERİŞİLEBİLİR YERLER

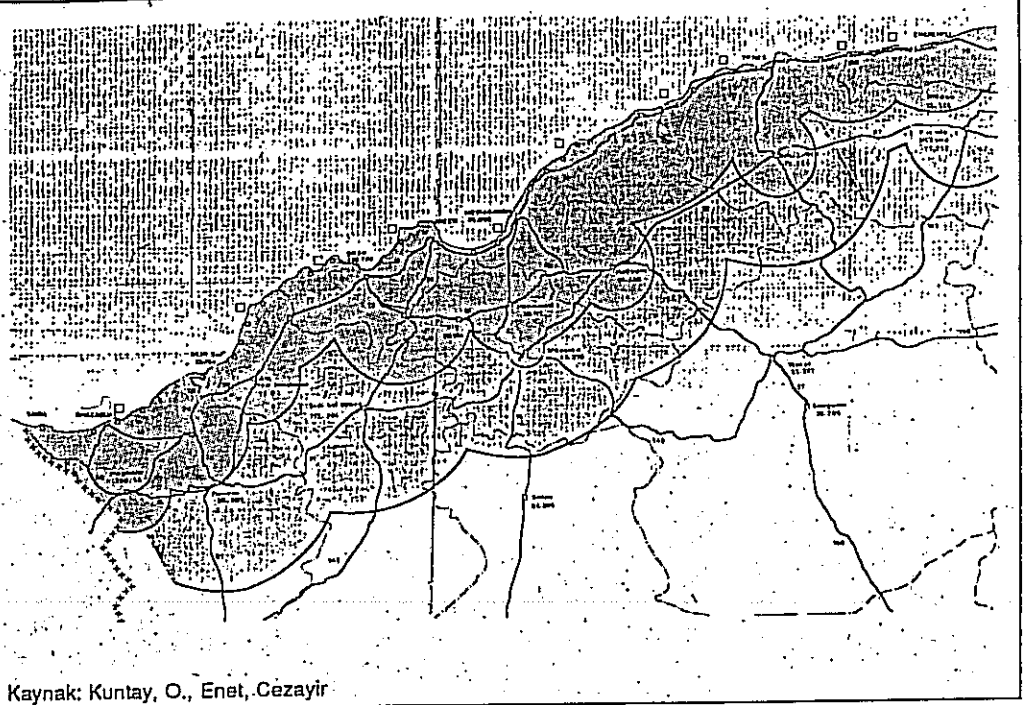
Yukarıda kentsel gelişme potansiyelinin belirlenmesinde uygulanan "Erişilebilirlik Modelini" görmekteyiz. Burada kentsel gelişmeye uygun alanların erişilebilirlik açısından değerlendirilmesi yapılmakta ve kentin gelişme yönleri belirlenmektedir. Yöntem, kentin gelişme modelini belirleyerek alternatif önerileri tartışmasız ortaya koymaktadır.

ETÜD 5: PLAJLARA GÜNBÜRLÜK VE HAFTASONU EŞDEĞER ERİŞİBİLEN YERLER VE NÜFUS BÜYÜKLÜKLERİ

Model plajların günbürlük ve hafta sonlarında ne kadar nüfus tarafından kullanılabilirliğini ortaya koymaktadır. Sonuç olarak model, 1600 km uzunluğunda kıyıda yer alan kullanılabilir tüm plajların günlük kapasitesinin 1,6 milyon kişi/gün (8-10 m² kumsal/kişi hesabıyla) olduğunu, buna karşılık nüfusun kıyılarda toplanması nedeniyle plajı kullanabilecek nüfusun çok daha fazla olduğunu saptamıştır. Plajların kapasitesini artırıcı havuz, göl gibi önlemlerin alınmasının gerekliliğini ortaya koymuştur.

ETÜD 6: KIYIDA 4, 8 GÜNLÜK TUR DÜZENLEME SEÇENEKLERİ:

Cezayir kıyılarında 2, 4, 8 günlük turların nasıl yapılabileceğine ilişkin çalışma "eşdeğer erişilebilirlik" modelinin uygulanması ile ortaya konmuştur.



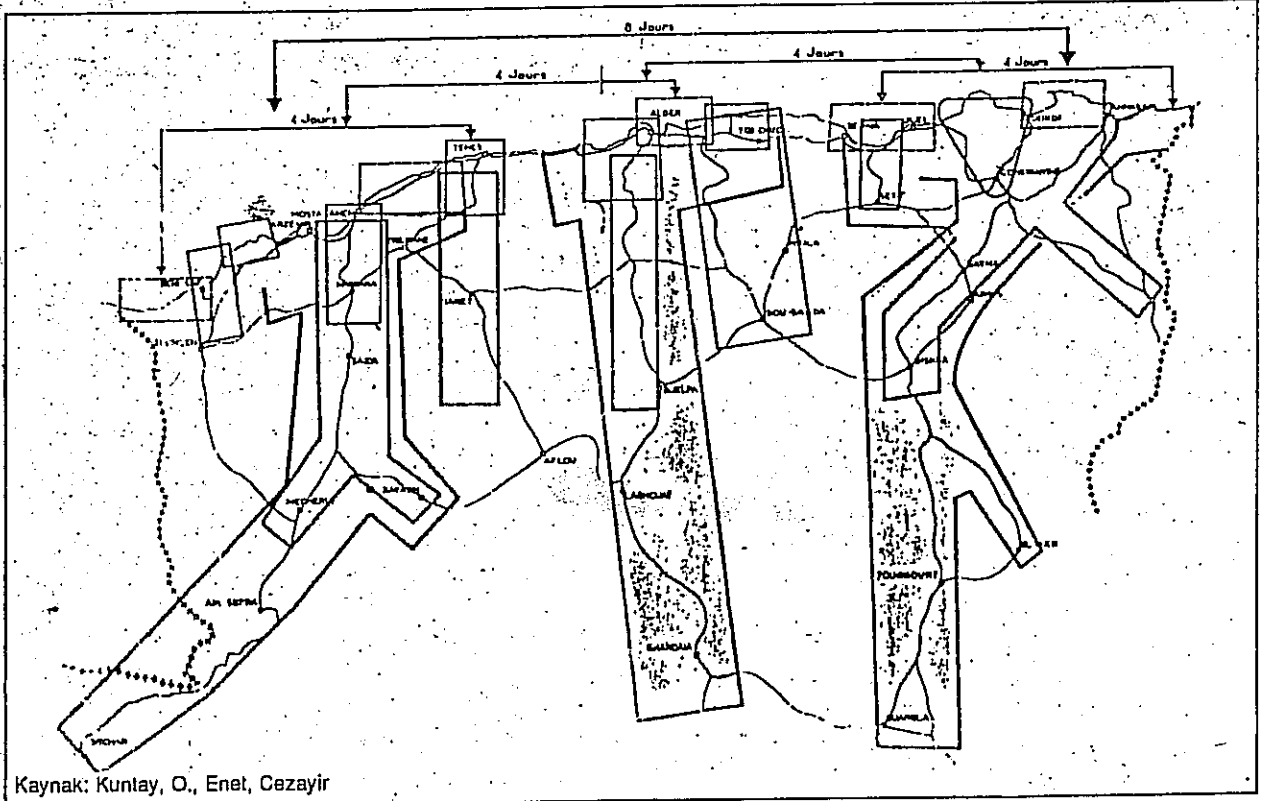
Kaynak: Kuntay, O., Enet, Cezayir

Cezayir'de Uygulamalar

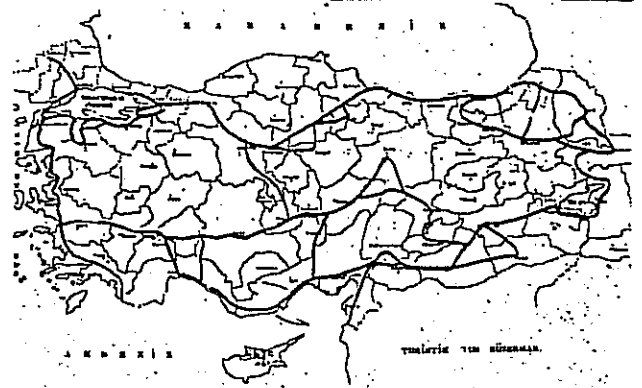
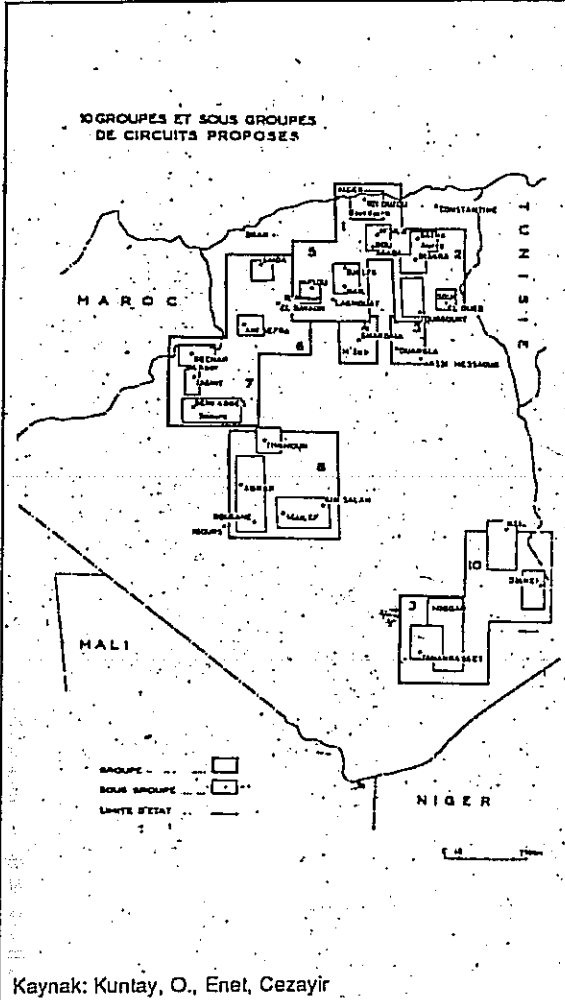
1 982 yılında Cezayir'de Turizm Planlama uzman danışmanı olarak göreve başladığımızda ilk olarak erişilebilirlik modeli ile ilgili çalışmalara ayağımızın tozuyla başladık.

Plajların kapasitesini belirlemede, kaphıcaların etki alanlarının bulunmasında, güçlük

le belirlenen, hattâ imkansız olan, istem hesaplamalarında, tur güzergahlarının belirlenmesinde model çalışıyordu. Etüd: 5, 6, 7, 8'de bu çalışmaları görmekteyiz.



Kaynak: Kuntay, O., Enet, Cezayir



Kaynak: Turizm Bakanlığı

Erişilebilirlik: Kesin Bir Öncelik

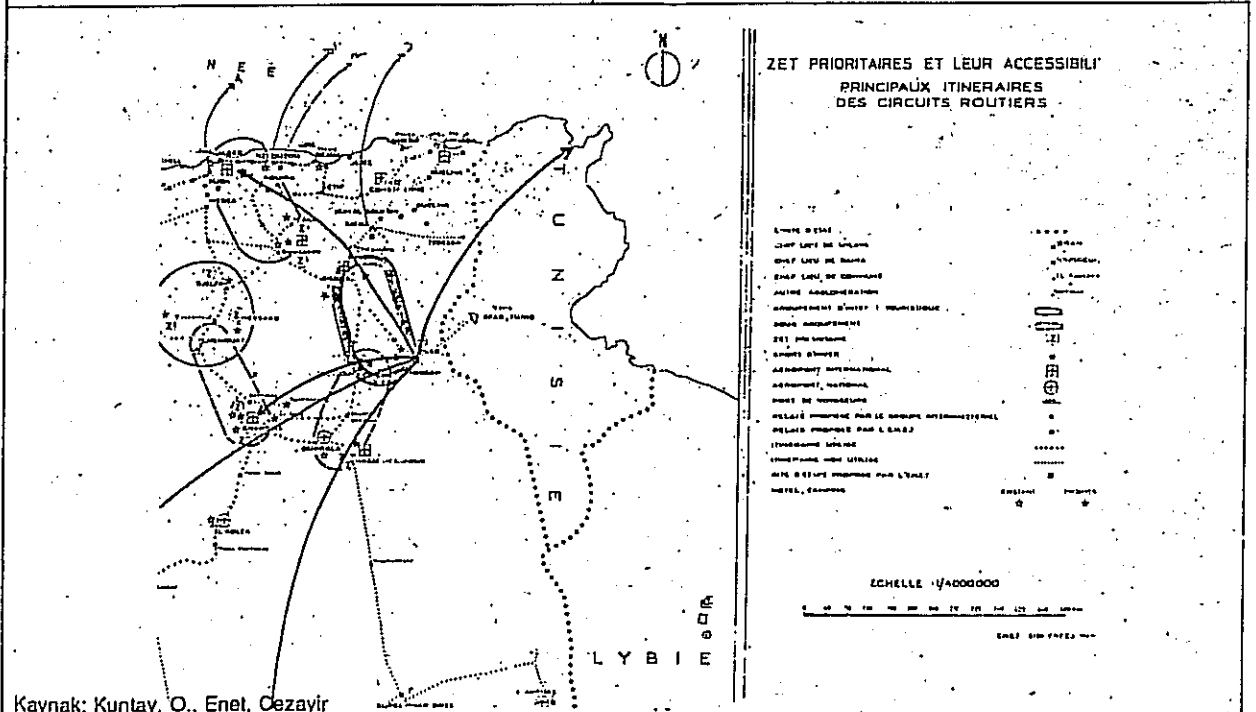
Cezayir'de 1985 yılında elimize geçen Pierre Merlin'in yukarıda adı geçen kitabından, doçentlik tezimiz ile aynı yıllarda, G.KOENIG adlı bir araştırmacının "Kent Erişilebilirlik Kuramı, Plancının Hizmetinde Yeni Bir Yardımcı" adlı kitabının yayınlandığını öğreniyoruz. Pierre Merlin kitabının pek çok yerinde, G.KOENIG'in önerdiği erişilebilirlik modelinin, gelişmekte olan ülkeler için kullanılabilecek en ideal model olduğunu belirtmektedir (Bkz. Fotokopi 1 ve 2).

ETÜD 7: TURİSTİK TUR GRUPLANMALARI

Turistik bölgeler eşdeğer erişilebilirlik modeline göre gruplanmış ve etki alanı içinde gruplar için uçak veya otobüsle tur süreleri belirlenmiştir. Yanda, Turizm Bakanlığı'mızın belirlediği tur güzergahı görülmektedir. Erişilebilirlik modelinin uygulanması halinde tur gruplanmaları ortaya çıkacak ve model değişecektir.

ETÜD 8: TURİSTİK ÖNCELİKLİ GELİŞME BÖLGELERİ VE ERİŞİLEBİLİRLİK

Belirlenen öncelikli turistik gelişme bölgelerinin erişilebilirlik analizi, havaalanlarının kapasitesini belirlemede etkili bir çalışma olarak görülmektedir.



FOTOKOPİ 1: ERİŞİLEBİLİRLİK: KESİN BİR ÖNCELİK

"Kent ulaşımının sonucu, kentin diğer elemanlarına erişilebilirliği kentliye sağlamasıdır. Çok zaman hizmet görmeyen çevrede kendiliğinden gelişen tüm mahalleleri için, gelişmekte olan ülkelerin kentlerinde bu tüm bir gerçek değildir... O halde, erişilebilirlik mutlak bir öncelik oluyor."

L'ACCESSIBILITÉ UNE PRIORITÉ ABSOLUE

On ne rappellera jamais trop que la finalité des transports urbains est d'offrir aux citadins l'accessibilité aux autres éléments de la ville. Dans les pays développés

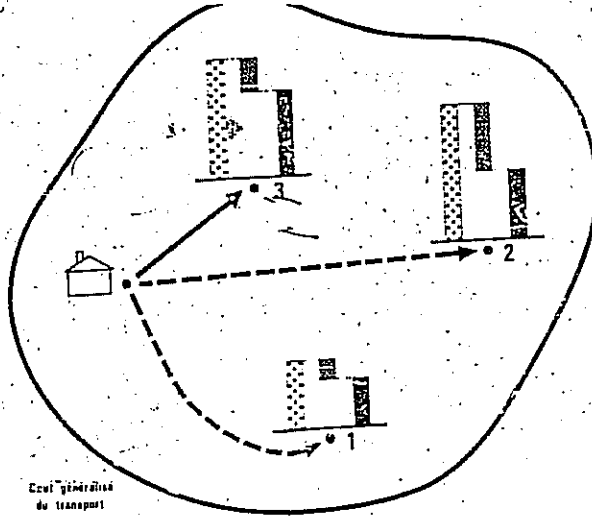
C'est encore moins vrai dans le cas des villes des pays en développement où, souvent, des quartiers entiers, développés de façon spontanée à la périphérie ne sont pas desservis. L'accès à la ville, à un emploi, exige, pour ceux qui ne sont pas les heureux propriétaires d'une bicyclette, des heures de marche à pied. L'accessibilité devient alors une priorité absolue. On y reviendra¹³.

Kaynak: MERLIN Pierre, s.54-55

FOTOKOPİ 2: ERİŞİLEBİLİRLİKTE AMAÇLAR

"Birinci amaç, tüm ya da büyük çoğunlukla, kentin erişilebilirliğini, kentlerin taşıma sisteminde sağlamaktır. Aynı zamanda, olası bir işyerine, daha sonra kent tarafından sunulan servislere ve donatılara erişmektir. Bu anlamda erişilebilirlik belirleyicileri gereğinde arz ve talebi aynı zamanda kentleşme çözümleri ile ulaşım seçimleri arasında etkileşimi hesaba katmada etkili olabilmektedir. Aynı zamanda ulaşımında seçenek politikaları, farklı gelir grupları için kazançları daha rahat ayırmayı sağlamaktadır. Farklı hareket isteklerini hesaba katmada, işyerine erişilebilirliği öncelikli kılmada en önemlisi üçüncü dünya ülkelerinde hesaplanabilmektedir."

Le premier objectif doit donc d'être d'assurer l'accessibilité de tous — ou du plus grand nombre — au système de transports urbains et donc d'abord la possibilité d'accepter un éventuel emploi, ensuite l'accès aux équipements et services offerts par la ville. Par ailleurs, les indicateurs d'accessibilité apparaissent pertinents pour prendre en compte à la fois l'offre et la demande, mais aussi les interactions entre choix de transport et solutions d'urbanisme. Ils permettent aussi de dégager les bénéfices, pour les différentes classes de revenus, de politiques alternatives de transport. Ils peuvent enfin prendre en compte les différents motifs de déplacement, mais aussi privilégier l'accessibilité aux lieux d'emplois, de loin la plus importante dans les villes du tiers monde.



ŞEMA 1. SEÇİM KURAMI:

Kentli mümkün gidilebilecek üç yer arasında, 2. yön mümkün yarar sağlmasına, 1. yönün ise ulaşımında en az harcama veya zaman sunmasına rağmen 3. yönü seçmiştir. Kentli kendisine en iyi net yararı sağlayan güzergahı tercih etmektedir.

Erşilebilirlik Modeli Nedir?

Kentin bir noktasından başka noktasına en kısa zamanda uygun, konforlu gidebilmek kent biçimine bağlı temeller üzerinde tartışmayı kaçınılmaz kılmaktadır. Bir yerden başka bir yere giderken seçimi gerektiren işlevler, diğer işlevler gibi değildir. Son derece karmaşık, getirdiği sonuçlar ise son derece önemlidir, kararda ağırlıklıdır.

İşyeri, eğlence, alışverişlere erişebilmenin kalite ve kolaylığı kent yapısının denge ve zenginliğine bağlıdır. Bu iki özelliği erişilebilirlik kavramı ile tanımlıyoruz.

Taşıt duraklarının, okulların, hastanelerin, işyerlerinin yerlerini iyi seçmemiş olmak, kalite ve kolaylığı yerine getirmemiş, dolayısıyla erişilebilirlik yöntemini geliştirememiş olduğunuzu kanıtlamaktadır.

Örneğin bir otobüsün güzergahının uzatılması, daha uzakta, arabası olmayanların hareketini artırıyor fakat taşınmada geçen süreyi uzatıyorsa, ancak buna karşılık bölgede oturanların memnurluk ve kolaylığını artırıyorsa otobüsün erişilebilirliği artırılmış demektir.

İkinci bir örnek olarak aşağıdaki G.KOENIG'in örneğini alabiliriz (Bkz. Şema 1). Kendi kendisi için net yararlık sağlayan bölgeyi, ilişkileri için tercih etmektedir. Bir bölge mükemmel yararı, başka bir bölge ulaşımında en az harcamayı gerektirmesine rağmen net yararın en yüksek olduğu bölge seçilmektedir. Kent ulaşımında optimum çözüm aramak söz konusu değildir. Çünkü, kendi erişilebilir noktalar arasında bir seçim yapmaktadır. Bu nedenle eşdeğer erişilebilir noktalar içinde bulunmak net yararı artırmaktadır.

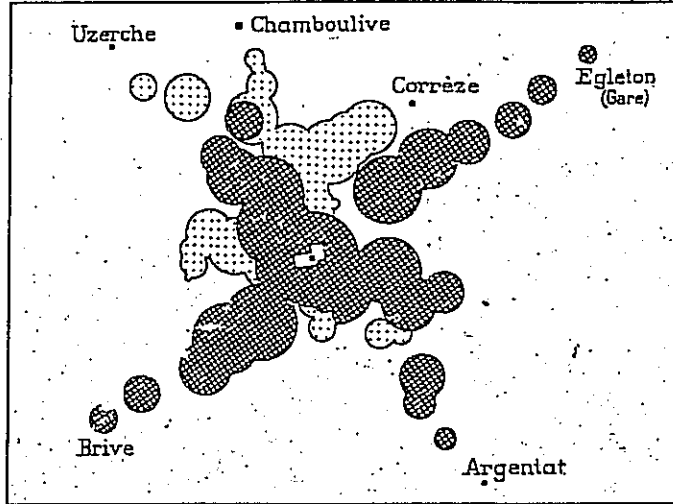
Kent Ulaşımıyla İlgili Uygulamalar

Erişilebilirlik modelinde, eşit erişme eğrisini uzun süredir tanımaktayız. Aşağıdaki Etüd 9 örneğinde Tulle semtinden itibaren bir saat içinde erişebileceğimiz noktalar iki taşıma sistemine göre karşılaştırılmaktadır. Ko-

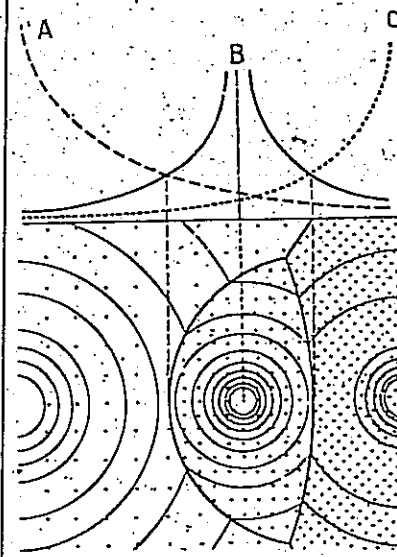
yu taralı alanlar trenle, açık taralı alanlar otobüsle erişilebilir noktaları duraklara göre göstermektedir.

Çekim veya gravite modelleri ise etki alanlarını belirlemede kullanılan ve bilinen bir modeldir.

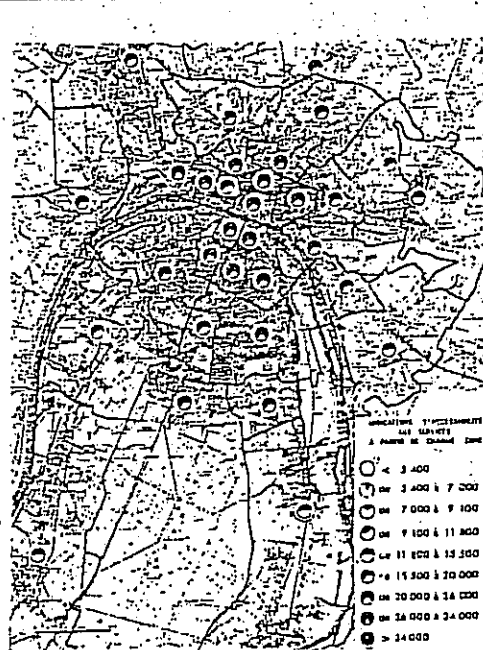
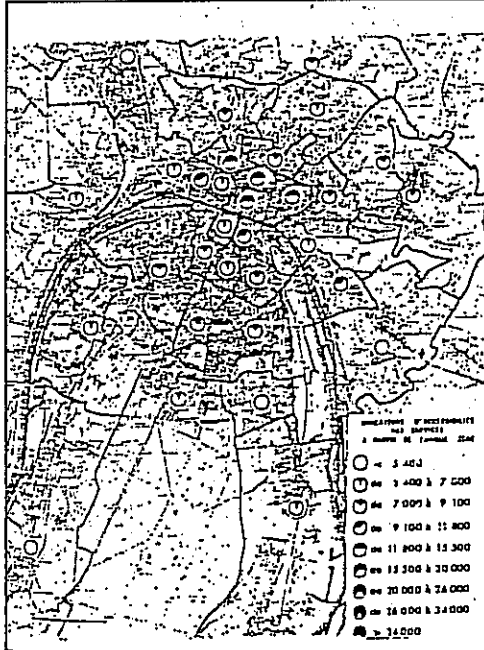
G.KOENIG hizmetle ilgili işyerlerinin erişilebilirlik karşılaştırmasını toplu taşıma ve özel otomobil olarak iki grupta toplamış ve kentin hangi işyerlerinin toplu taşıma veya özel otomobile göre daha iyi erişilebilir olduğunu göstermiştir (Bkz. Etüd 11, 12).



ETÜD 9: BİR EŞDEĞER ERİŞME (ISOCHRONES) ÖRNEĞİ:
Eşdeğer erişme modeli bir noktanın yararlılığını araştırmada etkili olmaktadır. Burada Tulle semtinin etki alanı bir saatlik süre içinde araştırılmaktadır.



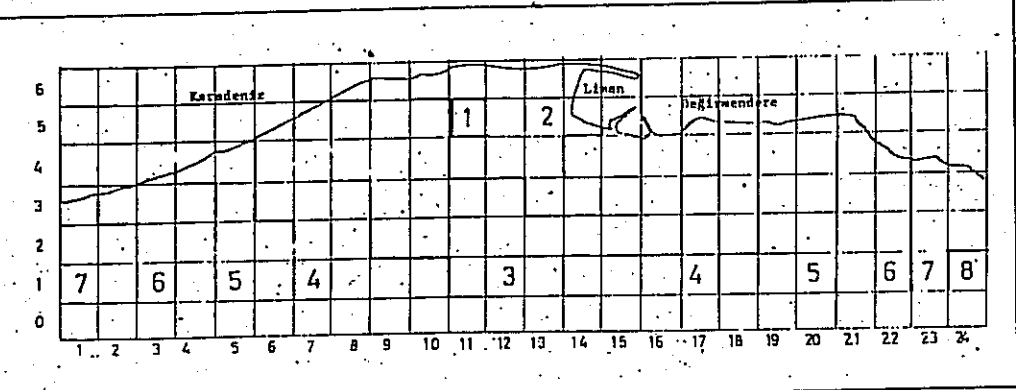
ETÜD 10: ÜÇ MERKEZİN KARŞILIKLI ETKİ ALANLARI:
A bölgesinin çekim gücü B'ye göre daha fazla olan C'den de daha geniştir. Model hangi bölgenin çekim gücünün etkili olduğunu otobüsün çekim gücüne ve işlevine göre belirlemektedir.



ETÜD 11: HİZMET İŞYERLERİNE ERİŞİLEBİLİRLİK, TOPLU TAŞIM
Rouen kentinde hizmet işyerlerine toplu taşıma ile erişilebilirlik değerleri. Yaya erişilebilirlik hesap edilmemiştir.

ETÜD 12: HİZMET İŞYERLERİNE ERİŞİLEBİLİRLİK, ÖZEL OTOMOBİL
Rouen kentinde hizmet işyerlerine özel otomobil ile erişilebilirlik toplu taşıma göre yüksek değerler göstermektedir. Bu şema kentin çevresine yaygın dağılmasının nedenini açıkça ortaya koymaktadır. Kentlerimizde de etkili bir ulaşım sisteminin kurulamamış olması yaygın, dağınık, düzensiz gelişmeyi birlikte getirmiştir.

ETÜD 13: HİZMET İŞYERLERİNE EŞDEĞER ERİŞİLEBİLİRLİK VE ÇEKİM GÜCÜ
Trabzon'da yalnızca hizmet işyerlerinin eşdeğer erişilebilirliği ve çekim gücü modeli yol üzerinde araçların 24 km/sa hızla hareket ettikleri ve kenilinin durağa gelirken ve duraktan ayrılırken 6 km/sa hızla hareket ettiklerine göre hesaplanmıştır. Çekim gücü olarak nüfus, işyeri sayısı, donatım kapasitesi, ana ulaşım güzergahında bulunma, toplu taşıma güzergahına bağlantı gibi etmenler ele alınmıştır.



Sonuç

Erişilebilirlik modelini gerçekten operasyonel kılabilmek için amacımızı ve ölçülebilir değerleri iyi tanımlamamız gerekmektedir:

- Bir yerden başka bir yere gitmeler, farklı nedenlerin önemine göre değerlendirilmeli, işyerine erişebilmeye ayrıcalık verilmelidir.
- Uzaklık işlevini seçmede gidiş nedenleri ve zorlukları farklı ele alınmalıdır.
- Toplumun ihtiyaçlarına göre sezgiye dayanan uzaklıklar veya erişme süreleri ele alınmalıdır. Pârâya ve zamana bağlı işlevler düzenli bir yönlendirme sağlamamaktadır.

• Gelire bağlı olarak, taşınma için harcanacak para farklı ele alınmalıdır.

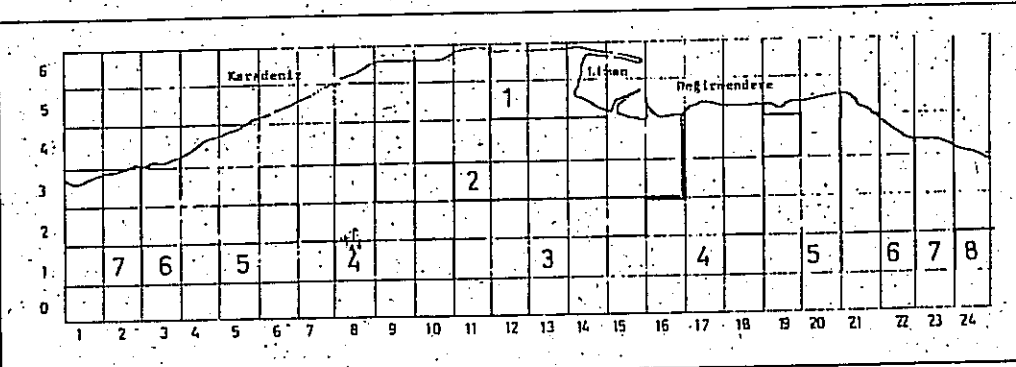
• Kendi bir noktaya göre değil, kentün birçok noktasına eşdeğer erişebilmeyi sağlamayı amaçlamaktadır. Ancak oturduğu yerde iyi komşuluk ilişkilerini ve havadar yerde yaşama koşullarını aramaktadır.

Karar ölçülerinin çokluğu ölçülebilir olsun veya olmasın, karar verici planıcılar, ortaya konan birçok ölçüde karşı karşıya gelmelidir. Bununla birlikte sezgiye dayanan erişilebilirlik modeli yalnız kullanılmamalıdır. Modelin gelişmekte olan ülkeler için ısrarla tavsiye edilmesi de bu özelliklerinden kaynaklanmaktadır.

Kaynaklar

- AYDEMİR Şinasi, Doğu Karadeniz Bölgesi Trabzon Alt Bölgesi Kentsel Etki Alanlarının Saptanması İçin Yöntem: Etki-lerin Esası, KTÜ, Trabzon 1978.
- COCHRANE (R.A.), "Accessibilities And The Evolution of Land Use Transport Plans" in Journal of Transportation Economics Policy, Volume IX, No Pages 34 - 43, 1975.
- GÖKSU Cedin, Kümeleşmiş Kentsel Sistemler, Mekan örgütlenmesi İçin Bir Model Araştırması, KTÜ, Trabzon 1982.
- KISTIR Rafet, Kentsel Gelişme Potansiyelinin Belirlenmesinde Bir Yöntem: Ekolojik Yaklaşım, KTÜ, Trabzon 1981.
- KOENIG Gerard, La Théorie de L'Accessibilité Urbaine: Un Nouvel Outil Au Service de L'Amenageur, Bagreux, SETRA, 1975, 97. sayfa.
- KUNTAY Orhan, Mekanda Fiziksel Erişilebilirlik ve Çekim Gücü, KTÜ, Trabzon 1975, 88. sayfa.
- MERLIN Pierre, La Planification des Transports Urbains, Edit Masson, Paris 1984, 220. sayfa.

ETÜD 14: HİZMET VE KÜÇÜK SANAT İŞYERLERİNE GÖRE EŞDEĞER ERİŞİLEBİLİRLİK VE ÇEKİM GÜCÜ
Trabzon'da merkezde ve Değirmendere'de bulunan küçük sanayi ve çimento fabrikasındaki işyerlerine göre, etüd 12'deki illelere göre çizilen model, birinci modelden farklıdır. İki merkezli bölgeye göre çizilmiştir. 1. ve 2. derece erişilebilirliğe ve çekim gücüne sahip bölgelerde farklılıklar olduğunu, diğer bölgelerde önemli bir farklılık olmadığını görmekteyiz. Kentlinin neden 1. ve 2. bölgelerde çok yoğun bir şekilde oturduğunu model kolayca açıklayabilmektedir.



Hülagü Kaplan, 1973 yılında AÜ, SBF, İşletmecilik Bölümü'nü bitirdi. 1980 yılında İngiltere, Oxford Politeknik Şehir Planlama Bölümü'nden Şehir Plancı diplomasını, 1982'de aynı yerden Şehir Planlama Master'ini tamamladı. 1983'te Baş Uzman Şehir Plancı olarak Kültür ve Turizm Bakanlığı'na girdi. 1986'dan itibaren GÜ, MMF, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nde Ulaşım Planlaması dersini vermeye başladı. Ocak 1988'den itibaren aynı bölüme tam gün kadrolu öğretim görevlisi olarak geçti. Halen aynı yerde çalışmalarını sürdürmektedir.

Ülkemizde Karayolu Güzergah Planlaması Arazi İrdelemesi ve Gelişmenin Anlamı Üzerine Bir İnceleme

- I -

Hülagü KAPLAN

Bu makale üç bölüm olarak ele alınmaktadır. Birinci bölümde ülkemizde karayolu ulaşımı ve güzergah seçiminin arazi kullanımına etkisinin karayolu ulaşım sistemleri ve yerleşme ilişkileri açısından bir değerlendirmesi yapılmaktadır.

İkinci bölümde arazi varlığımızın bir değerlendirmesi yapıldıktan sonra, karayolu güzergah seçimi - larım toprakları ilişkisi kurularak, kentsel yayılma, sanayi, turizm, kamu yatırımları yer seçimi süreçleri karayolu güzergahına ilişkileri yönünden incelenmektedir. Üçüncü bölümde ise Avrupa Topluluğu (AT) ülkelerinde ulaşım ve arazi kullanımına bakış açıları incelenerek "sürdürülebilir gelişme" kavramı ile ilgili kurulmaktadır.

Makale sonuçta bazı öneriler getirmektedir.

... Açıl toprak açıl dedik açılmadı
Mevsimler
Henüz doğmamış sabillerin
rızkıdır dediler,
Toprağın altında ne var ne yok
kıldediler
Sabiller doğdular büyüdüler
Acıklar
Evvvela turnaklarını
Sonra da birbirlerini yediler...

Bedri Rahmi Eyüboğlu
Karadut 69, 1969.

Yukarıda, B.R.Eyüboğlu'nun Açıl Toprak Açıl adlı şiirinden alınmış ve ilk okuyuşta karamsarlık verir gözükten dizelelerin ardında çevreyi tanıma, bilme ve çevreye özen duygusunu yakalayabiliriz.

Toprak insan varlığının sürdürülmesi ile ilgili ekolojik döngüde en önemli bir öğedir. Verir, alır ve yine verir. Bunun için toprağa özen insanın bugünkü evresinde ekolojik döngüye, dolayısı ile insana özendir. Özen ise, kısa dönemli

özentünün tersine uzun dönem için önlemler, kararlar gerektirir. İşte, planıcının toplum içindeki rolü de burada başlamaktadır. Gelecekteki çevreyi daha iyi sezmek ve kestirmek için bugünün toplumsal ve fiziksel çevresini ve değişimleri iyi irdelenmek, toplumun daha "iyi" ve daha "güzel"i elde edebilmesi için, bu çevrenin bilincinde olmak, bunu uzun dönemli kestirimlere taşıyabilmek gerekmektedir.

Plancı için, planların parçalarını toplumsal ve fizik çevre bütünlüğü içinde birleştirebilmek ise insan varlığının ve değerinin yüceldiği bir toplum olma duygusunu içeren bir sanattır. Hesaplama teknikleri gelir, geçer, yenilenir ama planlama sanatının bu yönü kalcıdır.

Ulaşım - çevre etkileşimi ile ilgili konumuza biz bu yönden bakacak ve yazının gelişmesi

Motorlu Kara taşıtı türü	1950	1960	1970	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
Otomobil	13505	45767	147014	383385	742252	776432	811465	856350	919577	983444	1087234	1239112	1406381
Minibüs				39924	64707	66514	69598	73585	80697	87951	97917	112739	124357
Otobüs	3755	10981	37581	22928	32783	33839	35432	38478	43638	47119	50798	61326	65853
Kamyonet				93046	165821	172269	178762	186427	198100	212505	224755	213297	225199
Kamyon	15404	57460	126817	108614	164893	172372	180772	190277	197721	205496	217111	347196	37147
Motosiklet				88742	137931	160557	182795	217327	256338	289052	327326	354113	41126

Tablo 1.
Türkiye'de yıllara göre motorlu kara taşıtları artışı

Kaynak: 1950-1970: T.Sonuç, 1983; 1975-1986 DİE, 1988; 1987 Em.Gn.Md.'105ü, 1988 Tablo 1'deki artışların, 1975 endeksi yılı kabul edilerek, oranları ise Tablo 2'deki gibidir.

Karayolu taşıtlarının sayısı arttıkça, yol kapasiteleri zorlandıkça ya yollar genişletilmekte veya yeni ve genellikle eskisine paralel yeni yollar açılmaktadır.

Tablo 2.
Yıllara göre yolcu ve yük taşıtları artış oranları (1975 = 100)

Kaynak: Tablo 1'de belirtilen kaynaklar. Not: T.Sonuç'tan alınan istatistiklerde kamyon ve kamyonet, otobüs ve minibüsün birlikte gösterildiği düşüncesi ile 1970 oranları bu taşıt türleri için belirlenmemiştir.

içinde "iyi" ve "güzel"i belirlemeye çalışacağız.

Ulaşımın çevreye etkilerini özelliklerine göre 5 ana başlık altında inceleyebiliriz. Bunlar: (i) Arazi kullanımına etki; (ii) Çevre kalitesine ve insan sağlığına etki; (iii) Enerji kullanımı etkisi; (iv) Trafik güvenliği etkisi; (v) Diğer etkilerdir. Biz bu yazıda arazi kullanımına, özellikle verimli toprakların kullanımına etki üzerinde duracağız.

Ülkemizde Karayolu Ulaşımının Arazi Kullanımına Etkisinin Artış Nedenleri: Genel Bir Değerlendirme

Bilindiği gibi arazi kullanım - ulaşım ilişkisi bir karşılıklı ilişkidir. Bütünüdür: Arazi kullanım aktiviteleri ulaşımı gerektirir, ulaşım ise bu aktivitelerin işlem ve eylem alanlarını değiştirebilmekte, buna ek olarak, ele alınan bir çevreye yeni bazı kullanım türlerini de davet etmektedir. Ülkemiz için, bu ilişkiyi yoğunlaştıran başlıca iki etmen bulunmaktadır. Bunlar: (i) hızlı kentleşme ve (ii) kentler arasındaki ilişkilerin, ayrıca kıtalar arasında bir köprü durumunda yer alan konumumuz dolayısı ile ülkeler arasındaki bağlantı ulaşımı ilişkilerinin artış göstermesidir. Kuhn'un da belirttiği gibi, ulaşım, tarih içinde, insanlığın kaderini biçimlendirici bir etken, kentlerin gelişmesini ve el değmemiş alanların açılmasını ve işlenmesini sağlayan bir katalizör olmuştur (Kuhn, 1975).

Peki, bu ilksav (aksiyom) ülkemizde arazi kullanım değişikliği yönü ile ne gibi etkileri, nasıl getirmektedir sorusuna cevabı genel ulaşım sistemimizin yapısını irdelerek verebiliriz.

Ülkemizde son yüzyılın ilk yarısı içinde önce demiryolları,

daha sonra karayolları Anadolu için bu işlevi görmüştür. Ancak, demiryoluna göre daha esnek ulaşım üst yapısına hizmet verebilen karayolları, topografya engellerini daha kolay aşması, yapımının aşamalandırılmasının daha kolay ve ekonomik bakımdan etken olması ve en küçük bireysel taşıta kadar geniş bir taşıt türü yelpazesine cevap verebilmesi nedenleri ile giderek ülkenin hem yolcu, hem yük ulaşımına egemen olmuştur. Ancak bu durum bir "fili ve güdümlü" gelişmeyi yansıtmakta çevre ve makro ekonomi önlemleri açısından ise yargılanabilmektedir. Fiili bir gelişmedir çünkü, karayolu taşıtlarının sayısı arttıkça, yol kapasiteleri zorlandıkça ya yollar genişletilmekte veya yeni ve genellikle eskisine paralel yeni yollar açılmaktadır. Bunu son aşama olan otoyollar güzergahlarında görebilmekteyiz. Taşıt baskısının karayollarına dönüşme süreci ise taşıt sayısındaki artışın izlenebilir (Tablo 1). Güdümlü bir gelişmedir çünkü, "Her yeni yolu taşıt trafiği doldurur ve bir yeni yol daha gerekir." mühendislik ilkesi bilinmesine rağmen görmezlikten gelinmekte, yolcu ve yük taşımacılığının bireysel taşıtlar ile yapımı taşımacılıkta evrensel kabul edilen ölçülerin dışına çıkılarak, kah otomotiv sanayiini, kah potansiyel alıcıyı çeşitli kredi mekanizmaları ile teşvik ederek özendirilmektedir. Bugün, bu nedenlerin de katkısı ile taşıt sayısındaki artış oranları Gayri Safi Milli Hasıla

ve kişi başına yıllık net gelir artışının ilerisindedir.

Bu durum makroekonomik açıdan da, makro planlama açısından da yargılanmaktadır. Bu yargılama çeşitli yıllarda yine bizzat devlet eli ile yapılmakta, ancak bu görüşler ve alınan kararlar yapıtıma dönüştürülmemekte, uygulanmaya geçirilmemektedir. Bunlara son on yıl içinde basılmış olan iki resmi yayından örnek verebiliriz. 1983 yılında yayınlanmış olan, Bayındırlık Bakanlığı'nın "Bayındırlıkta 60 Yıl" kitabı ve 1982'de basılmış 1983-1993 "Ulaşım Ana Planı"dır. Her ikisinde de özellikle yük taşımacılığında demiryollarının karayollarına göre daha yüksek "sosyal net yarar" gösterdiği kabul edilmektedir. Üstelik Ulaşım Ana Planı adı üstünde bir "ülkesel ana plan"dır. Özellikle yük taşımacılığında demiryollarına önem veren kararlar getiren bu planın öngördüğü hedeflerin tam aksine bir gelişme söz konusudur. Her şey bir yana, karayolu taşımacılığının demiryoluna göre dış etkilerden daha çabuk ve kolay etkilenmesinin, yanlış "ekonomik" kararın sonucunu bugün Körfez krizinde devşirmektediriz.²

Diğer etken olan kentleşmenin gelişimine bakıldığında, 30 yıllık bir perspektif içinde, 1955'te 6.927.343 olan il ve ilçe merkezi nüfusu 1975'te 16.869.068'e, 1985'te ise 26.865.757'ye yükselmiştir (DİE, 1988). Bu kendi nüfusun, ülkenin toplam nüfusuna oranı

Taşıt Türü Yolcu Taşıtları	Yıllar ve artış oranları (%)								
	1950	1960	1970	1975	1980	1985	1986	1987	1988
Binek taşıtı (otomobil)	3.5	11.9	38.3	100	193.6	256.5	283.6	323.6	366.8
Motosiklet				100	155.4	325.7	368.8	399.0	463.3
Minibüs				100	162.1	220.3	245.2	282.4	311.5
Otobüs	16.4	47.9		100	142.9	205.5	221.6	267.5	287.2
Yük Taşıtları									
Kamyonet				100	178.2	228.4	241.5	229.2	242.0
Kamyon	14.2	52.9		100	151.8	189.2	199.9	319.5	342.0

ise, aynı yıllar için sırası ile, %28.8, %41.8, %53'tür. Bu eğilime göre, bu oranın 1990 sonunda %60 yakınlarında olacağı söylenebilir. 1988 tahminlerine göre ülkenin nüfusu son beş yılda ortalama %2.5 artarken, kentler için bu oran %5.0, demek ki, 1 kaudır. Bu hızlı kentleşmenin hızının azaltılacağı ve bunun teşvik edileceği hükümet politikasının saptanmasına katkıda bulunmuş bazı yetkililerin açıklamalarından anlaşılmaktadır.³

Planlama yönünden ise, genellikle bugünün geleceğe projeksiyonu kestirim temeline dayandırılan ve fizik düzenlemeler ile yetinen "imar planlama" yöntemlerine dayanan ve gerçek "şehir ve bölge planlama" anlayışını kapsamayan planlar ile, diğer konuların arasında, genellikle "edilgen" bir biçimde yerleşmelerimizin ve çevrelerinin ulaşım planlama sorunları çözülmeye çalışılmaktadır. Bu "imar planlama" anlayışı ile ulaşım-arazi kullanımı, ulaşım altyapı seçimi, ulaşım sistemleri, türel ayırım gibi, giderek planlanan yerleşmenin yerleşme formunu belirleyecek ulaşım etmenleri hemen hiç irdelenmemekte, imar adaları belirlenerek geçirilen yollar ile ulaşım çözüme kavuşturulmuş olmaktadır.

Sonuçta, hızlı ve düzensiz kentleşme sorunları imar planlama anlayışının insafına terk edilerek, yolcu ve yük toplu taşıması, ulaşım sistemleri değerlendirilmesi, ulaşım altyapısı ve terminal, büyük toplu park vb. donatısı var olan ulaşım yapısının eğilimine bırakılmaktadır.

Bugün 100.000 den fazla nüfuslu bir kentte kentsel alanın ortalama 1/4'ünün yollar ve diğer ulaşım donatısına ayrıldığı, toplu taşıma ağırlıklı bir kentsel form belirlenmesinde bunun altında, bireysel taşıma ağırlıklı form belirlendiğinde ise bunun üzerinde kentsel

alan kullanımı oranlarına varıldığı düşünüldüğünde ulaşım gibi etken bir arazi kullanımının imar planlarında edilgen duruma düşürülmesinin sonuçları anlaşılabilir. Bugün bu tür anlayışın belirgin bir sonucu kentlerimizin gelişigüzel yayılması, bunun getirdiği bireysel taşıma ve ara - toplu taşımacılık ile, imar planını da aşarak, hızla çevre toprakları tüketmesidir. Bu hızlı, düzensiz, ama imar planlı kentleşme ve bireysel ve ara - toplu taşımacılık odaklı karayolu ağırlıklı ilişkiyi aşağıda, Tablo 1'e dayanılarak belirlenmiş Tablo 2'den de izleyebiliriz.

Tablo 2'deki oranlar incelendiğinde, 1950'lerden itibaren, özellikle binek taşıtı (otomobil) aruş oranı çok büyüktür. Binek taşıtı bugün özellikle kentsel alanların yaygın ulaşım araçlarından biri durumunu almıştır. Kentlerimizin bir yandan dışardan göç baskısı, kent içinden ise özellikle binek taşıtının aruşının baskısı altında olduğu, ulaşım açısından bakıldığında, kentlerimizin dağıntık yayılmasında bu ikisinin önemli etmenler olduğu söylenebilir.

Topografik bakımdan düz veya az eğimli kentsel saçak ve kentlerarası alanlarda, kentlerarası karayolu güzergahlarının bu özellikteki alanlardan geçirilmesi ile yol kenarı düz alan yerleşmelerini özendirerek, yukarıdakine benzer bir süreç ile tüketilmektedir.

İnsan ölçeği odaklı toplumsal erişebilirlik anlayışından çok bireysel taşıt odaklı hareketliliğe yönelik bir karayolu planlaması arazi kullanımına iki aşamada etki getirmektedir.⁴

1. Karayolu güzergah planlaması ve yapımı

2. Karayolu trafiği ve diğer üst yapı donanımı.

Birinci aşama, arazi kullanımına, toprağa, yerleşme desenlerine doğrudan etki olup, ikinci aşama etkilerini peşin-

den getirmektedir. Böylece, yeni açılan bir karayolu kentsel, sınai vb. yerleşmelerin bu yol bitişigine veya yakınına yerleşme, bu yerleşmelerin karşılıklı gereksinimleri için yaya veya taşıt ile yolda çeşitli noktalardan karşıya geçme, yola teknik olarak kabul edilemeyecek sık aralıklarla kavşak açımı sonuçlarını getirmekte, yolu kullanan taşıt trafiğinin de artışı ile kapasite aşılmakta, ulaşım alt yapısı yeniden gündeme gelmekte, ya var olan yolu genişletme veya yeni bir güzergah planlaması söz konusu olmaktadır. Buna Ankara'dan bir örnek erişme kontrollü bir yol olması gereken Ankara - Eskişehir Ankara kentsel saçağının bölümüdür. □

Makale bir sonraki sayıda devam edecektir.

Notlar:

1. Ulaştırma Ana Planı, yük taşımacılığının alt sistemlere dağılımını şöyle kararlaştırmıştır:

	ton x km (%)	
	1980	1993
Denizyolu taşıması	15.87	32.16
Demiryolu taşıması	10.41	27.45
Boruhattı taşıması	1.46	4.33

Karayolu taşıması	72.26	36.06
Havayolu taşıması		

Bugün kara taşımacılığımızın %93 ten fazlası karayolu ile yapılmaktadır (DPT, 1982).

2. Körfez krizinin karayolu taşımacılığımıza verdiği kayıp 31.8.1990 günü itibarıyla 500 milyon ile 700 milyon ABD Doları olarak tahmin edilmektedir (Hürriyet C. 31.8.1990).

3. Ö. 1989 yılında bakanlığı sırasında Tarım, Orman ve Köyleri eski bakanı Sn. Hüsnü Doğan'ın İstanbul'da "Marmara Grubu Toplanuları" adı altında düzenlenen, Türkiye'nin ekonomik durumunun ağırlıklı olarak gündemi belirlediği toplanulardan birinde yapmış olduğu, "tarımda çalışan kesimin rahat olması için tarım nüfusunun azaltılması gerektiğine, bunun için de şehirleşmenin yıllık %6.5 hızla gelişmesinin planlandığına" değinen konuşması (Hürriyet C. 12.2.1989).

4. Erişebilirlik ve hareketliliğin bir karşılaştırması için bkz. Kaplan, 1989.

"İmar planlama" anlayışı ile ulaşım-arazi kullanımı, ulaşım altyapı seçimi, ulaşım sistemleri, türel ayırım gibi, giderek planlanan yerleşmenin yerleşme formunu belirleyecek ulaşım etmenleri hemen hiç irdelenmemekte, imar adaları belirlenerek geçirilen yollar ile ulaşım çözüme kavuşturulmuş olmaktadır.

Erhan Öncü, ODTÜ'den 1973'de mimar, 1979'da Şehir Yüksek Plancısı olarak mezun oldu. 1973-79 yılları arasında TCDD'de şehir plancısı ve inşaat programcısı olarak, 1979-82 yılları arasında İmar ve İskan Bakanlığı Metropolitan Planlama Dairesi'nde ulaşım Planlaması Baş Uzmanı olarak çalıştı. 1982-84 yılları arasında özel kesimde inşaat konusunda çalışan öncü, 1984'ten bugüne, yine özel kesimde, ulaşım konusunda çalışmaktadır. 1978-82 yılları arasında ODTÜ ve ADMMA'da part-time olarak Mimarlık Şehir Planlama ve Ulaşım Planlama dersleri vermiştir.

Toplutaşımın Tamamlayıcısı Olarak Bisiklet

Erhan ÖNCÜ

Bisikletin Fiziksel Gelişimi

Kont de Sirvoc tarafından yapılan ilk bisiklet Fransa'da kraliyet bahçesinde görüldüğünde, bu buluş, zenginlerin yeni bir eğlence aracı (hobby-horse bicycle) olarak değerlendirilmekteydi. Direksiyonu olmayan ve oturanların ayaklarıyla yeri iterek hareketi sağladıkları, oldukça ağır olan bu "oyuncaklar" bir moda dalgası halinde, velosiped adıyla, tüm Avrupa'da 18. yüzyıl sonlarında yayılmaya başladı. Eğlence ve gösteriş aracı olarak hızla yaygınlaşan bisikletin fiziksel yapısı da değişti ve gelişti. Üçgen bir iskelet, oturma selesi ve tekerlerle birlikte dönen bir pedal eklenirken, ağırlığı da azaldu.

Tahta tekerlekli bu bisikletlerin eğlence ve gösteriş amacı dışındaki ilk kullanımı Fransız Posta İdaresinin bir projesiyle ortaya çıktı. Kırsal alanda posta dağıtımı için 1930 yıllarında başlanan uygulama kötü hava koşulları, kırsal alandaki eğimli yollar ile yetersiz yol şebekesi nedeniyle, kısa ömürlü oldu.

Popülaritesini kaybeden bisiklete, 1939 yılında ilave edilen ve itme gücünü artıran çark ve zincir bile, giderek sönen bisiklet modasını eski düzeyine getiremedi. 1867 yılında Fransız Ordusunda kullanılmak üzere kitle üretimine geçilen ancak daha sonra ordu tarafından kullanımından vazgeçilen bisikletlere 1868'de dolgu lastiklerin takılması ile bisiklet kullanımı canlanmaya başladı ve 1888'den sonra bisiklete de uygulanan havalı lastiklerle bisikletin altın devri başladı.

Hafif metallerin üretimde kullanılması, vites takılması ve telli tekerleklerin geliştirilmesi ile bisiklet, 1900 yıllarında, bugün bildiğimiz bisiklet haline geldi.

Kentsel Ulaşım Aracı Olarak Bisiklet

Kentsel yolculuklarda bisiklet kullanımı 1900 yıllarında yaygınlaşmaya başlamıştır. Ancak, otomobilin kent içi yolculuklarda kullanılmasıyla birlikte, 1920'lerden başlayarak, bisiklet kullanımında çok büyük ve uzun süreli bir

düşüş görülmüştür. Otomobiller için tasarlanan ve inşa edilen yollar, kentten uzakta banliyölere yayılan konutlar, bisiklet kullanımını zorlaştırırken; artan otomobil sayısı ile ortaya çıkan sıkışıklık ve kazalar bisiklet kullananları caydırıcı etmenler olmuştur. Otomobille bisiklet arasında ortaya çıkan bu çatışmada bisiklet kaybeden taraf olmuştur.

Otomobile dayalı ulaşım maliyetlerinin giderek karşılanamaz boyutlara ulaşması, otomobillerin neden olduğu çevre kirlenmesi ve trafik sıkışıklığının hızlı aruşına 1970'lerin başlarında yaşanan petrol krizi de eklenince, otomobil kullanımını konusunda kamuoyunun davranışları değişmeye başlamıştır. Aruk bu tarihten sonra otomobile seçenek olarak planların geliştirmeye çalışmaları iki ulaşım türünden birisi toplutaşım, diğeri ise bisiklettir. Ancak otomobile seçenek olması düşünülen bu iki tür birbiriyle yarışan değil, birbirini tamamlayan özellikler göstermektedirler.

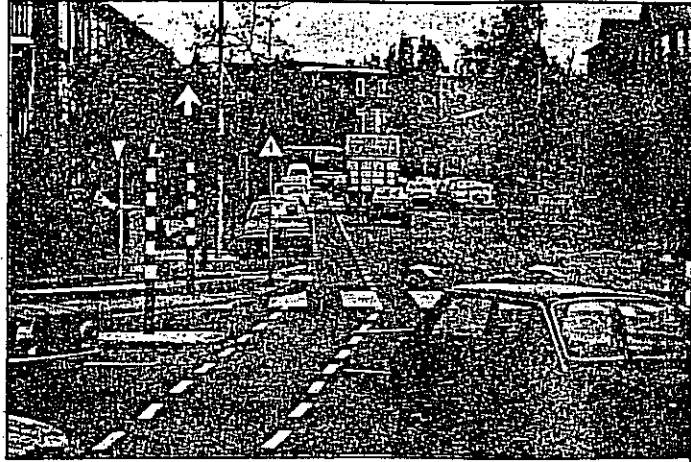
Günümüzde pek çok ülkede bisiklet yaygın kullanılan bir

Otomobiller için tasarlanan ve inşa edilen yollar, kentten uzakta banliyölere yayılan konutlar, bisiklet kullanımını zorlaştırırken; artan otomobil sayısı ile ortaya çıkan sıkışıklık ve kazalar bisiklet kullananları caydırıcı etmenler olmuştur.

kentsel ulaşım aracıdır. Bir uçta Japonya, Danimarka, İsveç, Hollanda gibi sanayileşmiş ülkelerde ve diğer yanda Hindistan, Endonezya, Afganistan, Mısır gibi az gelişmiş ülkelerde bisiklet yaygın kullanım alanı bulmuştur. İş amaçlı yolculuklarda bisiklet kullanım oranı Kopenhag'da (Danimarka) %17, Upsala'da (İsveç) %20, Rotterdam'da %43, Stevenage'da (İngiltere) %10'a¹ ulaşmaktadır. Kopenhag'da tüm zirve saat yolculuklarının %20'si², Nagoya'da (Japonya) tüm yolculukların %10'u bisikletle yapılmaktadır.³ Herhangi bir sayısal veri bulunmamakla birlikte, Çin Halk Cumhuriyeti'ndeki tüm kentlerde, toplam yolculukların en büyük bölümünün, bisikletle sağlandığını belirtmek yanlış olmayacaktır.

Bisiklet Yolculuklarının Özellikleri

Yapılan araştırmalar, bisikletle bir gramlık bir ağırlığın bir kilometre taşınmasında 0,15 kalori, aynı işin yürüyerek yapıldığında 0,75 kalori harcandığını ortaya çıkarmıştır. Yaya dahil, tüm ulaşım türleri içinde, birim yolculuğu en az enerji tüketerek gerçekleştiren bisiklet, kullanıcılarına özel otomobile benzer avantajlar sağlar. Örneğin bisiklet yolculukları otomobildeki gibi sabit bir zaman tarifesine, sabit bir güzergaha bağlı değildir. Kapıdan kapıya hizmet sağlar ve sınırlı düzeyde de olsa yük taşıma olanağı vardır. Otomobil ulaşımıyla kıyaslandığında bisiklet önemli üstünlükler sağlar. Bunlar arasında yolculuk maliyetinin çok düşük oluşu, yolda ve park halinde az yer kaplaması, hava kirliliği ve gürültü yaratmaması, öldürücü kazalara yol açmaması sayılabilir. Ancak, bisiklet kullanımının belirli kısıtları bulunmakta ve bunlar bisikletin yaygın kullanımını önlemektedir. Örneğin bisiklet yolculukları topografyaya (eğime), iklim ve trafik koşullarına çok duyarlıdır. Ayrıca biyolojik enerji kullanan bisiklet yolculuğu sonunda fiziksel yorgunluk oluştuğundan, bisiklet yolculuklarının uzunluğu sınırlı olmaktadır. Aktarma amacıyla



Amsterdam'da bisiklet seridi.

toplulaşım istasyonlarına yapılan bisiklet yolculuklarının ortalama 1,5 km (5 - 10 dak.)⁴, bisikletin tek ulaşım türü olduğu yolculuklarda ortalama 3 - 4 km yolculuk uzunluğu saptanmıştır.¹ Yolculuk uzunluğu, yolculuk amacına göre de değişebilmektedir. Örneğin, iş amaçlı yolculukların ortalama 5 km, ticaret amaçlı yolculukların en çok 4 km olduğu, bir başka araştırmada ortaya çıkmıştır.⁵

Çevreye en az zarar vererek ucuz ve esnek bir ulaşım sağlayan bisiklet yolculuklarının geliştirilmesi, son yıllarda tüm plancılar tarafından savunulmaktadır. Bu amaçla, bisikletler için özel yollar yapılmakta, mevcut yollarda şeritler ayrılmakta, kavşaklarda özel önlemler alınmakta, alış. veriş merkezi, okul gibi büyük kullanışlarla toplulaşım istasyonlarında park yerleri düzenlenmektedir. Bunlar için tasarım standartları geliştirilmekte⁶, yeni örgütler kurulmakta ve fi-

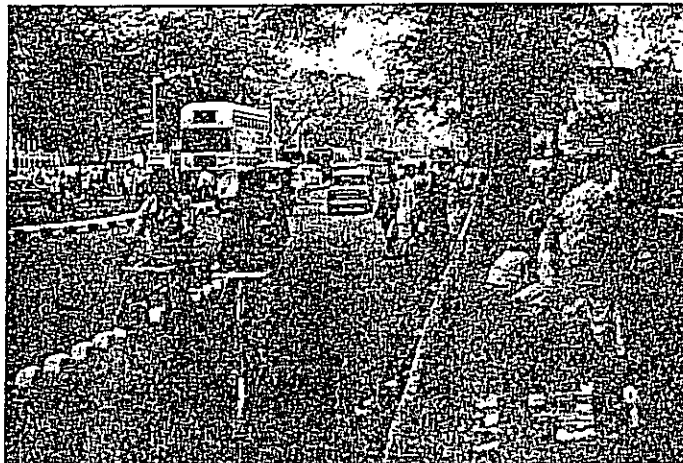
nansman kaynakları yaratılmaktadır. Örneğin, Oregon'da (ABD) toplanan akaryakıt vergisinin %1'i bisiklet ve yaya ulaşımının geliştirilmesine ayrılmaktadır. Bu kaynak sayesinde 1975 yılında bisiklet yolları 360 km'ye ulaşmıştır.¹ Bisiklet ulaşımının devlet tarafından daha güçlü olarak desteklendiği Japonya'da 1970'da yapımına başlanan bisiklet yolları 1979'da 26.121 km'ye, bisiklet izleri 480 km'ye, bisiklet ve yayanın ortaklaşa kullandığı kaldırımlar 19.394 km'ye ulaşmıştır.⁷

Toplulaşımın Tamamlayıcısı Olarak Bisiklet

Kentlerde yüksek kapasiteli ve hızlı toplulaşım sistemlerinin kullanımıyla birlikte sistemin ulaşılabilirliğinde sorunlar ortaya çıkmaktadır. Özellikle banliyö treni gibi büyük durak aralıkları (1,5 - 4 km) olan sistemlerin durak-

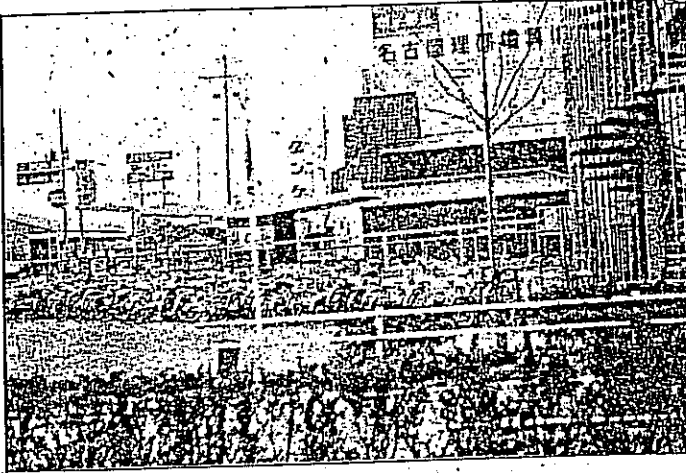
Yaya dahil, tüm ulaşım türleri içinde, birim yolculuğu en az enerji tüketerek gerçekleştiren bisiklet, kullanıcılarına özel otomobile benzer avantajlar sağlar.

Çevreye en az zarar vererek ucuz ve esnek bir ulaşım sağlayan bisiklet yolculuklarının geliştirilmesi, son yıllarda tüm plancılar tarafından savunulmaktadır. Bu amaçla, bisikletler için özel yollar yapılmakta, mevcut yollarda, şeritler ayrılmakta, kavşaklarda özel önlemler alınmakta, alış. veriş merkezi, okul gibi büyük kullanışlarla toplulaşım istasyonlarında park yerleri düzenlenmektedir.



New Delhi'de bisiklet yolu.

Nagoya'da metro istasyonu yanı bisiklet parkı.



Bisikletten aktarma yapılarak gerçekleştirilen toplu taşıma yolculukları ile önemli yararlar sağlanmaktadır. Öncelikle toplu taşımanın etki alanı artmakta ve daha verimli çalışması sağlanmaktadır.

Toplu taşıma ulaşmak için bisikletten yararlanılması ve genelde bisikletin kentsel yolculuklarda kullanımının yaygınlaştırılması için bisiklet ulaşımının maliyet, çevre ve enerji boyutları konusunda kamuoyunu aydınlatmak üzere kampanyalar açılmalıdır.

Japon Hükümeti 1979 yılında 47 bisiklet parkının yapımı için yaklaşık 1,2 milyar TL kaynak ayırmıştır.

larına yaya olarak ulaşabilen nüfus sınırlı olmakta, bu sayı düşük yoğunluklu banliyölerde daha da azalmaktadır. Durak mesafesi büyük olan toplu taşıma türlerinin duraklarına ulaşımı kolaylaştırıcı bir önlem olarak, Banda otomobiller için kullanılan, "park and ride" yöntemi, bisikletlerle uygulandığında daha da büyük yararlar sağlamaktadır.

Merkeze kadar götürülmeyen özel aracın çevredeki toplu taşıma duraklarında bırakılarak, toplu taşıma aktarma yapılmasının örnekleri oldukça eskiye dayanmaktadır. 1930' lardan başlayarak Bau kentlerinde etkinleşen banliyö demiryolu yolculuklarında benzer uygulamalar görülmüştür. Bu dönemde banliyölerden ve kırsal kesimden kente yapılacak yolculuklarda kullanılan atlar ve atlı arabalar istasyon çevresindeki ahırlara bırakılarak demiryolu kullanılmaktaydı.⁸

Bisikletten aktarma yapılarak gerçekleştirilen toplu taşıma yolculukları ile önemli yararlar sağlanmaktadır. Öncelikle toplu taşımanın etki alanı artmakta ve daha verimli çalışması sağlanmaktadır. Ayrıca bu yolculuklarda enerji, kirlenme, trafik sıkışıklığı, park yeri açısından avantajlar sağlanmaktadır. Bisiklete geçen yolcular otobüs gibi bir başka toplu taşıma türünden geliyorsa, otobüsler rahatlamakta, kısa mesafeli yolculuklar gereksiz yere otobüse yüklenmemektedir.

ABD'de BART sisteminin banliyö alanlarındaki duraklarında planlanan otomobil aktarma (park and ride) alan-

larının yeterince kullanılmadığı görülmüş, deneme niteliğinde imal edilen ve istasyonlara yerleştirilen bisiklet dolaplarının aylık olarak kiralanması planlanmıştır. Deneme sonucunda bisiklet dolaplarının istem karşısında yetersiz kaldığı ortaya çıkmış; hem sayıca artırılması hem de yaygınlaştırılması yoluna gidilmiştir.

Demiryolu banliyö işletmelerinin etkin bir biçimde kentsel alanlara yayıldığı Japon örneklerinde ise, hiçbir özendirici ve yönlendirici önlem alınmadığı halde, istasyonların çevreleri bisiklet park yerleri olarak kullanılmaktadır. Bisiklet ve demiryolu aktarma yolculukları o denli yaygınlaşmıştır ki, istasyon çevrelerinde bisiklet park yerleri tasarlanmadığı için park edilmiş bisikletler yaya kaldırımlarını kaplamakta, hatâ yollara da yayılarak trafiği tıkamaktadır.⁴ Japon hükümeti ve yerel yönetimleri, hem demiryolunun hem de bisikletin verimli bir biçimde kullanımı anlamına gelen bu uygulamayı desteklemek ve düzenlemek amacıyla yoğun çalışmalar yapmaktadır. Japon Hükümeti 1979 yılında 47 bisiklet parkının yapımı için yaklaşık 1,2 milyar TL kaynak ayırmıştır.⁷ Bunların bir kısmı demiryolu istasyonlarında çok katlı ve asansörlü binalar şeklindedir. Ayrıca, 1979 yılında, bisiklet parklarının yapımı ve işletilmesi için özel bir birim kurulmuş, mevcut parklar bu birime bağlanarak, aynı yıl içinde, toplam 10 bin bisikletlik park yeri, aynı yönetim altında toplanmıştır.

Ülkemiz Kentiçi Ulaşımında Bisiklet Kullanımı

Büyük kentlerimizde yapılan ulaşım etütleri, kentsel yolculuklarda bisiklet kullanımının yok denecek düzeyde olduğunu ortaya çıkarmıştır. Orta boy kentlerimizde ise az da olsa bisikletin kent içi yolculuk aracı olarak kullanımına rastlanmaktadır. İklim koşullarının uygun olduğu Adana, Mersin, İskenderun'da; Eskişehir, Adapazarı, İzmit gibi dar gelirli işçi kesiminin yoğunlaştığı kentlerde; Konya gibi, topografyası elverişli kentlerde bisiklet kullanımının yaygınlaştığı gözlenmektedir.

Ülkemizde bisiklet kullanımının mevcut durumunun değerlendirilmesi, geliştirilmesi ve planlanıp yönlendirilmesi amacıyla herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Bu nedenle bisiklet konusundaki değerlendirmeler gözlemlerle sınırlı kalmaktadır. Sayısal tek veri, ülkemizdeki bisiklet yapımcılarının üretimleri konusundadır. Yapımcılar, 1962-1963 yıllarında, üretimin 250 bini aştığını, ancak giderek azalan istem sonucunda 1979 yılında üretimin 30 bin düzeyine düştüğünü belirtmektedirler. Türkiye'de bugün yaklaşık 700 bin bisiklet olduğu tahmin edilmekte, yani yaklaşık bisiklet başına 64 kişi düşmektedir. Japonya'da ise daha 1976 yılında 45 milyon bisiklet bulunmakta, bir otomobil başına 3,9 kişi düşerken, bir bisiklet başına 2,5 kişi düşmektedir.⁴

Ülkemizde bisiklet genellikle çocukların ve gençlerin oyun, eğlence aracı olarak görülmektedir. Plancılar ve ulaşım ile ilişkili uygulayıcılar bisikleti bir kentsel yolculuk aracı olarak değerlendirmedikleri için, bisiklet kullanımının geliştirilmesi amacıyla bisiklet yolu, izi gibi hiçbir destekleyici uygulama yapılmamıştır. Bu yönlerdeki tek uygulama örneği olarak bazı fabrikalarda işçilerin bisikletlerini kilitleyerek bırakmaları bisiklet park alanlarının yapıldığı gözlenmiştir. Bu uygulama ise bisiklet kullanımının geliştirilmesi amacıyla değil, sanayi alanlarının çevresinde işçilerin oluşturdukları gecekondularla fabrika arasında ortaya

çıkan bisiklet yolculuklarının ihtiyaçlarını karşılamak üzere gerçekleştirilmektedir.

Bisikletin toplu taşıma ile özellikle demiryolu sistemi ile bütünleştirilmesi konusunda herhangi bir çalışma henüz ülkemizde yapılmadığı gibi, bu yönde bir istem ve eğilim de görülmemektedir. Bisikletlerin park edilerek demiryoluna aktarma yapılması konusunda bir istemin oluşmaması, demiryolu ulaşımının kenderimizdeki işletme ve hizmet düzeyinin çok düşük olmasına bağlanabilir. Diğer yandan, kentlilerin kültür düzeyleri ve kentteki suç oranları dikkate alındığında, kişilerin bisikletlerini kilitli bile olsa gün boyu istasyon önüne korumasız bir biçimde bırakmaları beklenemez.

Ülkemizde Bisiklet ve Toplu Taşımanın Bütünleştirilmesi

Büyük kentlerimizdeki banliyö demiryolu sistemleri incelendiğinde hemen hepsinde demiryolunun kent içinde önemli merkez alanlarından ve konut bölgelerinden geçtiği, ayrıca yürürlükteki ve hazırlanmakta olan kent planlarında gelişmelerin demiryolu çevresinde özellikle yoğunlaştırıldığı görülmektedir. Her ne kadar şu anda demiryolu ulaşımında işletme ve hizmet düzeyi çok düşükse de bunların artırılması ve demiryolu ulaşımının geliştirilmesi ülkemiz için bir zorunluluktur. Kıt kaynakları nedeniyle otobüs gibi esnek ve yaygınlaştırılabilen toplu taşıma türlerini yeterince geliştirmeyen ve otomobil kullanımıyla ortaya çıkan maliyetleri ödeyemeyen ülkemizde demiryolu ve bisikletin bütünleştirilmesi önemli yararlar sağlayacaktır.

Özellikle, demiryoluna dayalı olarak gelişmeyi öneren kent planlarının gerçekleştirme şansını da artıracak toplu taşıma-bisiklet bütünleşmesi konusundaki çalışmalara hemen başlanmalıdır. Mersin, Iskenderun, Tarsus, Adana gibi bisiklet için çok elverişli iklim koşulları olan kentlerle, demiryolu çevresinde planlı kentsel gelişmeler önerilen İstanbul, Ankara, İzmir gibi metropolitan kentlerde, bu amaçla, ilgili kuruluşlar eşgüdüm içinde konuyu ele almalıdırlar. Bu amaçla, bir yandan demiryolunda işletme ve hizmet düzeyi geliştirilip bisikletler için güvenli park yerleri açılırken, diğer yandan bisiklet yolları ve izleri yerel yönetimler tarafından gerçekleştirilmelidir. Tüm bunların ötesinde, toplu taşıma ulaşmak için bisikletten yararlanılması ve genelde bisikletin kentsel yolculuklarda kullanımının yaygınlaştırılması için bisiklet ulaşımının maliyet, çevre ve enerji boyutları konusunda kamuoyunu aydınlatmak üzere kampanyalar açılmalıdır.

Ulaşımla ilgili araştırmalarla yükümlü bulunan kuruluşlarla planlılar, bisiklet kullanımının ülkemiz kentlerinde uygulanabilirliği, bisiklet yolları, izleri gibi altyapıların tasarımı ilkeleri ve standartları konusunda çalışmalara başlanmalıdır. Bisiklet ulaşımı konusunda diğer ülkelerle ülkemiz arasındaki bilgi ve uygulama açığının giderilmesi için tüm ilgililer üstlerine düşen görevi gerçekleştirmelidir.

Sonuç

Bir uça sanayileşmiş ülkelerde, bir uça az gelişmiş ülkelerde bisikletin ulaşımındaki etkin kullanımıyla, ülkemizin bisiklet konu-

sundaki umursamazlığı karşılaştırıldığında, her yıl ortaya çıkan ekonomik kayıplar çarpıcı olmaktadır. Bisikletin kent içi yolculuklarda kullanımının genelde artırılmasından öte, bisikletin toplu taşımanın eksikliklerini giderecek biçimde kullanımı konusunda gelişmiş ülkelerde önemli adımlar atılmaktadır. Ülkemizde de bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve toplu taşıma sistemlerinin en verimli besleyicisi olarak kullanılması için geç kalmış çalışmalara bir an önce girilmeli, enerji, çevre ve maliyet boyutlarıyla bisiklet konusunda kamuoyu bilinçlendirilerek ulaşımında "bisiklet/toplu taşıma dönemi" başlatılmalıdır.

Kaynaklar

1. C.F. Floyd, The Future of the Bicycle as a Mode of Transportation, Traffic Quarterly, 1977, Vol. 31, No.1, ss.137-152.
2. Paul Rutter, Planning for Man and Motor, Pergamon Press, London: 1961.
3. Nagoya City Planning Bureau Statistics, 1979, Çoğaltma.
4. Hitoshi Yamakawa, Various Problems Involved in Bicycle Traffic, LATSS Research, Vol.2, 1978, ss.108-118.
5. C.E.Ohrn, Predicting the Type and Volume of Purposeful Bicycle Trips, The Bicycle as a Transportation Mode T.R.R. No.: 570, ss.14-18.
6. Institute of Transportation and Traffic Eng. Bikeway Planning Criteria and Guidelines, California: 1972.
7. Prime Minister's Office, Japanese Government White Paper on Transportation Safety, Tokyo: 1980.
8. S.Bailey ve H.Dimitriou, The Commuter and 'park-and-ride', Traffic Quarterly, 1969, pp.561-573.
9. James Konski, Bicycle Anarchy, Transportation engineering Journal, No. 1, TE.4, Nov. 1973, s.757.
10. Jason Yu, Bicycle as a Mode of Urban Transportation, Traffic Engineering, Vol. 43, No? 12, Sep. 1973, ss.35-38.
11. V.R. Desimore, Planning Criteria for Bikeways, Transportation Engineering Journal, Vol.: TE.3, 1973, ss.609-625.

Bisikletin kent içi yolculuklarda kullanımının genelde artırılmasından öte, bisikletin toplu taşımanın eksikliklerini giderecek biçimde kullanımı konusunda gelişmiş ülkelerde önemli adımlar atılmaktadır.

Nehare Top,
1984'de ODTÜ Şehir ve
Bölge Planlama
Bölümü'nden mezun oldu.
1985 yılına dek özel
kesimde imar planlığı
yaptı. 1985'den bu yana
EGO Ulaşım Planlama ve
Raylı Sistem Dalresi'nde,
ulaşım plancısı olarak
çalışıyor.

Bir Ulaşım Türü Olarak Yaya ve Yaya Mekanları Üzerine Düşünceler

Nehare TOP

Kentleşmenin oluşum evresinde, ulaşım gereksinimi binek hayvanlar ya da onlar tarafından çekilen taşıtlar ile ya da doğrudan yaya olarak karşılanıyordu. Bu durum yaygın olmayan ve sık kent dokularının oluşmasına yol açıyordu. Ulaşımın temel unsur olması sonucu yaya trafiğine önem veriliyor ve yollar geçerli olan teknolojiye uygun alan ve altyapılar gözetilerek tasarlanıyordu.

Sanayileşme ve mekanizasyonla birlikte, ulaşımın gelişmesi sonucu, kent içi ulaşım gereksinimi motorlu araçlarla karşılanmaya başlanmıştır. Bu dönemde kent nüfusu da arttığından, makroformda yayılmalar olmuş; konut - işyeri - okul yollarının mesafesinin artması ile birlikte motorlu araçlara bağımlılık artmıştır.

Bu gelişmelerle birlikte yaya, binek hayvanı ya da onlar tarafından çekilen arabalar için yapılan yollar, motorlu araçlar için dar kalmış; ve trafik sorunları ortaya çıkmıştır. Bu arada, daha önce sadece

yayaların kullanımındaki alanlar, araç trafiği ya da park yeri gereksinimi için kullanım değiştirmeye başlamıştır. Bu durum, özellikle, merkez ve eski kentin yayılma alanlarında, çözümlenmesi güç sorunlara yol açmış; yeni yerleşim alanları ise planının gelecekteki trafik yükünü görme potansiyelini aşan bir gelişme göstermiştir.

Motorlu araç trafiği ile gelen mekan sorunlarının çözüm zorlukları, yayalar için ayrılmış alanların araçlar tarafından işgaline neden olmuştur. Böylelikle gidererek ulaşımın ana unsurun insan, yaya olduğu unutulmuş ve bu unutulmuş araçlara yönelik planlama ile pekiştirilmiştir.

Ülkemizde taşıt öncelikli planlamanın yayaya getirdiği pratik sorunların artması ve planlamada insana öncelik bilincinin tüm sektörlerde gelişmesi ile birlikte; son yıllarda yayanın ve yaya mekanlarının durumu, büyük kentlerden ve kıyı şeridindeki turistik yerleşmelerden başlayarak bir değişime sürecine girmiştir. Bu süreci hızlandırmak için, yayayı ve yaya trafiğini tanımak,

önemsemek ve düzenlemek gerekmektedir.

Hangi Mekanlar Yaya İçindir?

Yaya mekanlarını, yaya bölgeleri, yaya yolları, kaldırımlar ve yaya geçitleri kategorilerine ayırmak olası. Yaya bölgeleri, merkezi iş alanında, konut ya da tarihi ve turistik kent dokusunun olduğu alanlarda uygulanmaktadır. Yaya yolları kent içerisinde özellikle yaya bölgelerini ve okul, eğlence, alış-veriş ve benzeri çekim merkezlerini hedefleyen, araç trafiğinden arındırılmış yollardır. Ancak bu yollar acil durumlarda ambulans, itfaiye vb. araçların geçebileceği şekilde tasarlanır ve genellikle trafik yolları ile kesintili bir aks oluştururlar. Kaldırımlar cadde ve sokakların iki yanında yayalar için ayrılmış alanlardır; yolun genişliği ve yanlarındaki arazi kullanımının yoğunluğu ile oranlı genişliktedirler. Yaya geçitleri ise trafik yolu ile karşılaşan yayanın yolun diğer tarafına, yolla eşzeminli, yolun altından

Motorlu araç trafiği ile gelen mekan sorunlarının çözüm zorlukları, yayalar için ayrılmış alanların araçlar tarafından işgaline neden olmuştur. Böylelikle gidererek ulaşımın ana unsurun insan, yaya olduğu unutulmuş ve bu unutulmuş araçlara yönelik planlama ile pekiştirilmiştir.

ya da üstünden geçmeleri için düzenlenen alanlardır. Bunların dışında ülkemizde henüz pek fazla uygulanmayan yürüyen bant ve merdivenler kapalı kamu mekanlardaki yaya hareketlerini kolaylaştıran tesislerdir.¹

Yaya Hareketleri Nasıl Belirlenir?

Yaya hareketleri, ulaşım sistemlerinin tasarım ve işletmesinde en önemli faktörlerden biridir. Yoğun yaya hareketleri kamusal alanlarda, aktarma terminallerinde, yüksek katlı yapılaşmanın olduğu alanlarda, tiyatro, stadyum vb. ana yolculuk üretim merkezlerinde oluşmaktadır. Günümüzde yaya özelliklerinin, tüm çok türlü (yani birden fazla ulaşım türünü kapsayan) trafik ve ulaşım çalışmalarında dikkate alınması zorunlu görünüyor.

Yaya akımı analizi genel olarak yaya gruplarının ortalama yürüme hızına dayanmaktadır. Yaya grupları arasında ya da grup içinde yolculuk amacı, arazi kullanımı, grup tipi ve diğer faktörlerden doğan akım özelliklerinde farklılıklar vardır. Dolayısıyla ortaya kompleks bir yolcu kompozisyonu çıkmaktadır. Örneğin, iş amaçlı yolculuklar hergün düzenli ve aynı olanaklarla yapıldıkları için daha hızlıdır. Oysa alışveriş amaçlı yolculuklar, özellikle arada durmak için duraklarla birlikte daha yavaştır. Yine yaşlı ve genç nüfus, yolculuk amacına bağlı olmayan hız farklılıkları gösterirler. Bu nedenlerle, yaya hareketleri için hız, hacim ve yoğunluk belirlemelerinde diğer türler için yapılanlardan farklı yöntemler kullanılıyor.

Mevcut yapılaşmanın olduğu alanlarda doruk süre (15 dakikalık) içindeki yaya sayısının toplam yayaya ayrılan alana oranlaması yoluyla sunulan hizmet düzeyi saptanabilir. Yaya ve yaya grubu başına ayrılan alan bir ölçüt olarak değerlendirilebilir. Yaya grubu başına 12 m² ve üstünde alan en üst, 0,6 m² ise en düşük hizmet düzeyi olarak kabul edilmektedir. ayrıca yayanın alan



Woonerf sokağında yaya önceliği saklı, otomobillerin dışlanmadığı ama çocukların rahatça oynayabildikleri bir mekanı başarıyla oluşturulabilmiş.

içinde rahat yürüyebilmesi, karşı yönden gelen yaya akımı, bazı kent mobilyalarının konumu, sunulan alan içinde dolaşım ya da beklemede olanların oranı gibi diğer ölçütler de sunulan hizmet düzeyini etkilemektedir.²

Yeni açılacak gelişme alanlarında ise yaya hareketleri önce nüfus ve nüfusun özelliklerine, arazi kullanımına ve özellikle kamusal alanların yoğunluğuna göre belirlenmektedir.

Kent içindeki en önemli yaya hareketlerinden biri de aktarma terminallerinde gerçekleşmektedir. Büyük kent merkezlerinde otobüs - otobüs, otobüs - minibus, otobüs - metro gibi ulaşım türleri arasında yapılan aktarmalar sırasında ya da doğrudan bu türlerden biri ile kent merkezine doruk saatte yoğun yolculuk isteminden doğan yaya hareketleri büyük önem taşımaktadır. Örneğin, Ankara Ulaşım Ana Planı'na göre Ankara Metrosu'nun 1. aşaması işletmeye açıldığında, Kızılay'daki metro çıkışlarında sabah doruk saatinde 23998 yolcu kadarlık bir yaya akımı oluşacaktır.³ Bu rakam, Kızılay merkezine diğer ulaşım türleri ile gelen ve bölgenin kendi içinde oluşan yaya akımı ile birleştiğinde çok daha ciddi yolculuk sayılarına ulaşılacaktır.

Özellikle kapalı mekanlarda (metro istasyonları gibi) oluşan yaya hareketlerinin düzenlenmesinin yaşamsal yararları söz konusudur. Bu tür düzenlemelerde mevcut ve gelecekteki yolcu sayıları göz önüne alınarak yürüyen bant ve merdivenler kullanılmaktadır.

Yaya Mekansal Planlamaya Ne Ölçüde Katılıyor?

Türkiye'de mekansal planlama taşıtlara göre yapılmaktadır. Plancıya sunulan plan öncesi verilerin başında karayolu geçişi gelir. Genellikle kenti ortadan ikiye bölecek şekilde tasarılan bu yol; mülkiyet, jeolojik yapı, su durumu gibi planı belirleyecek olan vazgeçilmez unsurlardan biridir. Yerleşmenin ortasından geçen bir nehir kadar belirleyicidir ve özellikle küçük yerleşmelerde, ölçeği nedeniyle, daha da belirgindir. Plancı da, mekan tasarımına, bu karayolu geçişinin en geniş olarak ele alındığı ve genişliğine göre bir hiyerarşinin olduğu bir yol ağı tasarımı ile başlar. Bu kademeli yollar dizisi arasında kalan adalara kullanım türü ve yoğunluk saptaması ile plan tamamlanmış olur. Kullanım alanları arasında araç ile ulaşımın, geçişin en iyi sağlandığı, otopark sorununun çözümlendiği plan da en başarılı plan olur. Plancılar bu başarıyı "sistem çalışıyor, işliyor" diye tanımlarlar. Oysa sistem araçlar ve araç içinde olma üstünlüğüne sahip yolcular için çalışmaktadır.

Söz konusu mekansal planlamada, yayanın kullanımına ayrılan alanlar kaldırılmaz, bu kaldırılmalara açılan 7 m standartlı yaya yolları ve araçların hiçbir koşulda giremeyecekleri dokularda oluşturulan yaya bölgeleridir. Kaldırımların genişlikleri bitişik olarak izledikleri yolun genişliği ile orantılı olarak artar. Yani yol ne kadar

Kullanım alanları arasında araç ile ulaşımın, geçişin en iyi sağlandığı, otopark sorununun çözümlendiği plan da en başarılı plan olur. Plancılar bu başarıyı "sistem çalışıyor, işliyor" diye tanımlarlar. Oysa sistem araçlar ve araç içinde olma üstünlüğüne sahip yolcular için çalışmaktadır.

Yaya alanları ve bunlara ulaşan yaya yolları tasarımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve aynı zamanda trafik kargaşasından, araç işgalinden arındırılmış, sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak olmalıdır.

genişse kaldırım da ona göre genişler. Oysa kaldırım o yolu kullanan araçların içindekilerden çok, iki yanındaki kullanımlara gelip giden yolculara göre tasarlanmalıdır. Günümüzün planlama pratiğinde çoğu plancılar daha önceden belirlenmiş yaya yolculuklarına göre kaldırım ya da yaya yolu tasarlamıyor. Örneğin çocuklar tarafından yapılan okul amaçlı yaya yolculuklarının hedefi olan okul önlerinde kaldırım genişletmeleri gibi tasarımlar ise olması gereken doğal çözümler gibi değil, bir duyarlılık olarak algılanıyor.

Kentte Ne Kadarlık Bir Yaya Akımı Oluşur ve Bu, Kentsel Tasarımı Ne Ölçüde Etkilemelidir?

Örneğin, Ankara Ulaşım Etüdü'ne göre, kent içinde, gün boyu yapılan toplam yolculukların üçte biri, yaya yolculuklarıdır. Bu değer, özel araç ile yapılanların yaklaşık ikibuçuk katıdır ve motorlu araçlarla yapılan yolculukların başlangıç ve bitişinde ya da aynı bölge içerisinde gerçekleştirilen kısa mesafeli yaya hareketlerini kapsamamaktadır.⁴ Kaba bir hesaplama Ankara'da hergün başlangıç noktasından bitiş noktasına yaya olarak 1.5 milyon yolculuk yapılmaktadır. Özel oto ile yapılanlar bir yana, bu sayı EGO otobüslerinin karşıladığı yolculuklardan bile çok fazladır.

Ankara Ulaşım Etüdü, yaların %58'inin okul, %22.6'sının alışveriş ve %11.7'sinin iş amaçlı yolculuk yapıldığını gösteriyor. Yani, yaya yolculuk yapanların büyük bir çoğunluğu öğrenciler, daha doğrusu, ilk ve orta öğretim öğrencileri.

Ankara örneğinde toplam yolculukların üçte biri kadar büyük sayılara ulaşan yaya yolculukları, kentin büyüklüğü ile ters orantılı olarak artmaktadır. Küçük ölçekli yerleşmelerde yolculukların tamamına yakın kısmı yaya olarak yapılıyor. Ayrıca toplu taşıma sisteminin yetersiz olduğu orta boy yerleşmelerde yaya yolculukları bir zorunluluk olarak söz konusudur.

Mekansal plancılar, yerleşmenin ölçeğine ve yerel özelliklerine göre değişen yaya alanları ve yaya yolları planladıklarında, yukarıda sözü edilen zorunluluk, zevkle yapılan bir eyleme dönüşecektir. En azından merkez, eğitim ve sosyal amaçlı kullanım alanlarında yayaya yönelik önlemlerin, tasarımların geliştirilmesi zorunlu kılınmalıdır. Bu tür bir çalışma kavşak, otopark gibi taşıtlara yönelik çözümler kadar anlamlı olacaktır.

Yaya alanları ve bunlara ulaşan yaya yolları tasarımında amaç; öncelikle bir ulaşım türü olarak yaya yolculuklarına mekan açmak ve aynı zamanda trafik kargaşasından, araç işgalinden arındırılmış, sosyal ve kültürel yaşamı zenginleştiren mekanlar oluşturmak olmalıdır. Çünkü gelişen kent hayatı ile birlikte yayaaların gitgide bilinçlenmesi sonucunda, yaya mekanları düzenlemek ekonomik olduğu kadar sosyal bir etkinlik olmaktadır.

Yayaya Yönelik Planlama Yaklaşımları

Bu konuda iki temel yaklaşım söz konusu: Taşıt ve yaya trafikleri ayrıştırmak ya da bütünleştirmek.

Ayrıştırma yaklaşımı, araç ve yayanın gereksinimlerini farklılaştırılması iki mekanda çözmeye çalışmaktadır. Doğal olarak koşullandırıldığımız bu varsayımın özü yayaların kaldırılma ve araçların trafik şeritlerinde bulunma hakkıdır. Yer yer kaldırım genişleyip bir

yaya bölgesine, trafik şeritleri genişleyip bir meydan ya da otoparka dönüşse de kural aynı kalmaktadır.

Örneğin, yaya ve araç trafiğini, aynı düzlemde ve farklı iki yol ağı ile çözme ilkesini benimseyen Radburn düzeninde, iki şebekenin kesişme noktalarında katlı çözümler ya da farklı zamanlı geçişler söz konusudur. Bu düzenleme ile içinde çeşitli sosyal ve kültürel ilişkileri barındıran otomobil öncesi dönemin sokağı ile içinde yalnızca araç trafiğini barındıran otomobil dönemi sokağı birbirinden ayrıştırılmıştır. Güncel eğilimlerle, Radburn düzeninin bir otomobil - yaya optimizasyonu biçiminden çıkılıp, toplu taşıma/yaya ağırlıklı, ancak diğer araçlarla da ulaşılabilirliği dikkate alan bir biçimde, ele alınması gerekmektedir.

Kent merkezinde yolların trafiğe tamamen kapandığı yayalaştırma projeleri başarı ile uygulanmaktadır. Ancak, konut alanlarında bu tür projelerin uygulanabilirliği sınırlıdır. Araştırmalar kişilerin otomobillerini evlerine olabildiğince yakın park etme eğilimlerini ortaya çıkarmaktadır. Kişiler, otomobillerini de yaşantılarının bir parçası olarak düşünerek onu yaşam çevresi dışında bırakmamaktadırlar.

Ayrıştırma varsayımının dışındaki ilkelerle ulaşım planlamasına yaklaşımı ilk önerilerin uygulanmasına yetmişli yılların ikinci yarısında başlamıştır. Özellikle, Avrupa kentlerinde deneme aşamasında bulunan, ancak, kısa sürede çok sayıda kentte uygulama-



Kaba bir hesaplama Ankara'da hergün başlangıç noktasından bitiş noktasına yaya olarak 1.5 milyon yolculuk yapılmaktadır. Özel oto ile yapılanlar bir yana, bu sayı EGO otobüslerinin karşıladığı yolculuklardan bile çok fazladır.

sına geçilen "birleştirme, bütünleştirme" yaklaşımını benimseyen örneklerde, alışageldiğimiz kaldırım ve trafik şeridi ortadan kalkmakta; yaya ve araçlar kime ait olduğunu tanımlanmamış bir döşeme üzerinde, aynı mekanda bulunmaktadır. Ancak, yaya ve motorlu aracın aynı mekanı kullanmasına izin verilirken politik bir seçim yapılmıştır: Tüm öncelikler, artık yayanıdır.

Bütünleştirme yaklaşımı ile kent dokusuna eğilindiğinde kentsel alanlar iki temel işlevle, trafik bölgeleri ve konut bölgeleri olarak görevlendirilmektedirler. Ana ulaşım bağlantılarının bulunduğu bölgeler trafik bölgesi olarak tanımlanıp, buralarda hız ve kapasiteyi artırıcı trafik mühendisliği çözümleri uygulanırken, konut bölgelerinden geçen trafiğin hızı düşürülmekte, başlangıç ya da bitiş bu alanda olmayan araçlı yolculukların bölge dışındaki yolları kullanması için, tüm önlemler alınmaktadır.

Bu amaçla, hız kesici yol engelleri, döşeme malzeme-

sinde ve yol düzeyinde yapılan değişiklikler, düz yol kesimlerinin azaltılarak araçlara zigzaglar yapılması, çiçeklik, ağaç, oturma bankı gibi sokak malzemeleri ve hattâ park etmiş araçlar gibi çeşitli fiziksel engeller uygulanmaktadır. Böylelikle bir yandan araçların hızını ve giderek buradan geçen araçların sayısı azalırken diğer yandan sokağın yaşanabilir bir çevreye dönüşmesi sağlanmaktadır. Bu düzenlemeler sonucunda bildiğimiz sokak bir yaya aksı, meydan, park, çocuk bahçesi niteliği kazanmaktadır.⁵

Sonuç Yerine

Günümüzde yeni planlama yaklaşımları hızla geliyor ve uygulama alanları buluyor. Türkiye kentleri de bu yaklaşımlardan etkilenerek yeni arayışlara girmekte. Ancak, planlama politik bir süreçtir ve bu süreç içinde tercihler büyük önem taşımaktadır. Özellikle teknolojinin getirdiği olanakları eşit olarak kullanamayan bir ülkede plancıların, hiç olmazsa,

teknolojinin getirdiği eşitsizliği giderici yaklaşımları benimsemesi önemli bir gerekliliktir.

Ulaşım sektöründe bu eşitsizlik oldukça çarpıcıdır. Araçlı trafik içindeki özelleşim - toplu ulaşım eşitsizliğinden (ki bu yazı kapsamında hiç ele alınmamıştır) araçlı ve yaya yolculukları arasındaki eşitsizliğe uzanan yelpaze içinde plancı tercihini yayaya ve toplu ulaşım/yaya birlikteliğine yöneltmelidir. □

Kaynakça

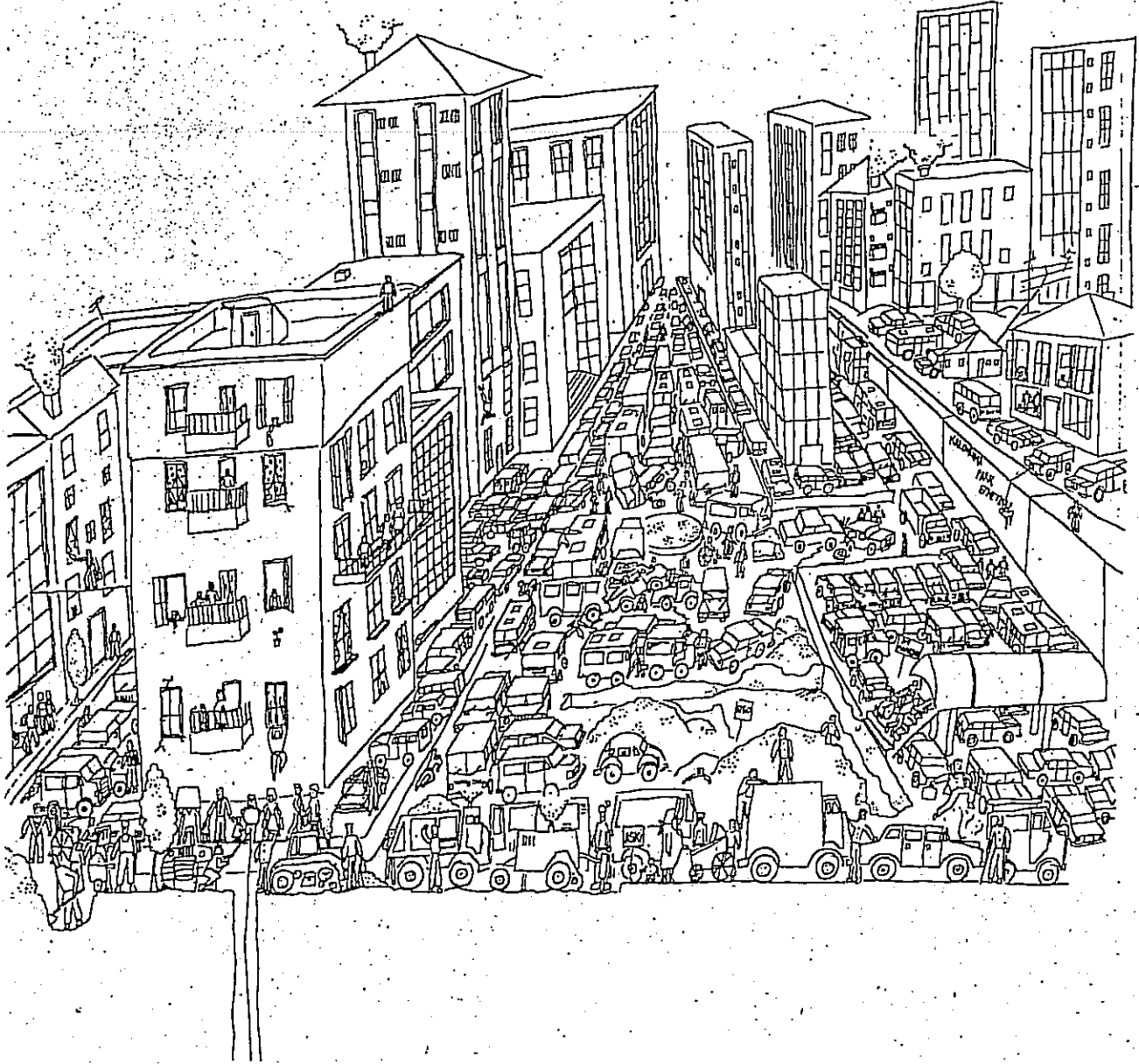
1. EGO Genel Müdürlüğü, Yaya Trafiki Altyapı Planlaması, UPRSD Yayınları, Ekim 1984, Ankara.
2. Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209, National Research Board, Washington D.C., 1985.
3. EGO Genel Müdürlüğü, Kavram Projesi ve Yapılabilirlik Etüdü, Ankara Kentisel Ulaşım Çalışması, Cilt 6, 1987, Ankara.
4. EGO Genel Müdürlüğü, Ulaşım Etüdü, Ulaşım - Konut Anketi, Ankara Kentisel Ulaşım Çalışması - Cilt 2, 1987, Ankara.
5. ÖNCÜ, Erhan: "Konut Alanlarında Ulaşım Planlamasında Yeni Kavramlar ve Uygulamalar", 1. Şehircilik Kongresi, 1981, Ankara.

Dilal: Erhan Öncü.

Ulaşım sektöründe bu eşitsizlik oldukça çarpıcıdır. Araçlı trafik içindeki özelleşim - toplu ulaşım eşitsizliğinden (ki bu yazı kapsamında hiç ele alınmamıştır) araçlı ve yaya yolculukları arasındaki eşitsizliğe uzanan yelpaze içinde plancı tercihini yayaya ve toplu ulaşım/yaya birlikteliğine yöneltmelidir.

İNSAN
HAKLARI
DERNEĞİ

YAYA HAKLARI BİLDİRGESİ



Desen: Ozan ADAM

Biz yayalar, kent nüfusunun büyük çoğunluğunu meydana getiren ve toplumun her kesiminden gelen bir kitleyiz. Bebekler, çocuklar, çocuklular, hamileler, yaşlılar dahil, her yaştan insandan, çeşitli sakatlıkları olanlardan, herhangi bir biçimde yük taşıyanlardan oluşan bir topluluğuz.

İNSANA VE ÇEVREYE DOST ULAŞIM

Yayalık, diğer insanlara ve çevreye hiçbir zarar vermeyen, insanın kendi sağlığına da katkıda bulunan bir ulaşım biçimidir. İnsanın kendi enerjisi dışında kaynak tüketmediği için havayı kirletmemesi, park ederek alan işgal etmemesi ve diğer yayalara zarar verme riskinin sıfır olması, çevresine dost bu ulaşım biçiminin ayırdedici nitelikleridir. Ayrıca, toplumsal ilişkiyi de kolaylaştırma ve sıkılaştırma olanakları sunmaktadır.

Bu esnek ve insancıl ulaşımı seçen bizler, ne yazık ki, kentlerde korumasız durumdayız ve son yıllarda, giderek daha fazla zarara uğratılmakta, köşeye kısırlı maktayız.

YÜRÜMÜYORUZ SÜZÜLÜYORUZ

Motorlu araç sayısının her gün hızla artması ve bu artışla oranlı gelişmeyen altyapı, bir yandan motorlu araç trafiğini kilitlenme noktasına getirirken, diğer yandan, yaya haklarına tecavüzü olağanüstü ve dayanılmaz boyutlara ulaştırdı. Yayaların, motorlu araçlar karşısında yalnız, gaspedilmiş hakları bakımından, savunmasız bırakılmaları çok büyük bir haksızlıktır.

Bu sorunun yaratılmasında hiçbir sorumluluğumuz olmadığı halde, ortaya çıkan durumdan ötürü, anında ve fiilen cezalandırılıyoruz, haklarımız kısıtlanıyor.

Kentlerin yaya kaldırımlarında, özellikle kent merkezlerinde ve akşamları mahalle içlerinde artık yürüyemiyor, araçların ve engellerin arasından adeta süzülüyoruz.

ÇÖZÜMSÜZLÜK SARMALI

Trafik kördüğümüne getirilen çözümler, hep motorlu araç trafiğini rahatlatmaya yönelik oldu. Oysa bu çözümlerin hepsi, sorunu ortadan kaldıracağına daha da çözümsüzleştiriyor. Yapılması gereken, motorlu araç yerine alternatif ulaşım sistemlerini ele alan ve yayaları gözetken önerilerin kamuoyunda tartışılması ve gerçekleştirilmesidir.

BİZ YAYALAR

Bu eşitsiz ve haksız durumu neredeyse kanıksadık; yayalık haklarımızı talep etmeyi ve korumayı unuttuk.

YAYA HAKLARI BİLDİRGESİNİ

Yayalık haklarımızı hatırlamak, hatırlatmak, gündeme getirmek, savunmayı kolaylaştırmak ve genişletmek amacıyla, yurttaşların bu konudaki inisiyatiflerinin gelişimine katkıda bulunmak üzere hazırladık.

Daha adil ve eşitlikçi bir yapıda, kentsel ekolojiye olumlu katkılarımızla, yayalar olarak haklarımızı elde edeceğimize inanıyoruz.

BU BİLDİRGE İLE

Yaya haklarının tanımlanması, sahiplenilmesi, fiilen tanınması ve uygulanması için somut bir çerçeve ilân edilmektedir.

Yaya kaldırımları yayalarındır!

Bu nedenle;

- Bütün yerleşim merkezlerinde, örgün ve yaygın yaya kaldırımını ağının bulunması, en temel yaya hakkıdır.
- Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımlarının yapımı zorunludur.
- Araçlar, yaya kaldırımına park edemez.
- Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir.
- Yayaların egzoz gazlarıyla zehirlenmemesi, gürültüyle rahatsız olmaması, üzerlerine çamur, toz vb. sıratılmaması için önlemler alınır.

Kent merkezi yaya bölgelerininindir!

Bu nedenle;

- Toplulaşım dışındaki araçlar, merkeze girmekten özenle kaçınılmalıdır.
- Yaya bölgeleri, giderek bütün merkezi kapsayacak biçimde genişletilir.
- Yaya bölgeleri, her türlü motorlu araçtan, kesinlikle arındırılır.
- Yayalar, bu bölgeleri, kentsel etkileşim, kültürel etkinlik ve alış veriş için özgür bir biçimde kullanırlar.

Yaya geçitlerinde üstünlük, mutlak olarak yayalarındır!

Bu nedenle;

- Yayaların gereksindiği kadar sık, yaya geçidi sağlanır.
- Yaya geçitleri işaretlenir ve buraları, hiçbir biçimde, araçlar tarafından işgal edilemez.
- Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır.
- Zemin katı yayalarındır. Genel kural olarak, yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz.

Herkesin istediği yere, yaya yollarından gitme hakkı vardır!

Bu nedenle;

- Kentlerde, motorlu trafik altyapısından tamamen ayrı, sırf yayalar için, özel yollar yapılır.
- Her çocuğun, okula, yaya yolundan güvenlik içinde gitmesi sağlanır.
- Kent yönetimi, yaya yolunu hizmet ve tesislerle donatır.
- Yaya yoluna paralel, bisiklet yolları yapılır.
- Yaya ve bisikletli ulaşımı, kitle haberleşmesi ile ve diğer özendiricilerle desteklenir.

Kent yaşamının gerçek sahipleri yayalardır!

Bu nedenle;

- Yayalık, insanlar arası etkileşimi artırıp kentsel kültüre katkıda bulunduğu için, desteklenir ve özendirilir.
- Yayalar, yerel yönetimlerle birlikte, yayalık haklarını savunabilecek, şikayetlerini iletecek bir örgütlenme geliştirir.
- Trafikle ilgili kararlar ve polisler, yayaların haklarını da gözetir ve korurlar.
- Yaya altyapısının, gece-gündüz bakımlı, temiz ve aydınlık tutulmasını, onarılmasını, bitki ve ağaçlarla görsel çekiciliğinin sağlanmasını, yayaların katkılarıyla, yerel yönetimler yapar.

Ve yayalar,

kaldırımlar, yaya bölgeleri, yaya yolları, yaya geçitleriyle ilgili kararların alınmasına katılmak hakkına sahiptir.

Yaya Hakları Bildirgesi Gerekçeli Uygulama Planı

İ.H.D. Çevre Komisyonu

Otomobiller ve diğer tekerlekli araçlar, hiçbir koşulda yaya kaldırımına park edemez.

Yaya Kaldırımları

Trafiğin sıklığına, nüfusun yoğunluğuna bakılmaksızın, yerleşimin olduğu her yerde, yaya kaldırımının yapılması vazgeçilmez bir zorunluluktur. Yaya kaldırimleri yayalara aittir. Hiçbir gerekçeyle işgal edilemez, başka bir kullanıma ayrılamaz, bozulamaz, kirletilemez.

A) Standartlar Bakımından:

1. Her sokağın iki tarafında, mutlaka yaya kaldırimleri bulunur. Bu kaldırimler, ayrı yönlerde yan yana yürünen en az ikişer kişinin karşılıklı geçişini sağlamalıdır. Kaldırım, en az bu genişlikte olmalıdır.

2. Yaşlıların, çocukların, çocuk arabalarının, sakatların, yük taşımakta olanların rahatça kaldırımlara çıkma - inme hakkı vardır. Kaldırım ve refüjlerin yüksekliği, buna uygun olmalıdır.

3. Dik yokuşlu yollarda, yaya kaldırimleri, (tekerlekli araçtaki yayaları da düşünerek) daha az eğimli ve sekili (geniş mesafeli basamaklarla) bir düzenleme ile yapılmalıdır.

4. Herkesin, yağmurlu-karlı havalarda, çamura bulanmadan, oynamış kaplama taşının altından üzerine su sıçramadan, kaymadan, kaldırımında yürüme hakkı vardır. Yaya kaldırimleri, üzerinde su birikme-

sini engelleyecek kadar eğimlidir. Yol kaplaması buna uygun, sert - düz - oynamaz - kaydırmaz bir malzemeden yapılmalıdır. Yol ağzlarındaki tretuar taşları, çocuk arabalarının veya tekerlekli sandalyelerin kolayca kaldırıma çıkabilmesi için traşlanır ve dar açılı hale getirilir. Tretuar taşlarının, yaya için bir parçası olan tekerlekli yaya araçlarına engel olmaması sağlanır.

B) Yaya Kaldırımlarının İşgali Bakımından:

1. Otomobiller ve diğer tekerlekli araçlar, hiçbir koşulda yaya kaldırımına park edemez. Yaya kaldırımı, park yeri bulamayan araçlar için yedek alan olarak düşünülemez. Hiçbir yetkili (belediye dahil) yaya kaldırımında cep açarak orayı otoparka çeviremez. Yaya kaldırımını tamamen ortadan kaldırıp, oralara parkmetre dikip, otomobillere tahsis edemez. Bunlar yaya haklarının gasp edilmesi sayılır.

Otomobiller yaya kaldırimleri üzerinde hareket halinde olamaz. Devlet büyüklerini kapıdan almak, protokol gerekçeleri, mal - malzeme boşaltma işleri, cv üşinması, vb. durumlar, motorlu araçların yaya kaldırımına çıkmaları, burada hareket etmeleri, park etmeleri için gerekçe olamaz. Hoş görülecek tek durum, hasta veya sakatlarla ilgili bir gereksinimdir.

Otomobil tamircileri veya oto aksesuar satıcıları, otomobillerle ilgili işlemler için yaya kaldırımını kullanamaz. Her türlü hizmet, mümkün olduğunca yaya kaldırımını işgal etmeden verilmelidir. Yaya kaldırımından ev veya apartman bahçesine aşarak geçiş için, yaya kaldırımının düzeyinin değiştirilmesi yoluna gitmemeli; kaplama malzemesi araç geçişi için uygun hale getirilmeli, bu işin maliyeti kullanana ödettirilmelidir.

Evlerin - apartmanların ön bahçeleri ağaçlandırılmaya, yeşile ayrılmıştır. Otopark değildir. Eğer otomobil parkı olarak kullanılırsa, bu otomobiller hiçbir biçimde yaya kaldırımına taşamaz, yaya kaldırımındaki geçişi engelleyemez.

Evlerin ön bahçeleri otopark yapılmışsa bile, bu, ön bahçelere ağaç dikmeye engel olmamalı, evler - apartmanlar, yayalara bir ikram olarak, yeşilliğini ve gölgesini sunacak biçimde, ağaç yetiştirilmelidir.

2. Yaya kaldırımında yayalar, hiçbir engelle karşılaşmaksızın, serbest yürüme hakkına sahiptir. Aşağıdaki tür geçici veya kalıcı engeller yaya kaldırımı üzerinde bulunmamalı, mutlaka bulunacaksa, do-laşımı aksatmayacak mekansal düzenlemeler yapılmalıdır.

- a) Fiziki Engeller:
- Elektrik direkleri

Yaya kaldırımında yayalar, hiçbir engelle karşılaşmaksızın, serbest yürüme hakkına sahiptir.

Yayalar temiz ve bakımlı yaya kaldırımlarında yürüme hakkına sahiptir.

- Telefon - telgraf direkleri
- Direklere bağlı çöp kutuları
- İşaret - reklam direkleri
- Elektrik trafoları
- Telefon kulübeleri
- Polis kulübeleri
- Gazete satış kulübeleri
- Ekmek satış kulübeleri
- Bilet satış kulübeleri
- Ağaçlar
- Beton saksılıklar
- PTT bakım kulübeleri
- Otobüs durakları
- Yol kenarındaki dükkanların sokağa yaptığı taşmalar (özellikle balıkçı, manav vb. gibi.)

- Otobüs durakları
- İnşaatların tahta perdeleri
- Köprü ayakları
- Parkmetreler
- Moloz veya diğer malzeme yığını veya kömür - odun gibi yakıt yığınları.

Bunun dışında yollardaki elektrik, telefon, su, kanalizasyon için kullanılan kapaklar da hemzemin olmalı, kapalı bulundurulmalı, düzey farklılığıyla yükselti engeli yaratmamalıdır.

Özellikle çöp bidonları, hele sokak kaldırımlarının en dar yerlerine, aparmanın girişlerine yerleştirildiklerinde hem görünüş, hem de sağlık bakımından yaygın sakıncalar yaratmaktadır.

- b) İnsanların yaratacağı engeller:
- Sokaktaki seyyar satıcıların tezgahları, tezgahsız satıcılar
- Dilencilikler
- Kuyruklar (otobüs, bilet, ...)

- Polis devriyeleri

Bu tür engeller, özellikle, kent merkezlerinde, hızla yürünen geçiş koridorlarında, duran insanların yaratacağı engeldir. Bu tür bir engelin ortaya çıkmaması da, kentsel mekanın düzenlemelerde, mümkün olduğunca, göz önünde tutulmalıdır. Yine de bu tür engeller, en az sakıncalı ve en insani olan engellerdir.

C) Yaya Kaldırımlarının Sahip Olması Gereken Nitelikler Bakımından:

1. Yayalar temiz ve bakımlı yaya kaldırımlarında yürüme hakkına sahiptir. Temiz - süpürülmüş, zemininde engel, çöp, tükürük olmayan yolların sağlanması, yayaların hem hakkı hem de görevidir. Bunun için,

uygun yerlerde ve sıklıkta çöp kutularının bulunması, temizlik görevlilerinin periyodik temizlik yapması, çöp yaratıcı her kaynağın yakınına bir çöp kutusu konulması vs. gereklidir. Yaya kaldırımlarına yapılacak bakım ve onarım gereğinin yerel yönetime duyurulması ve sonuçların izlenmesi, bir yaya inisiyatifli sorundur. Standartın ne olması gerektiğini yaya talepleri belirler. Onarımlar, periyodik değil, sorun olduğu anda, talebe bağlı olarak yapılır.

2. Yaya kaldırımlarının yayalar için görsel çekicilikleri olması sağlanır.

a) Yaya kaldırımları, mümkün olduğunca, çeşitli ağaçların gölgesiyle güneşten korunur, ağaçların çiçekleri, kokuları, görünüşlerindeki güzelliğiyle süslenir. Ayrıca, mümkün olan durumlarda, çalı, çiçek vb. gibi diğer bitki türleri yaya kaldırımlarını süslemek için kullanılır.

b) Yol kaplamasının dokusu, kullanılan kaplama malzemesinin cinsi, görünüşü veya düzlüğü - pürüzlülüğü, tasarlanmış zenginlikler, çeşitlilikler, işaretler sunar. Böylece yayaya, yürüyüş sırasında, fazla yaklaşılmayacak ağaç dipleri, yol kenarları vb. sakıncalı öğeler kaplama dokusunun özellikleriyle anlatılır.

c) Yaya yolları, geceleri, standart bir biçimde aydınlatılır, gece gündüz arasında kullanılabilme farkı ortadan kaldırılır.

d) Kentin kendi dokusunun sunduğu çeşitliliklerin bir parçası olarak, kaldırım kenarında pastanelerin, kahvelerin, lokantaların, yeme içme yerlerinin vb'nin masaları, sandalyeleri bulunabilir. Bunlar, geçiş engellemeyecek biçimde, kaldırımlardaki yaya akışıyla bütünleşebilir, yayaların istediğinde oturup dinlenebileceği, yayalgı çekici hale getiren organik, kaldırım kenarı kullanışlıdır.

e) Merkezi yerlerde, yaya kaldırımı kenarında bazı satış birimleri olabilir. Bunlar kitap - kartpostal - afiş - hediyeelik eşya - okunmuş dergi vb. gibi malzemeyi, geçiş engellemeden sunarak, yayaların yürüyüş güzergahını zenginleştirir, çeşitlendirirler. Satış standlarının

yer seçimi, tasarımı vb. yayaların - satıcıların - belediyenin ortak görüşüne dayanır.

D) Yaya Sağlığı Bakımından:

Yayalar, yaya kaldırımlarında, cadde veya sokaktaki motorlu araçlar tarafından hiçbir biçimde tehdit altında tutulmadan ve sağlıkları olumsuz etkilenmeksizin yürüyebilmek hakkına sahiptir.

1. Yayaların, özellikle bebek ve çocuk yaştakilerin, hamilelerin egzoz gazlarıyla zehirlenmeden, yaya kaldırımlarında yürüyebilmeleri, en doğal haklarıdır. Bu hak, hiçbir biçimde ertelenemez. Bu nedenle, motorlu taşıt araçlarının,

a) egzoz gazları için filtreleri bulunmalıdır,

b) kurşunsuz benzin kullanılabilmeli, üste olması sağlanmalıdır,

c) egzoz ayarları sürekli denetlenmelidir.

Taşıt araçlarının hiçbir tür lüsü, (toplulaşım araçları dahil) yayaların sağlığını tehdit edici kimyasal etki yaratamaz. Bunun için gerekli önlemler, belediyeler ve hükümetler tarafından alınır.

2. Taşıt araçları çeşitli biçimlerde (fren, patinaj vb. dahil) gürültü çıkartarak yayaları rahatsız edemez. Çok kaçınılmaz durumlar dışında klakson çalamaz. Yol kenarında motor gürültüsünün engellenebilmesinin mümkün olduğu durumlarda, tercihan bitkilerle, ses engelleri yapılır.

3. Taşıt araçları, yayaları tehdit edecek veya yaya kaldırımında yürüyenleri rahatsız edecek biçimde kullanılamaz. Yol üstünde birikmiş su, çamur ve diğer kirliliği sıçratmamaya, toz kaldırmamaya özen gösterir.

E) Özel Haklar:

Yaya kaldırımı kenarındaki kentsel kullanışların özelliklerine göre, yaya kaldırımlarının özel biçimler almasını istemek, yayaların hakkıdır.

Yaya yolu genişlemeleri ve yaya geçitleriyle bağlantı: Okul özellikle ilk ve ortaokul, stadyum, kapalı spor alanı, sinema, cami vb. gibi, bir anda çok sayıda yayanın çıkışı yaptığı noktalarda, yaya yolunun genişlemesi sağlanır. Çıkanların yığılması ve yaya kaldırımının akışını güçleştirilmesi önlenir. Bu noktalarda, karşıdan karşı-

Okul özellikle ilk ve ortaokul, stadyum, kapalı spor alanı, sinema, cami vb. gibi, bir anda çok sayıda yayanın çıkışı yaptığı noktalarda, yaya yolunun genişlemesi sağlanır.

ya geçiş imkanı (yaya geçidi) sağlanarak, yığılma azaltılır, çıkış yapanların güzergah seçimi kolaylaştırılır.

Yaya Bölgeleri

Yaya bölgeleri, kesinlikle ve bütünüyle yayalara ait olan açık hava kent mekanlarıdır. Binalar arasındaki bütün açık mekan, her yaşın yayanın geçişi, dolaşması - devinimi, durması - oturma, kültürel etkinliklerde bulunması ve kendisini özgürce ifade etmesi için kullanılır. Motorlu araç trafiğine ve parkına kesinlikle kapalıdır. Yaya bölgesinin her metrekaresi yayaların hakkıdır.

Yaya bölgelerinin girişi - çıkışı, motorlu araçları kesin ve mutlak olarak engelleyen, ama, yaya akışını engellemeyen fiziki elemanlarla (örneğin zincir germeden, demir kapı yapmadan) kontrol altında tutulur. Bu kontrol, görevli kişiye bırakılmış türde bir kontrol olamaz. Bir bölge, yaya bölgesi ilan edildikten sonra, bölgeye giriş için, resmi araçlar dahil, hiçbir araca imtiyaz tanınmaz. Daha önce bölgeye girebilen araçların hiçbirisi, hizmet amacıyla da olsa, yaya bölgesine giremez. Temizlik - çöp - yangın söndürme vb. gibi hizmetlerin yerine getirilmesi ve yaya bölgesindeki dükkanların servis alabilmeleri için yayaların bulunmadığı (çok erken veya çok geç) bir saate, bir tek araçlık açıklık, araç girişi-çıkışı sağlar. Bu giriş, yaya bölgesini kullananlar ve belediye tarafından ciddi olarak denetim altında tutulur. Servis saati dışında, dükkanlar mal taşınması yapamazlar. Bunun için motorlu aracın bölgeye girmesini isteyemezler.

Acil durumlar, hastalar, doktor muayenehaneleri vb. için yaya bölgesinin içinde, bir tek ve elektrikle çalışan, ambulans tipi bir araç bulundurulabilir.

Yaya bölgeleri yoğun bir kentsel etkileşim alanıdır. Bu bölgede tek başına veya grup halinde durmak, bakmak, dinlemek, oturmak, ifade etmek, sunmak, devinmek, geçmek, beklemek, buluşmak vb. türü etkinliklerde veya eylemsizlikte bulunmak, bütün yaya-

ların hakkıdır. Bu hakkın kullanılmasını güzelleştirmek, çeşitlendirmek, renklendirmek, bu mekanları kullananlarla birlikte alınacak kararlara göre, belediyeler ve katılımcı yerel örgüt tarafından gerçekleştirilir. Yaya bölgesinin bütün bu etkileşimi sağlaması ve hizmetleri vermesi sırasında, bir etkinliğin veya hizmetin diğerini engellememesi için ortaklaşa çaba gösterilir.

Kent mobilyalarının seçimi ve bakımı - kullanımı da bu ortaklaşa çabanın ürünüdür. Yaya bölgesinin kullanıcıları, yaya bölgesindeki mekanın fiziki niteliklerini ve orada gerçekleşecek yaşamın kalitesini önermek ve/veya tayin etmek hakkına sahiptir.

Kent toplumlarının, yeni yaya bölgeleri talep etmek ve mevcut yaya bölgelerini genişletmek hakları vardır. Ancak, yaya bölgesi ilan edilen yerlerde, araç trafiği ile ilişkilerinin kesilmesinden ötürü zarara uğrayabilecek olanların, bu zararlarının ortadan kaldırılması veya azaltılması doğrultusunda ön çalışmalar yapılmasını isteme hakları vardır.

Yaya Yolları

Yaya yolları, varmak istedikleri yere (işyeri, konut, alışveriş merkezi, çarşı, park, okul, kütüphane ya da diğer sportif ve kültürel etkinlikler) veya ona en yakın noktaya yürüyerek ulaşmayı tercih edenler için, özel olarak tasarlanmış, tamamı yayalara ayrılmış, yürüyenlerin ihtiyacı olabilecek hizmetlerle donatılmış, motorlu araç trafiği ile mümkün olduğunca kesişmeyen, güvenilir, temiz - bakımlı, kendine özgü altyapısı olan (aydınlatma, telefon vb. gibi) alternatif bir ulaşım altyapısı sistemidir.

1. Herkesin istediği yere, yaya olarak gitmek hakkı vardır. Bunun için, bütün kentlilerin, kendi mahalleleriyle kent merkezi ve/veya işyerleri, hizmet alanları arasında yaya yollarının yapılmasını talep etmeleri, doğal haklarıdır.

Bu yaya yolu, küçük semt parklarını, pazarlarını, oyun alanlarını birbirine bağlayabilir. Konut dokusu gelişmiş mahallelerde, komşuların ortak

anlaşması ve işbirliği ile apartmanların arka bahçelerinden geçebilir.

2. Her çocuğun okuluna, yaya yolundan güvenlik içinde gidip - gelmeyi istemek hakkı vardır. (Özellikle semt ilkokullarına)

3. Yaya yolunda yürüyenlerin bu yolun üzerinde bazı satış yerleri (gazete, dondurma, mısır, helva, balon vb.), telefon kulübesi, tuvalet, basit tamirhaneler ve atölyeler, basit üretim vb. gibi tesislerin bulunmasını; oturma - dinlenme yerlerinin olmasını; bu yolların sağlıklı bir biçimde gece - gündüz gidiş - geliş sağlaması için sert ve kendine özgü dokulu bir malzemeyle kaplanmış ve aydınlatılmış olmasını (su birikmeyen, çamur tutmayan bir yüzeyi); görsel çekiciliği olması için ağaç, çal, çiçek türü bitkilerle bezenmiş olmasını; yolun ve bitkilerin bakımlı, temiz ve güvenilir olmasını; çocuk, çocuklu, yaşlı ve sakatlara güvenlik ve yürüme kolaylığı sağlamasını istemek hakları vardır.

4. Yayaların, yaya yollarının güzergah seçimine ve tasarımına katılmayı istemek hakları vardır.

Bu yolların tasarımının geometrisi motorlu araç trafiği anlayışından farklı, kendine özgü, organik bir biçimde

- genişleyen ve daralan,
- zaman zaman merdivenlerle devam eden,
- çevresine farklı kullanışları (kahve, pastane, oyun alanı, park, okul, kütüphane, açık hava tiyatrosu vb.) çeken,
- motorlu araç trafiği ile kesişirse yeryüzü kodunu terk etmeyen (motorlu trafiğin zemin değiştirmesini sağlayan),
- gürültüye ve egzoz gazı zehirlenmesine meydan veremeyen,
- yaya bölgelerine ulaşan, nitelikler taşıyabilir.

5. Bisikletlilerin, yaya yollarına paralel, onlarla bütünleşen bir biçimde bisiklet yolları istemek hakları vardır. Bu yol üstünde bisiklet parkları, çeşmeler, bisiklet tamircileri bulunabilir.

Yaya yollarını ve bisiklet yollarını kullananların sayısı arttıkça, kentin motorlu araç trafiğinden kaynaklanan hava kirliliği ve gürültüsü azalacak, yürüyüşçülerin sağlığı olumlu

Yaya bölgelerinin girişi - çıkışı, motorlu araçları kesin ve mutlak olarak engelleyen, ama, yaya akışını engellemeyen fiziki elemanlarla kontrol altında tutulur.

Herkesin istediği yere, yaya olarak gitmek hakkı vardır. Bunun için, bütün kentlilerin, kendi mahalleleriyle kent merkezi ve/veya işyerleri, hizmet alanları arasında yaya yollarının yapılmasını talep etmeleri, doğal haklarıdır.

Bisikletlilerin, yaya yollarına paralel, onlarla bütünleşen bir biçimde bisiklet yolları istemek hakları vardır. Bu yol üstünde bisiklet parkları, çeşmeler, bisiklet tamircileri bulunabilir.

Ana ulaşım yolları dahil, bütün yolların üzerinde, yayaların gereksindiği kadar sık yaya geçiti yapılır. Motorlu trafiğin kesintiye uğraması kaygısıyla geçit sayısı azaltılamaz.

Yayalar durmadan düzey değiştirmek zorunda kalmamalı; özellikle kent merkezlerinde, alt ve üst geçitler için merdiven binanmak zorunda bırakılmamalıdır.

bir gelişme gösterecektir. Bu nedenle, yaya yolunu kullananların, teşvik edilmesini sağlamak üzere belediyelerden;

- yaya yollarını gösterir haritaların yapılmasını ve ücretsiz dağıtılmasını,
- kitle iletişim araçlarında bu yolların avantajlarını anlatan programların yapılmasını, istemek hakları vardır.

Yaya Geçişleri

Yaya yollarının, kendi güzergahları gereği olarak veya yayalık manüvının esnekliklerinden ötürü, motorlu trafik yolunu kestigi her sokak - cadde - meydan parçası yaya geçitidir ve buralardaki mutlak üstünlük yayalara aittir. Yaya geçidinin önceden belirlenmiş ve buraların yol üstüne çizilerek işaretlenmiş olması ve trafik lambalarıyla donatılmış olması gereklidir. Ancak, işaretlenmemiş ve trafik lambasıyla geçiş süreleri belirlenmemiş olsa dahi, bütün sokakların ağızlarında ve özellikle ticaret bölgeleri, okul, stad, pazar yeri, vb. türü doğal olarak geçit ihtiyacı olan yerlerde sürücülerin, kendiliğinden, dikkatli ve yayalara karşı saygılı olması gereği vardır. Ancak, yayalar için risk yaratacak geçit ihtiyacının doğal olarak ortaya çıkmaması için, kent içi ulaşım altyapısı tasarım aşamasında ve ortaya çıkan yeni durumların yarattığı talepler ışığında, gerekli önlemleri sürekli olarak alabilecek bir biçimde yönetilmelidir. Ayrıca sürücü kurslarındaki öğrencilerin programı içinde, herhangi bir yerden geçiş yapan yayalara saygı gösterilmesi ve yaya geçitlerine düşük hızla yaklaşılması ve yaya geçişinin kolayca yapılabilmesine olanak sağlanması konuları da bulunmalıdır.

A) İşaretlenmiş ve Trafik Lambasıyla Donatılmış Geçitler

1. Zebra işaretleri:

Yayaların sokağı - caddeyi - meydanı (motorlu trafik yolunu) geçmek ihtiyacını yoğun olarak hissedebileceği her geçiş alanı, sürücüler için önceden trafik levhası ile belirlenir ve trafik yolunun üstü çizilerek işaretlenir (zebra işaretli geçitler). Motorlu araçlar, zebra işa-

retli geçitlerin üzerine gelmeden durur ve zebra geçitini, varsa sinyal ışığı yayalara geçit verdiği sürece, yoksa, yayalar geçiş yaptığı sürece, yayalar için boş bırakır. Zebra geçitlerine hiçbir biçimde park edemez. Bir zebra geçiti yaya kaldırımından başlar, yaya kaldırımında biter. Zebra geçitinin bir tarafı yol boyu park yapan araçlara otôpark yeri olarak ayrılmaz.

2. Bir kavşak noktasına gelinmiş olunsun veya olunmasın, ana ulaşım yolları dahil, bütün yolların üzerinde, yayaların gereksindiği kadar sık yaya geçiti yapılır. Motorlu trafiğin kesintiye uğraması kaygısıyla geçit sayısı azaltılamaz. Böylece yayaların geçiş isteğini sınırlamak için, refüjlere ve yaya kaldırımı kenarlarına yüksek demir parmaklıkların yapılmasına gerek kalmamış olacaktır.

3. Sinyal süresi:

Yayalar için yanan yeşil ışığın süresi, çocuk, çocuklu, sakat, vb. yayalar da göz önünde tutularak, karşıya geçişin gerektirdiği yürüme zamanına göre hesaplanır. Bu süre, hiçbir biçimde, motorlu trafiğin gerektirdiği akış hızına göre ayarlanamaz. Yaya geçitindeki birinci ihtiyaç, yayanın trafik yolunu salimen, kaygısız, telaşa düşüp paniğe kapılmadan geçebilmesidir. Sinyal ışığının yanı sıra, körler için, sesli sinyallerin de konması gereklidir. Eğer yayaların çift şeritli aşması gerekiyorsa, süre, bu çift şeritin bir defada aşılmasına göre ayarlanır.

Geçiş halindeyken, yolun ortasında yayalara kırmızı ışık yanması durumunda, yayaların geçişlerini tehlikesizce tamamlaması için yayalara ek bir süre tanınır. Motorlu araç sürücülerine yayalara yanan kırmızı ışığı görüp, araçlarını yayaların üstüne süremez.

4. Kavşaklarda yayalar için yanan yeşil ışıkların başlama ve bitme zamanları, kombine geçiş yapmak isteyen yayaları (basit dörtlü bir kavşağa göre; bir kuzey - güney, bir doğu - batı geçişi yapmak isteyenleri) göz önünde tutularak, birinci geçişten sonra, ikinci geçişe geldiklerinde yine yeşil geçiş ışığıyla karşılaşmalarını sağlayacak bir biçimde ayarlanmalıdır.

5. Kavşaklarda sağa dönen araçların yaya geçitindeki yayalar üzerinde sürekli tehdit yaratması, bu araçların yığılma yapmaması için yaya geçiş süresinin kısalması gibi uygulamalar (ışıklarla veya trafik polisinin araçlara verdiği izinle); kesin olarak, ortadan kaldırılmalıdır. Sağa dönen araçlar, yayalara yeşil yanan sürede, o anda geçiti kullanan yaya olmasa bile, geçişe başlamak üzere olan yayaları tedirgin etmemek için yayalara kırmızı ışık yanana kadar beklemek zorundadır.

6. Yayalar durmadan düzey değiştirmek zorunda kalmamalı, özellikle kent merkezlerinde, alt ve üst geçitler için merdiven binanmak zorunda bırakılmamalıdır. Yayalık, genellikle bir açık hava, açık mekan olgusudur. Yayalar, geçit nedeniyle olsa bile, yeraltında veya üstündeki kapalı mekanları kullanmaya zorlanamaz. Zemin kotu, öncelikle yayalarıdır. Aynı kotu kullanacak iki ulaşım biçimi kesişiyorsa, yeryüzü (zemin kotu) yayalara aittir. Ancak, kaçınılmaz zorunluluklardan ötürü, üst veya alt geçitlerin kullanılması gerekmişse, bu durumda, giriş noktaları mutlaka yürüyen merdivenli olur ve tekerlekli iskemle kullanan veya sakat olan yayalar ve bebek arabalarının geçişi için, düğmesine basıldığında motorlu araçlar için kırmızı ışık yanan trafik lambaları konulur. Böylece, bu yayaların güvenlik içinde hemzemin geçiş yapmaları sağlanır.

7. Kavşaklardaki trafik polislerin eğitim programlarına, kendilerinin sadece motorlu trafiğin akışını sağlamakla sınırlı olmadıklarını, yaya haklarını korumanın da görevleri arasında olduğunu öğretecek bilgilerin konulması sağlanmalıdır. Yayalar da ulaşımın bir parçasıdır ve trafik polisleri ulaşım ile ilgili sorunların ortaya çıkmasını engellemekle yükümlüdür. Ayrıca yayalar, ulaşımın sorun yaratmayan kesimi olarak, daha çok gözlemlenmeli, doğal olarak hak etmektedirler.

8. Özellikle kente yaklaştıkça ve kentin dış kesimlerdeki, çok uzun mesafelerde kavşaklarla kesilen hızlı trafik yollarında, yayaların güvenli

geçişini sağlamak için, belirli aralıklarla, düğmesine basıldıkça motorlu trafik için kırmızı yanan sinyal işaretlerinin konulması gereklidir. Bu işaretlerin yerleri, yolun çevresindeki kullanışların yarattığı veya çektiği yaya sıklığına göre belirlenir.

9. Yaya geçişlerindeki işaret boyaları silindikçe yenilenmesi, sinyal ışıkları bozuldukça bunların onarılması, yerel yönetimlerin görevidir. Ancak yayaaların, bu bakım ve onarım işinde, uyarıcı olarak, yerel yönetimlere başvurabileceği birimler bulunmalıdır.

B) İşaretlenmemiş ve Trafik Lambasıyla Donatılmamış Geçitler

1. Her sokağın ağzı, doğal bir yaya geçitidir. (T), (Y) ve (+) biçiminde kesişen kavşaklarda, yaya kaldırımı güzergahını kesen araç yolu yaya kaldırımı genişliğindeki bir şerit doğal bir yaya geçiti olarak düzenlenir. Sürücülerin işaret ve sinyal ışığı olmasa bile burarlarda dikkatli olması, yavaş gitmesi gerekir. Burarlarda park yapılamaz ve taksi durağı olmaz. Bu tür kavşaklarda, yayaaların her türlü olası güzergah değişirme istekleri de, aynı biçimde, sürücüler tarafından dikkate alınmalıdır.

2. Hiçbir biçimde işaretlenmemiş de olsa, yayaaların her türlü geçişi yapabilmeleri olasılığı, sürücüler tarafından göz önünde tutulmalıdır.

Kentsel Yaşam ve Yayalık ile İlgili Genel Konular

Yayalar bir kenti herkes-
ten daha çok algılarlar.
Kentün kültürünün oluşumuna daha çok katkıda bulunurlar. İnsanlık, tarih boyunca, kentsel kültürleri, kentsel demokrasiyi, kentlerin alanlarında, sokaklarında kentsel toplanma mekanlarında, birbirleriyle etkileşim içinde yaratı.

Kent merkezlerindeki yaya bölgeleri, yaya yolları yaya kaldırimleri, toplumsal etkileşimi, kentsel insan ilişkilerini genişletecek, çeşitlendirecek biçimde bir iletişim mekanı olarak düşünülmelidir. Yayalar burarlarda, motorlu araçlar tarafın-

dan fiziki ve psikolojik olarak rahatsız edilmeden davranabilmelidir. Genişlik, genişleme - daralma gibi çeşitlilikler, yaya bölgeleri - yaya yolları - yaya geçitleriyle bütünleşmeler, özel bir itina ile o kentün yayaalarının kendine özgü lüğüne, iklimine, mimarisine, vb. karakterine uygun biçimde, organik olarak yaratılmalı veya tasarlanmalıdır.

Yaya kaldırimleri bazen binaların altına alınıp, arkadlı yollar, üzeri çeşitli malzeme ile kaplanmış - gölgelendirilmiş yollar, pergola vb. ile kaplanmış yollar haline getirilebilir. Yaya kaldırimleri bazen binaların içine girer, bina içlerinden geçer, bazen yaya yolunun kendisi bir yapıya dönüşerek (kapalı çarşılar) yayalık deneyimlerini zenginleştirir.

Kent merkezlerinde yaya kaldırimleri içindeki insanlarla, yol kenarındaki dükkanların veya yol geçişini kesmeyen seyyar satıcıların sundukları malların ilişkisi (malların kokusu, lezzeti, görsel zenginliği, rengi, dokusu, parlaklığı bu mallara elle dokunulup yoklanabilmesi, mallara çağrı yapan satıcıların sesleri, satıcıların sundukları sürpriz şovlar vb.), kentün kendine özgü karakterinin bir parçası olarak, yayalar - satıcılar - belediye arasındaki ortak görüşe dayanır. Kent merkezlerindeki yaya kaldırimlarında (ve yaya bölgelerinde) geçişi yok etmeyecek biçimde çeşitli kültürel etkinliğin sergilenmesi, tiyatro - mim - kukla oyunlarının oynanması, müzik, dans, resim yapılması ve benzeri toplumsal, kültürel etkinlikler; kentün yayalarca kullanımını özendirecek öğelerdir. Yayalığı destekleyen, yaya kültürünü çoğaltarak besleyen bu öğeler, kentsel - kültürel etkileşimin yaya mekanlarıyla bütünleşmesini sağlar.

Yayaların kent merkezindeki yaya yaşamı canlandırarak, renklendirecek, çeşitlendirecek her türlü kentsel etkinliği talep etme ve bunların niteliklerini artırabilecek kentsel kaulıncı yönetim platformlarını bulma hakkı vardır.

Bu nedenlerle, biz yayalar, yayalığı bilinçli olarak savun-

mak, gelişmesine katkıda bulunmak, kenti kirletmeyip güzelleştiren ve ulaşım biçimini ve altyapısını motorlu araç tut-saklığından kurtarmak durumundayız. Otomobil, kente de, doğaya da dost değildir. Kirletici, zehirleyici ve gürültü-lüdür. İşgal edici ve hak gaspe-dici bir araçtır.

Yayalık, bisiklediliğin kardeşidir ve diğer ulaşım sistemleriyle eklemenebilen bir karakterdedir. Genellikle bir toplu taşıım sistemiyle eklemlemekteydir. Ancak, bu toplu taşıım sisteminin yayalıkla dost olabilmesi için, ekolojik bakımdan çevreyi kirletmeyen nitelikte, yoğunluk ve taşıma standartlarına uygun, sakadlar dahil bütün yayaların kullanabileceği biçimde tasarlanmış olması gereklidir.

Bu çerçevede kentsel mekan örgütlenmesinin yeniden düşünülmesi, işbölümü, kentsel kullanım alanlarındaki, dokulardaki, fonksiyonlardaki uzmanlaşmanın yeniden gözden geçirilmesi gereklidir.

Aşırı uzmanlaşmış kent bö-lümleri anlayışını sorgulamak, yayan ulaşabileceğimiz uzaklıklar içinde ihtiyaçlarımızın çok büyük bir bölümünü karşılayabilmeyi istemek, bütün yayaların kendi kentlerini göz önünde tutarak tartışması gereken konular arasındadır. Bunların ve buna benzer yayalık durumlarının ve sorunların tartışılması, kent içindeki kaulıncı süreçleri artıracak, kentsel demokrasinin gelişimine katkıda bulunacaktır.

Böylece, demokrasi, gündelik sorunların bir parçası olarak doğrudan kullanılacak ve kent, daha çok kentlilere ait olmaya başlayacaktır. Bakım, gözetim, koruma ve izleme, geleceğini araştırma gibi işlevler, büyük üst örgütlerin hantal ve verimsiz kaundan alınarak biz-zat o kent parçalarını kullananların eline geçecektir.

Yayalığın genişlemesi, kentlerin kurtuluşu doğrultusunda, 21. yüzyıla doğru bir çıkış, bir aulım refleksi gibidir.

Kent, Yayalığı geliştirip - genişletebildiğimiz kadar bizle-rin olacaktır. □

Kent merkezlerindeki yaya bölgeleri, yaya yolları yaya kaldırimleri, toplumsal etkileşimi, kentsel insan ilişkilerini genişletecek, çeşitlendirecek biçimde bir iletişim mekanı olarak düşünülmelidir.

Yaya kaldırimleri bazen binaların altına alınıp, arkadlı yollar, üzeri çeşitli malzeme ile kaplanmış - gölgelendirilmiş yollar, pergola vb. ile kaplanmış yollar haline getirilebilir.

Otomobil, kente de, doğaya da dost değildir. Kirletici, zehirleyici ve gürültü-lüdür. İşgal edici ve hak gaspedici bir araçtır.

Sezal GÖKSU,
ODTÜ Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nden
1980'de lisans, 1982'de
Y.lisans dereceleriyle
mezun oldu. D.E.
Üniversitesi
Ş.B.P.B'nden 1987'de
Doktor, 1988'de
Y.Doçent ünvanlarını
aldı.

Kentsel Arsaya Olan Talebin Fiyat Esnekliği ve Bunun Mekansal Dağılım Özellikleri

Sezal GÖKSU

Kentsel sorunların iki önemli kaynağından birincisi, plansızlık; ikincisi ise, mekansal gelişmelerin kontrol edilememesidir. Birincisinin aşıldığı bir toplumda, temel sorun taşınmazlar dünyasının denetlenmesine ilişkin olanıdır. Bu, özellikle taşınmazlar dünyasının iç ilişkileri hakkında bilgi sahibi olmayı gerektirir. Kentsel arsa ve konuta ilişkin piyasa mekanizmasının ardındaki rasyonelin bilinmesi ile birlikte kontrol mekanizmalarının da etkinliği artar.

Kentlerde, gerek nüfusun mekansal dağılımı, gerekse konut alanlarının yapısal özellikleri belli bir düzen içinde gerçekleşir. Bu düzen, öteki bir deyişle piyasa mekanizması, tahminlenebilir bir niteliktedir. Kentsel ekonomik yapı, bir kere bilindi mi, sorunlara karşı yöneltilen çözüm önerilerinin de biçim ve içeriği değişir. Kaldı ki, bir disiplin olarak kent ekonomisi, bu tip kaygı ile gelişmektedir.

Kent ekonomisi kapsamında ele alınan geleneksel konut üretim modellerinde, konut

üretiminde arsa ve kapitalin birer girdi olarak kullanıldığı varsayılır. Dolayısıyla, kentsel arsaya olan talep türetilmiş taleptir. Kentsel arsa talebinin toplam fiyat esnekliğini tahminlemek için en önemli pazar bilgisi ise arsa ve kapital girdi faktörleri arasındaki ikame esnekliğidir. Öteki ikisadi mallardan farklı olarak, kentsel arsa fiyatları kent mekanı boyunca değişir. Bu ise, faktörler arasındaki ikame esnekliğinin de mekansal anlamda değişken olması sonucunu doğurur. O halde, kentsel arsaya olan talebin fiyat esnekliği, kent mekanı boyunca sabit olmaz. Tam tersine, kentsel arsa talebi kentin her noktasında fiyat hareketleri karşısında farklı duyarlılıktadır. Bunun temel ilişkisi ise kentsel rant düzeylerinin mekansal dağılımı ile kurulmalıdır.

Bildiride teorik çerçevesi tariflenen ve ampirik olarak araştırılan bu tür bir kentsel ekonomik analiz mekansal planlama açısından iki önemli sonucu var. Bir defa, planıcı, bir yandan imar haklarının mekansal dağılımındaki tutarlılığı

ekonomik temelde sağlıyor, öte yandan idare ve mülk sahipleri karşısında, tutumunu haklı çıkartacak ölçüde yeterli temele sahip oluyor. Bu, planlama mesleğinin özellikle son yıllarda kaybolan saygınlığının yeniden kazanılması yolunda çok önemli bir aşama olarak görülmeli. İkincisi, planlamanın yeni dengeleri kurmada bir araç olarak pazara müdahale etme gücü arıyor. Gerek kentsel arsa, gerekse farklı konut tiplerine ilişkin alt piyasaların nasıl işlediği bilindiğine göre, gelecekte olması gereken mekansal örüntüyü oluşturabilmenin yanı sıra, imar mevzuatına ilişkin haklı önermelerin ileri sürülebilmesi de olanaklı oluyor.

Teorik Çerçeve

Kent toprağına olan talebin fiyat esnekliği kent ekonomisi kapsamında ele alınan önemli bir konu. Toplam fiyat esnekliğinin hesaplanabilmesi için genellikle türetilmiş talep teorisi kullanılıyor (Muth, 1968, 1969; Witte, 1977). Ancak bu çalışmalarda,

Kentsel arsa ve konuta ilişkin piyasa mekanizmasının ardındaki rasyonelin bilinmesi ile birlikte kontrol mekanizmalarının da etkinliği artar.

konut üretiminde kullanılan toprak ve kapital girdi faktörleri arasındaki ikame esneklikleri hesaplanmadığından, fiyat esnekliklerinin kent mekanı boyunca nasıl değiştiği bilinmiyor (Sirmans and Redman, 1979).

Türetilmiş talep teorisi, üretim faktörlerinin arz koşulları ile bölüşüm teorisi arasında bir köprü oluşturur. Marshall'ın Hicks (1932) tarafından genelleştirilen dört kuralına göre, bir üretim faktörü olarak toprağa olan talebin esnekliğini etkileyen faktörler, konut servislerine olan talebin fiyat esnekliği (h); toprak ve kapital girdileri arasındaki ikame esnekliği (s); sermayenin arz esnekliği (e_k); ve toprağın göreceli faktör payı (a_L) olarak bilinir. Gerek faktör gerekse ürün piyasalarında yarışmanın varlığı ve konut üretim fonksiyonunda ölçüğe göre sabit getiri varsayımıyla türetilmiş toprak talebinin fiyat esnekliği aşağıdaki gibi yazılabilir;

$$\lambda = \frac{\eta\sigma + e_k(\alpha_L + \alpha_K\sigma)}{\alpha_L\sigma + \alpha_K\eta + e_k} \quad (1)$$

Bugüne kadar yapılan çeşitli araştırmalarda, konut talebi fiyat esnekliğinin (h) birim olması gerektiği hipotezi genellikle kabul edilmiştir (Kau and Lee, 1976; Muth, 1972; Reid, 1962; Lee, 1964, 1977; Polinsky, 1977; Paldam, 1970).

Öte yandan, konut üretiminde sermayenin arz esnekliği (e_k) ile ilgili güvenilir ampirik bilgi pek yoktur. Muth (1968, 1969) ile birlikte, geleneksel yazın, sermayenin arz esnekliğini sonsuz varsayar. Bu tip bir varsayımın ardında, kuşkusuz, piyasaya kısa dönemde giriş çıkış özgürlükleri görüşü vardır. Yukarıdaki varsayımlarla Eşitlik (1) aşağıdaki forma indirgenebilir;

$$1 = a_L h + a_K s \quad (2)$$

Kent toprağına olan talebin fiyat esnekliği ikame esnekliği ile değişmektedir. Dolayısıyla, anahtar değişken ikame esnekliğidir. Değişken ikame esneklikli (VES) üretim fonksiyonu varsayımıyla kent her noktasında farklı bir ikame esnekliği bulunabileceğinden, toprak talebinin fiyat

esnekliği de kent mekanı boyunca değişebilecektir.

Gerçekte, konut üretiminde kullanılan toprak ve kapital girdi faktörleri arasındaki ikame esnekliğinin, dolayısıyla da kent toprağına olan talebin fiyat esnekliğinin kent her noktasında farklı olması, kentsel arsa fiyatlarının merkeze olan uzaklık ile değiştiği gerçeğinden kaynaklanmaktadır. O halde, kent toprağı talebinin kent mekanı boyunca göstereceği duyarlılığı, kentsel rant düzeylerinin dağılımı belirleyecektir. Bu işe, tek açıklayıcı değişken merkeze olan mesafe olarak alındığında aşağıdaki fonksiyonel ilişki ile tahminlenebilir;

$$R(x) = a e^{bx} \quad (3)$$

Burada, $R(x)$, merkeze x kadar uzaklıktaki arazi fiyatını; x merkeze olan uzaklığı; a , kent merkezindeki teorik arsa fiyatını; b , toprak fiyatlarının mesafeye göre değişme derecesini; e ise, doğal logaritma tabanını göstermektedir.

Böyle bir rant fonksiyonu yardımıyla elde edilebilecek önemli sonuçlardan birisi arsa talebinin mesafe değişimleri karşısında göstereceği duyarlılık düzeylerinin hangi kentsel rant seviyelerinde gerçekleşeceğidir.

Veriler ve Yöntem

Bu çalışmada kullanılan bütün büyüklük (m^2) ve fiyat (TL) bilgileri 1985 yılında İzmir'in imarlı konut bölgelerinden toplandı. İktisadi analizlerin bir gereği olan mal homojenliği amacıyla da apartman tipi konut parseli kent merkezine olan uzaklığı ise haritalardan kuşucuşu olarak km birimi ile ölçüldü. Toprağın göreceli faktör hissesi (a_L), toplam konut değerindeki arsa payı olarak hesaplandı (Göksu, 1987).

Yatay-kesit veriler ile yapılan bu ekonometrik analizde üstel rant fonksiyonu çift taraflı logaritmik form sayesinde doğrusallaştırılarak, klasik "doğrusal regresyon analizi"nin en yaygın yöntemi olan "en küçük kareler" aracılığıyla tahminlendi.

Ampirik Bulgular

İzmir'de toplanan bilgilere göre, toprağın ve kapitalin ortalama göreceli payları, sırasıyla, 0.35 ve 0.65 olarak hesaplanmıştır. Bunun bir diğer anlamı, İzmir'deki imarlı konut bölgelerinde, yapı-sat türü apartman konut inşaatlarında ortalama arsa payının 0.35 olduğudur. Burada, bu oranın en kıymetli yerlerde 0.75 mertebesinde olduğunu da belirtmek gerekir. Öte yandan değişken ikame esneklikli (VES) üretim fonksiyonu varsayımıyla tahminlenen ikame esnekliğinin merkeze olan uzaklığının üstel olarak azalan bir fonksiyonu olduğu belirlenmiştir (Göksu, 1987). Buna göre, esneklik eşitliği aşağıdaki gibi yazılabilir;

$$s = 5.42 e^{-0.10x} \quad (4)$$

Kentin her noktasında değişen faktör miktar oranlarına göre faktörler arasındaki ikame esnekliği farklılaşacağından, arsa talebinin fiyat esnekliğinin de merkeze olan uzaklığa göre değişken olması beklenmelidir. Kullanılan varsayımlar ve hesaplanan faktör payları yardımıyla Eşitlik (2) aşağıdaki gibi yeniden yazılabilir;

$$1 = 0.35 + 0.65 (s) \quad (5)$$

Eşitlik (4) Eşitlik (5)'de yerine konduğunda;

$$1 = 0.35 + 3.52 e^{-0.10x} \quad (6)$$

eşitliği elde edilir. Bu, kentsel arsa talebi fiyat esnekliğinin, merkeze olan uzaklığın azalan bir fonksiyonu olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, kentsel arsa talebinin fiyat hareketlerine karşı gösterdiği duyarlılık, merkezden uzaklaşıkça azalmaktadır. Fiyat esnekliğinin bu tip bir mekansal dağılım özelliği, rant düzeylerinin dağılımı ile de tutarlı olmak durumundadır. Tahminlenen rant fonksiyonuna ilişkin regresyon sonuçları Çizelge:1'de verilmiştir.

Fonksiyonun parametreleri istatistiksel olarak anlamlı (güvenilir) olmasına karşın, determinasyon katsayısının düşük olması, ilişkiyi açıklamada merkeze uzaklıktan başka değişkenlerin de dikkate alınması gerektiğini göstermektedir. Bu, bütünün modelin kuruluş biçimiyle izah edilebilir. Modelin temel varsayımların-

Türetilmiş talep teorisi, üretim faktörlerinin arz koşulları ile bölüşüm teorisi arasında bir köprü oluşturur.

Kent toprağı talebinin kent mekanı boyunca göstereceği duyarlılığı, kentsel rant düzeylerinin dağılımı belirleyecektir.

Kentin her noktasında değişen faktör miktar oranlarına göre faktörler arasındaki ikame esnekliği farklılaştığından, arsa talebinin fiyat esnekliğinin de merkeze olan uzaklığa göre değişken olması beklenmelidir.

Çalışmanın dört önemli sonucu vardır.

Birincisi, kent toprağına olan talebin fiyat esnekliği sabit değildir.

İkincisi, kentsel arazi değerlerinin uzaklık esnekliği negatif bulunmuştur.

Üçüncüsü, toprağın pahalı olduğu kentsel alanlar ile toprak talebinin görece duyarlı olduğu alanlar çakışmaktadır.

Dördüncüsü, kentsel yapı ve nüfus yoğunluklarının mekansal dağılımının ardında güçlü pazar ilişkileri mevcuttur.

dan birisi, tek merkezli bir kentin düşünülmesi olmalıdır. Oysa, kentte birden fazla aktive merkezinin, diğer bir deyişle, fiyat tepelerinin olması, arazi fiyatlarının mekansal dağılımının sadece uzaklık değişkeni ile açıklanamaz olduğunu göstermektedir.

Çizelge 1
Regresyon Sonuçları: Arazi Değerlerinin Uzaklık Esnekliği

Bağımsız Değişken	Bağımlı Değişken: $\ln R(x)$
Sabit	12.5755 (40.04)
x	-0.25017 (-3.88)
s	0.9176
r ²	0.21
F	15.066

t-oranları parantezler içindedir. s, tahminin standart hatasını; r², determinasyon katsayısını; F, f istatistiğini göstermektedir. Parametreler, tek yönlü test ile, 0.05 önem derecesinde, istatistiki olarak anlamlı bulunmuştur.

Sonuçlar

Bu çalışmada, değişken ikame esneklikli (VES) üretim fonksiyonu varsayımıyla, konut üretiminde kullanılan kapital ve toprak girdi faktörleri arasındaki ikame esnekliği kullanılarak, kentsel arsaya olan talebin fiyat esnekliği ve bunun mekansal dağılım özellikleri belirlenmeye çalışıldı.

Kentin imarlı bölgelerinde, her bir noktada farklı faktör miktar oranı kullanıldığından, diğer bir deyişle, emsal oranları merkeze olan uzaklığa göre değişken olduğundan, faktörler arasındaki ikame esnekliği de değişken olarak alınmış ve öteki dağılımlar buna göre belirlenmiştir.

Çalışmanın dört önemli sonucu vardır. Birincisi, kent toprağına olan talebin fiyat esnekliği sabit değildir. Aksine, kent merkezine olan uzaklığın

azalan bir fonksiyonudur. Dolayısıyla, talebin merkeze-yakın konumlarında çok daha duyarlı olduğu söylenebilir. İkincisi, kentsel arazi değerlerinin uzaklık esnekliği negatif bulunmuştur. Bu, rantın merkezden uzaklaşınca üstel olarak azaldığı hipotezinin ampirik olarak kanıtlanabileceğini göstermektedir. Üçüncüsü, toprağın pahalı olduğu kentsel alanlar ile toprak talebinin görece duyarlı olduğu alanlar çakışmaktadır. Böylece toprak ucuzladıkça talebin duyarsızlaştığı ortaya çıkmaktadır. Dördüncüsü, kentsel yapı ve nüfus yoğunluklarının mekansal dağılımının ardında güçlü pazar ilişkileri mevcuttur. Sözkonusu ilişkiler ise, kısmi denge analiz yöntemleri ile tahminlenebilir bir niteliktedir.

Bu tip bir ekonometrik pazar analizi çalışmasının kentsel sonuçlarından öte, imar planlama süreci ve şehir planları açısından da önemli sonuçları vardır. Bilindiği gibi, kamu yatırımlarından kâr sağlayarak ve diğer özel yatırımları besleyerek mekan planlayan ve donatan taşınmaz sermayesidir. Planlama, sadece taşınmaz sermayesinin planları ile uyumlu olduğundan gerçekçi olacaktır. Dolayısıyla, gerçekçi plan üretebilmek için sözkonusu sermayenin planlarını ve bunları güden pazar ilişkilerini bilmek gerekir. Bütün bunlara hakim olabilen planlama süreci elbette bazı dengeleri değiştirebilme erkinde de sahip olacaktır. Dahası, plançı yeni rantların dağılımında salt bir araç değil, fakat dağılımı kontrol edebilir bir duruma gelecektir.

Öte yandan, planlama ve uygulama sürecine ilişkin daha sağlam önermeler ileri sürülebilecektir. Çünkü, planlama ile yeniden dağıtılan imar haklarının olabildiğince adil dağılımına yönelik yeni mevzuat önerileri ekonomik ilişkiler ile temellendirilecektir. Planların uygulanabilmesi için imar mevzuatına uygun olması yetmez. Kaldı ki, imar mevzuatı mekansal gelişmeleri asıl yön-

lendiren ekonomik ilişkileri gizler niteliktedir. Dolayısıyla, toprağın kentsel kullanışlara tahsisinde önemli bir hizmet görevi üstlenen rant kategorilerinin yeniden dağılımını mevzuat önerileri (yeni yapılaşma koşulları) ile yönlendirebilen plançı şimdikinden çok daha uygulanabilir planlar üretebilecektir.

Sonuç olarak, mekansal planlama taşınmaz piyasalarının işleyiş biçimi hakkında bilgi sahibi olmalıdır. Bu bilginin plan kararları üzerindeki etkinliği de artırılmalıdır. Bu yolla, plançıların ekonomik hesaplamaya pratiği gelişirken, pazara müdahale olanakları aranmalıdır. İstenen mekansal örüntüler elde etmenin, tek değil, fakat önemli bir yolu da budur.

Kaynaklar

1. GÖKSU, S. (1987): İzmir'de Kentsel Arsa ve Konut Pazarı Üzerine Ekonometrik Bir Çalışma, DEÜ, FBE, İzmir (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
2. HICKS, J.R. (1932): Theory of Wages, MacMillan; London.
3. KAU, J.B., LEE, C.F. (1976): "Functional Form, Density Gradient and the Price Elasticity of Demand for Housing" *Urban Studies*, Vol: 13, s.193-198.
4. LEE, T.H. (1964): "The Stock Demand Elasticities for Non-Farm Housing" *Review of Economics and Statistics*, Vol: 46, s.82-89.
5. LEE, T.H. (1977): "Elasticities of Housing Demand", *Southern Economic Journal*, Vol: 44, s.298-305.
6. MUTH, R. (1968): "Urban Residential Land and Housing Markets", *Issues in Urban Economics*, H.Perloff and L.Wingo (eds). Johns Hopkins; Baltimore, s.285-339.
7. MUTH, R. (1969): *Cities and Housing*, University of Chicago Press; Chicago.
8. MUTH, R. (1972): "The Demand for Non-Form Housing", *Readings in Urban Economics*, M.Edel and J.Rothenberg (eds). MacMillan; New York, s.227-245.
9. REID, M.G. (1962): *Housing and Income*, University of Chicago Press; Chicago.
10. SIRMANS, C.F.; REDMAN, A.L. (1979): "Capital-Land Substitution and the Price Elasticity of Demand For Urban Residential Land", *Land Economics*, Vol: 5, s.167-176.
11. WITTE, A.D. (1977): "The Determination of Inter-Urban Residential Site Prices Differences: a driven demand model with empirical testing", *Journal of Regional Science*, Vol: 15, s.351-364.

Toprağın kentsel kullanışlara tahsisinde önemli bir hizmet görevi üstlenen rant kategorilerinin yeniden dağılımını mevzuat önerileri (yeni yapılaşma koşulları) ile yönlendirebilen plançı şimdikinden çok daha uygulanabilir planlar üretebilecektir.

Ümit ÖZCAN,
1979'da ODTÜ Şehir ve
Bölge Planlama
Bölümü'nü bitirdi.
1982'de A.Ü. SBF
Kamu Yönetimi ve
Siyaset Bilimi
Bölümü'nden Y.lisans
derecesi aldı. 1990'da
aynı bölümden Siyasal
Bilimi Doktoru derecesi
aldı.

İç Göçler Nedenleri Sonuçları ve Çözüm Önerileri

Ümit ÖZCAN

Nüfusun ülke değiştirmeksizin bir yerden bir başka yere para kazanmak ve/veya yaşamını artık yeni yerde idame ettirmek amacıyla yapmış olduğu harekete iç göç denmektedir. İç göçü gerektiren nedenler ekonomik, sosyal, kültürel, bireysel ve hukuki gerekçelere dayanabilir. Ülkemiz 1960'ların başından bu yana büyük kentlere yönelik, ciddi boyutlara varan ve süreklilik kazanan iç göçlerle karşı karşıyadır. Kırdan kente göç olgusu, özellikle göç olan yörelerde, doğal nüfus artışı 2.4 olan ülkemizin iç göç olmasa dahi karşı karşıya olduğu sorunlarını daha da artırarak, neredeyse çözümsüz boyutlara getirmektedir.

Göç olgusu Osmanlı döneminden bu yana çeşitli önlem önerileri ile birlikte tartışılmasına karşın, 1960'lardan bu yana tarımda mekanizasyonun başlaması ile, kırdan kente doğru olan iç göçler giderek artan bir ivme ile süregelmektedir.

Günümüze gelinceye kadar kırdan kente göç sorunu, yaraşıklı kentsel problemlerden

yola çıkılarak, kırsal nüfus hareket etmeden önce göçü gerektiren nedenlerin ortadan kaldırılması gerektiği boyutu ile ele alınmıştır. Nitekim sorun bu boyutu ile pek çok siyasal parti tarafından parti programlarına girmiştir. Parti programlarında yer alan Merkez-Köy (AP), Tarım-Kent (MHP) ve Köy-Kent (CHP) önerileri birlikte incelendiğinde; birbirinden çok önemli farklılıklar göstermeksizin, kırsal nüfusu köylerinde tutabilmek amacına yönelik olduğu görülmektedir. Öneriler genelde tarıma dayalı ürünleri mamul ve yarı mamul maddelere dönüştürecek küçük imalatın merkez seçilen yerde teşvik edilmesi ve kırsal alanda eğitim, sağlık ve benzeri hizmetlerin köy gruplarına hizmet edecek noktalara dağıtımı ilkelerine dayanmaktaydı. Bu öneriler her ne kadar tümüyle gerçekleştirilemediyse de özellikle eğitim ve sağlık alanında bu önermelere oldukça uygun çalışmalar gerçekleştirilmiştir.

Tüm bunlara karşılık, 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı verileri esas alınarak incelen-

diğinde 1989'da %50.77 olan şehirleşme oranının 1994'de %56.75'e çıkması, yani ülke nüfusunun yarısından fazlasının şehirlerde oturuyor olması, beklenmektedir. Gene aynı verilere göre, 1989'da büyük şehir belediyelerinde yaşayan kentsel nüfusun tüm belediyelerde yaşayan nüfusa oranı %38.94 olup, 1994 yılında bu oranın da %40.42'ye çıkması beklenmektedir. Bu veriler topluca değerlendirilecek olursa; ülke nüfusunun yarısından fazlası belediye sınırları içinde otururken, bu nüfusun da neredeyse yarıya yakını 8 büyükşehir belediyesinde yaşamaktadır -ki bu veriler dahi, sorunun bugün ulaştığı noktadaki ciddiyetini vurgulamaya yeterlidir.

Siyasal partilerin önerileri ülkemizde tam olarak uygulanamamış olsa da kırsal nüfusun kırsal alanda tutulması için getirilen önerilerin yalnızca ülkemizde değil, iç göç baskısı altında kalan hemen hemen tüm ülkelerde başarılamadığı bilinen bir gerçektir.

Nitekim, pek çok uluslararası kuruluş ve Vakıflarca desteklenen tarımsal üretimi ar-

1989'da büyük şehir belediyelerinde yaşayan kentsel nüfusun tüm belediyelerde yaşayan nüfusa oranı %38.94 olup, 1994 yılında bu oranın da %40.42'ye çıkması beklenmektedir.

İntansif tarımı teşvik eden yabınmlar, tarımsal nüfusun yerinde kalmasını hedeflerken, tam tersi bir sonuç vererek kırdan kente kitlesel göçler ve buna bağlı çok ciddi sosyal sorunlara yol açmıştır.

tırarak kırsal alanın ekonomik kalkınmasını hedefleyen "Green Revolution" (Yeşil Devrim) programı çerçevesinde başlatılan Marshall yardımı ve bunu izleyen Latin Amerika ülkelerine yönelik, Rockefeller Vakfı'nın organize ettiği intansif tarımı teşvik eden yaurımlar, tarımsal nüfusun yerinde kalmasını hedeflerken, tam tersi bir sonuç vererek kırdan kente kitlesel göçler ve buna bağlı çok ciddi sosyal sorunlara yol açmıştır.

Tüm bu gelişmeler gözönüne alındığında kırdan kente iç göç sorunu için geliştirilen çözüm önerilerinin iki ana yanlısının açığa çıktığı kanısındayız.

Bunlar;

a) Kırdan kente göçün kirda durdurulabileceği.

b) Kırdan kente göçün kentliler üzerinde yarattığı sorunların acil çözüm gerektirdiği.

Kırdan kente göçü motive eden gerekçeler içinde ekonomik sorunların varlığı yadsınmaz. Ancak kanımızca, bu sorunun başat sorun olup olmadığı günümüzde yeniden tartışılmalıdır. Şöyle ki; kırdan göçenlerin var olan yaşam standartları büyük kentlere göç gerçekleştirdiğinde, olduğundan çok daha düşük düzeylere inmekte, saun alma gücü düşerken bu kişilerin pazara bağımlılığı artmaktadır. Bu konuda ayrıntılı bir inceleme yapılmamış olmasına karşılık, iletişim araçlarının yaygınlaşması sonucu, göçe karar veren bireyler artık kentte ne tür problemlerle karşılaşacaklarına ilişkin ön bilgilere sahiptirler diyebiliriz. O halde, kırdan kente göç olgusu için 1960'lardan başlayarak üzerinde durulan kırsal nüfusun ekonomik gücünü artırma yolu ile sorunu yerinde çözme politikaları geçerliliğini büyük ölçüde yitirmiş

Sorunun toplumsal yabancılaşma tabanında tartışılmaya başlanması ise kanımızca, göç sorununu kırsal-kentsel sorun ayrınmından çıkartıp ulusal bir sorun boyutuna getirmektedir.

sındaki farklılıkları da vurgulayarak toplumsal tatmin düzeyini azaltıcı bir kültür şokuna dönüşmüştür. Bu nedenlere dayanarak, teknolojik gelişmenin doğası gereği ve geri dönüşmez nitelikli bu toplumsal etki, kırsal alan ile ivmesi kentlere doğru olan sosyal ve kültürel ihtiyaçların tatmini amaçlı göçü yaratmaktadır. Aynı toplumsal etki büyük kentlerde ise yaşam standardı, dolayısıyla da toplumsal tatmin olgusunun daha yüksek olduğu varsayılan ülkelere doğru yönelmektedir. Bu noktada ise, göç sorununun günümüzde, toplumsal yabancılaşma olgusu ile birlikte değerlendirilmesinin gereği açığa çıkmaktadır.

Sorunun toplumsal yabancılaşma tabanında tartışılmaya başlanması ise kanımızca, göç sorununu kırsal-kentsel sorun ayrınmından çıkartıp ulusal bir sorun boyutuna getirmektedir. Bu alanda getirilebilecek çözüm önerileri ise artık ne kırsal ne de kentsel olmayıp, ulusal olmak zorundadır.

Ülkemizde 1980'lere kadar iç göçün kent üzerindeki olumsuz etkilerini değerlendiren çalışmalar ağırlık kazanmış, göç etkisi ile kendidliğinden ortaya çıkan marjinal çözümlerin yarattığı olumsuzlukları gidermek için önlem önerileri geliştirilmeye çalışılmıştır. Kentte barınma ihtiyacının marjinal çözümü olan gecekonduların yasallaştırılma işlemi daha önce çıkarılan aflardan farklı bir biçimde 1984 yılında 2981 sayılı yasa ile ele alınmıştır. Bu yasa ile gecekondu alanlarına bakış açısı köklü bir biçimde değiştirilerek, gecekondu sorununa yaklaşım değiştirilmiş ve bu alanlar kentsel arsa stoku olarak algılanmaya başlanmıştır. Ayrıca, yasal düzenlemeler sırasında diğer düzenlemelerde olduğu gibi, gecekondu kapsamında olmayan imar mevzuatına aykırı yapılar da kapsanmış ve böylesi yapıların gecekondulardan daha büyük sayısal değerlere ulaştığı saptanmıştır. Böylece yasal olarak marjinal kabul edilen gecekondu ve imar mevzuatına aykırı yapıların, imar mevzuatına uygun yapılarla karşılaştırıldığına hiç de marjinal olmadığı gerçeğiyle karşılaşılmıştır.

Aynı gerçek, yaşamı idame ettirebilmek için sürdürülen ve başlangıçta yalnızca kente göçenlerce yapıldığı sanılan işportacılık ve benzeri iş kolları için de geçerli hale gelmiş ve marjinal sektör adını verdiği bu tür işlerin diğer sektörlerde çalışan sayısı ile karşılaştırıldığında, giderek diğer sektörlerin ekonomik faaliyetler arasında marjinalleştiği gözlemlenmiştir.

Kent kültürü dediğimiz, bir kentlide bulunması gereken davranış kalıplarının kente süren göç nedeniyle bozulması ve başkalaşması da öteden beri pek çok düşünürümüzün ilgisini çekmiştir. Kentte ortaya çıkan kültürel bozulmanın engellenebilmesi ve bir anlamda kentin kendilerinin olması sloganı altında toplayabileceğimiz bu tartışmalarda çoğunlukla kentin sosyal, kültürel ve ekonomik yaşantısının bozulmasının suçlusu olarak kırdan kente göç edenleri gösteren sonuçlara varılmış ve kentlilik-karşıtı sayılan toplumsal davranışlar (arabesk müzik, okuma alışkanlığının azalması vb.) marjinal davranış kalıpları olarak görülmüştür.

Marjinal kelimesi azınlıkta kalan, geçici başat tarafından sindirilebilir ve giderilebilir anlamını içermektedir. Oysa göç nedeni ile ortaya çıkan olgular böylesi bir boyuta ulaşmıştır ki; göçerlerin arjinal çözümleri, giderek asal boyut kazanmış, buna karşılık asal kabul edilen çözümler, hâlâ marjinal adını verdiğimiz çözümlerle kıyaslandığında marjinal boyutlara indirgenmiştir. O halde, kentlilerin kentte karşılaşmaları sorunların giderilmesi amacıyla geliştirilecek çözümler, artık toplumsal boyutlara ulaşan bu sorunların çözümüne hizmet edemeyecektir. Giderek marjinalleşmiş kenti tanımına uyan nüfusun sorunları şimdiye kadar hiç olmayan bir biçimde çözmek mümkün olsa bile, böylesi çözümler toplumsal sorunları ortadan kaldırmaya yetmeyecektir.

Göç Sorununa Önlem Önerileri

İlk aşamada kırdan kente, giderek kentten kente ve olabilirse ülkeden ülkeye

doğru gerçekleşen göçlerde; toplumsal tatmin arayışlarının öneminden söz etmiştik. Bu tatmin arayışlarının içinde ekonomik tatminin sanılanın aksine oldukça düşük bir orana sahip olduğu, buna karşılık, sosyal, kültürel ve psikolojik tatmin arayışlarının göçü motive eden etmenler arasındaki payının giderek arttığı ve önlem önerilerinin bu alanları etkin bir biçimde gözetmesi gerektiğini daha önce vurgulamıştık.

Kırsal değişen teknoloji ve sosyo-ekonomik ihtiyaçlar nedeni ile nüfus kaybetmesi olgusu, yalnızca ülkemizde değil hemen tüm dünyada yaşanmakta olan bir gerçektir. Gelişmiş ülkelerde, kırsal alanların tarımsal faaliyetlerini destekleyici önlemler, bu alanların dinlenme amacı ile düzenlenerek yeni ekonomik aktivitelere kavuşturulması gibi önlemlerin yanı sıra, ülkenin tarımsal potansiyeline bağlı olarak tarım sanayii faaliyetleri gibi çözüm arayışları bulunmaktadır.

Tarımsal sanayii faaliyetlerini bir benzeri GAP projesi kapsamında gerçekleştirilmek üzere olan ülkemizde, bu bölgede entansif tarıma geçilmesi ile yörenin sürekli göç vermesinin engellenebileceği düşünülmektedir. Hatta yörede yeni istihdam olanaklarının yaratacağı, dolayısıyla, yörenin göç verir durumdan, göç alır konuma geçeceği beklentisi yaygın olarak bulunmaktadır.

GAP konusunda salt ekonomik açıdan değerlendirilecek bile olsa, kuru tarımdan, mekanize sulu tarıma geçişin gereği olarak var olan tarımsal nüfusun bir bölümünün işsiz kalmasını beklemek doğaldır. Ayrıca sanayii boyutlarına varan tarımsal aktivitelere sahip olması gereken bu yörenin talep edeceği tarım işçisi, kuru tarımı bilen tarım işçisi olmayıp, farklı değer yargıları ve bilinç düzeyine varmış bir iş gücü gerektirdiğinden, halen tarım işçisi olabilenlerin pek çoğu bölgede istihdam olanağı bulamayacaktır.

Tarımsal faaliyetler için söz konusu olacak bu sorunların yanı sıra, bölgede kurulacak

olan sanayiler de eğitim düzeyi oldukça düşük olan yöre halkı için istihdam olanağı sağlamaktan uzak görülmektedir. Ayrıca, bölgede gerçekleşmesi öngörülen sanayii yatırımlarının bölgenin özel konumu gereği ne ölçüde gerçekleşebileceği de şimdiden kestirilememektedir. Tüm olumsuz göstergelere karşın, bölgede sanayii yatırımları istenen düzeyde gerçekleştiği takdirde, bölgenin yatırım ve işletme amaçlı uzmanlaşmış iş gücünü çekmesi beklenirken, aldığı göçün çok üstünde kuru tarım için nitelikli olmasına karşın, sulu tarım ve sanayii için nitelsiz kalan iş gücünü göçe zorlaması da beklenmelidir. Salt istihdam olanakları açısından yapılan bu değerlendirme, farklı faktörler açısından da gözetilecek olursa, 1994'lerde 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda öngörülenin üstünde bir kentleşme hızının gerçekleşmesi ve büyük kentlere yayılmanın artması beklentisi yanlış olmayacaktır.

Çalışmamız sırasında, kırsal sosyal, kültürel ve ekonomik iticiliğinin sürmesi buna karşılık, aynı konularda büyük kentlerin de ciddi bir çekim gücü olmadığı saptamasına vardık. İç göç olgusunun kaçınılmaz olarak süreceği sonucuna ulaştığımız saptamalarımızda, sorunun salt kentsel alanlarda yığılmadan kaynaklanan sosyo-ekonomik sorunlardan farklı bir boyutunun da bulunduğunu vurgulamaya çalıştık. Bu boyut bize göre ulusal platformda çözüm arayışlarını zorunlu kılmaktadır.

Bu saptamalardan hareketle geliştirilebilecek çözüm önerileri de kaçınılmaz olarak, ağırlıkla ulusal platformda izlenmesi gereken farklı bir boyutunun da bulunduğunu vurgulamaya çalıştık. Bu boyut bize göre ulusal platformda çözüm arayışlarını zorunlu kılmaktadır.

Bu saptamalardan hareketle geliştirilebilecek çözüm önerileri de kaçınılmaz olarak, ağırlıkla ulusal platformda izlenmesi gereken farklı politik ve örgütsel gelişmelere yönelik olmak zorundadır.

Kırsal nüfusun kırsal kalması mümkün değilse de, mevcut eğilimlerin devam ettirilerek

büyük kentlere akının sürdürülmesi de bu kentlerin sosyo-ekonomik ve fiziki sınırları şimdiden aşılmış olduğundan, mümkün görülmemektedir. Bu nedenlere dayanarak;

- Kırsal nüfusun öncelikle kentsel nüfusa oranla çok daha hızlı olan doğal nüfus artış hızını azaltmaya yönelik "aile planlaması" politikaları daha da etkinleştirilerek hayata geçirilmelidir.

- Yarı kentsel alanlar olarak tanımlayabileceğimiz nüfusu 10.000'den az olan belediye yerleşmelerini, kentsel servislerden olabildiğince yararlanarak kentsel nitelik kazanması için çaba gösterilmelidir.

- Nüfusun 10.000 - 50.000 arasında olan 305 belediyenin kent kimliği kazanabilmesi için tüm olanaklar seferber edilmeli ve kırsal kopacak olan nüfusun bu kentlerde istihdam olanakları artırılırken, bu olanakların yanı sıra bu kentlerin sosyal ve kültürel kapasitelerini artırıcı yeni faaliyet ve hizmet konularına yönelinmelidir.

- Bu nüfus dilimindeki belediyelerin altyapı sorunları ivedilikle çözülerek doğal ve kültürel değerleri ön plana çıkarılmalı ve fiziki sınırlarının üstünde yüklenmiş büyük şehirlerdeki emekli ve yaşlı nüfusunu çekebilmek üzere, öncelikle sağlık hizmetleri konusunda yatırımlara yönelinerek en azından büyükşehir yakınlardaki seçilmiş kentlerin çekim gücü artırılmalıdır.

- İşsizlik Sigortası uygulamasına ilk etapta, bölgesel kriterlere bağlı olarak geçilmelidir. Çekim merkezi niteliğindeki alanların sigorta kapsamı dışında tutulması yolu ile hem uzmanlaşmış iş gücünün yurt çapında dengeli dağılımı, hem de büyük kentlerde marjinal sektörde çalışanların bir bölümünün ekonomik nedenlerle bağlandıkları bu kentlerde yaşama zorunluluğunu ortadan kaldırarak, kentsel hizmet olanakları artırılmış ve hizmet açısından optimal büyüklükte olan 10.000 - 50.000 nüfuslu kentlere kayması özendirilmelidir.

- 10.000 - 50.000 nüfus büyüklüğüne sahip belediyeler yerli ve sorumlulukları açısından farklı kriterlerle değerlendirilerek

Gelişmiş ülkelerde; kırsal alanların tarımsal faaliyetlerini destekleyici önlemler; bu alanların dinlenme amacı ile düzenlenerek yeni ekonomik aktivitelere kavuşturulması gibi önlemlerin yanı sıra, ülkenin tarımsal potansiyeline bağlı olarak tarım sanayii faaliyetleri gibi çözüm arayışları bulunmaktadır.

Kırsal nüfusun öncelikle kentsel nüfusa oranla çok daha hızlı olan doğal nüfus artış hızını azaltmaya yönelik "aile planlaması" politikaları daha da etkinleştirilerek hayata geçirilmelidir.

Yarı kentsel alanlar olarak tanımlayabileceğimiz nüfusu 10.000'den az olan belediye yerleşmelerini, kentsel servislerden olabildiğince yararlanarak kentsel nitelik kazanması için çaba gösterilmelidir.

dirilmelidir. Bu yöreler, ekonomik açıdan daha özerk bir niteliğe kavuşturulmalı, yöre halkının toplumsal yabancılaşmasını azaltmayı amaçlayarak, demokratik katılım olanakları artırılarak, büyük kentlerde zorunlu olarak merkezileştirilen hizmetler yerelleştirilmeli ve belediyelere yatırım olanağı tanınarak, belediyelerin hizmet sektöründeki istihdam olanakları artırılmalıdır.

- Kamu ve özel sektör yatırımlarının teşvikinde kullanılan kriterlere mekan boyutu ivedilikle katılarak 10.000 - 50.000 nüfuslu belediyelerde yatırımlar çevre değerleri ve plan kararları gözetilerek teşvik edilmelidir.

- Adı geçen beldelerin sanayi potansiyelini artırmayı

hedefleyen çalışmalar, ulaşım maliyetlerini düşürücü unsurlarla birlikte organize edilmelidir. Bu amaçla, bu beldelerin kara ve demiryolu bağlantıları iyileştirilerek güçlendirilmelidir.

- Nüfusun 10.000 - 50.000 sınırında olan belediyeler bir bütün halinde incelenmeli ve belediyeler arasında yöre özellikleri, doğal ve kültürel değerler ve gelişme potansiyellerini gözetilen çalışmalar yapılarak, hangi beldenin hangi konuda ihtisaslaşması gerektiği kararlarına ulaşılmalı ve kentin gelecekte olması istenen kimliğine yönelik yatırımlara teşvik ve öncelik verilmeli, kent kimliğini bozucu yatırımlar engellenmelidir.

- Anılan beldelerde mevzuatta aykırı yapılaşma sayısı, mevcut veriler değerlendirildiğinde, oldukça az olarak ortaya çıkmaktadır. Bu alanda belediyelerin yetki ve sorumlulukları artırılarak mevcut yapılaşmaların var olan aykırılıkları giderilmeli ve daha önce belirtilmiş olduğumuz tanımlanan kimliğe yönelik planlama çalışmaları ivedilikle gerçekleştirilerek, uygulamaların plan kararlarına uygunluğu izlenmelidir.

- Yukarıda belirtilen kentsel kimliğin belirlenmesi çalışmalarını makro ölçekli plan kararlarına oturtularak, belediyeler eli ile gerçekleştirilecek imar planlama kararlarının makro plan kararlarına tabi olması, sağlanmalıdır. □

Ömür TÜRKSOY,
1978 yılında ODTÜ
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü'nden
mezun oldu. 1983'de
aynı bölümden yüksek
lisans derecesi aldı.
Ankara Nazım Plan
Bürosu'nda
(1985-1989) çalıştı.
Halen TÜBİTAK Deniz
Bilimleri ve Çevre
Araştırmaları Grub'nda
çalışmaktadır.

Dergilerden Seçmeler

Hazırlayan: Ömür TÜRKSOY

"EVSAHİPLİĞİ" NİN HANEHALKI TASARRUFLARINA ETKİLERİ

*Effects of Homeownership on
Household Savings*

Ronald KRUMM
Austin KELLY

*Journal of Urban Economics, Cilt
26, 1989, s. 281-294.*

Bu makalenin amacı, "evsahipliği" kavramının, hanehalkı tasarruflarını etkileme düzeyinin ampirik olarak incelenmesidir. Bir başka deyişle, evsahipliği kararlarının, hanehalkı tasarruflarının birikim düzeyi ve bileşimindeki nedensel etkileri hesaplanmıştır. Çünkü hanehalklarının tasarrufa ilişkin tutumları ile kullanıma ilişkin kararları eşzamanlı olarak oluşurlar. Örneğin tasarruf düzeyinin düşük olması, istenen hizmeti sunacak bir evin sahibi olmayı olanaksız kılabilir. Ya da, yüksek düzeyde tasarruf yapan aileler, sahip olunan bir konutu doğal olarak yaurım planları içinde görebilirler. Bu ilişkiler, tasarruflarla, konutu kullanım süresi ve biçimine ilişkin seçenekler arasında nedensel bir bağıntı kurarlar. Çalışmada, toplam ve konut dışı tasarruflar üzerindeki olumlu etkiler, seçilen konut değerinin bir fonksiyonu olarak ortaya konmuştur. Bununla birlikte bulgular, evsahipliği kararının, sahibince kullanılan ortalama bir ev değeri ile bağlantılı olarak ele alındığında, hanehalkının birikmiş toplam tasarruflarının miktarını değiştirmediğini düşündürmektedir.

KONUT ARZININ KURAMSAL BİR ANALİZİ *A Theoretical Analysis of the Supply of Housing*

Jeffrey W. SMITH

*Journal of Urban Economics, Cilt
26, 1989, s. 174, 188.*

Makalede kentsel konutun arz fonksiyonu irdelenmektedir. Literatürde konut talebi önemli bir yer tutmakta, arz ise çok daha az incelenmektedir. Oysa, örneğin talep yönündeki sübvansiyonların konut fiyatlarına etkisi, kendi evlerinde oturan hanehalklarından alınan dolaylı vergilerin etkinlik biçimi ve düzeyi gibi politikaların geliştirilmesi açısından konut arzını kavramak önem taşımaktadır. Konut piyasasının anlaşılması, arz yönü ihmal edildiği takdirde eksik kalacaktır. Çalışmada geliştirilen senaryo uyarınca, kapalı bir kentte konut talebi artmakta ve konut arzı sınırlarına dayanmaktadır. Çalışmanın en önemli sonucu, konut yapımcıları tarafından gerçekleştirilen konut arzındaki değişimlerin kesinlikle önemli olduğudur. Burada benimsenen yaklaşım göre, geleneksel anlamdaki fiyat fonksiyonu dışlanmıştır. Böylece "arz fonksiyonu" kavramı, talebin artması sonucunda konut fiyatı ve miktarının nasıl değiştiğiyle değil de, talebin arzıyla fiyatlar ve konut stoğunun özelliklerindeki değişimin irdelenmesi biçiminde geliştirilmelidir. Yazının ikinci bölümünde fiyat fonksiyonunun belirlenmesi anlatılmaktadır. Üçüncü bölümde, konut arzı

sabitken hanehalkı geliri ve nüfustaki değişimlerin bu fonksiyonu nasıl etkilediği incelenmektedir. Dördüncü bölümde, yeni konut üretkenlerin nüfus değişimleri karşısındaki tutumları irdelenmektedir. Beşinci bölümde de aynı işlem, gelirdeki değişimler için yapılmaktadır.

TOPOGRAFIK SINIRLAMALAR VE KENTSEL ARAZI ARZI İNDEKSLERİ

*Topographical Constraints and
Urban Land Supply Indexes*

Louis A. ROSE

*Journal of Urban Economics,
1989, Cilt 26, s. 335-347.*

Fiziki mekan ile soyut kentsel alan miktarı arasında, belirgin bir farklılık vardır. Oysa, hemen tüm kentsel merkezlerin çevresindeki arazi miktarı, pratik gerekçelerle, sınırsız kabul edilir ve doğal kısıtlamalardan etkilenilmediği düşünülür. Bu makale, gerçek kentsel arazi arzının kısmen de olsa ölçülebilmesi için, sözkonusu farklılığa dayalı bir çalışmayı sunmaktadır. Makalede, okyanuslar, göller ve diğer su külelerinin, kullanılabilir kentsel arazi arzını ne düzeyde sınırladığını ölçmeye yönelik bir yöntem geliştirilmektedir. Daha sonra, 1980 yılında A.B.D.'deki en kalabalık 40 kentsel alanda bu yöntemin uygulaması yapılarak, arazi arzı indeksleri hesaplanmıştır. Kentsel kullanıma uygun arazi miktarı, kent merkezi çevresindeki kesintisiz su

DERGİLERDEN

alanlarının dairesel olarak ağırlıklarının toplamıdır. Ağırlıklar, merkezden uzaklaşıkça, nüfus yoğunluğunun düşme hızına bağlı olarak üssel bir biçimde sıfıra doğru azalır. Ölçme yöntemi ve ağırlıklar, tam rekabetçi bir arazi piyasasının olduğu, tek merkezli bir kent kuramına göre geliştirilmiştir. Bu tür indeksler, tüm kentlerde dağılık alanlar ve bölgeleme (zoning) sonucu oluşan sınırlamaların hesaplanması için de geliştirilebilirler, öte yandan, razı, konut, ulaşım ve nüfus yoğunluğu ile ilgili ampirik çalışmalar için yararlıdır. Gerekli olan yalnızca haritalar ve nüfus, yoğunluğu eğrileridir.

KİMLER KATI ATIK DÖNGÜSÜNDEN YANADIR?

Çöpün Yeniden Kullanımına Yandaş ve Karşıt Olanların Karşılaştırılması
What Makes a Recycler?: A Comparison of Recyclers and Nonrecyclers

Joanne VINING
Angela EBREO

Environment and Behaviour, Cilt 22, Sayı 1, Ocak 1990, s.55-73.

Amerikalılar her yıl 160 milyon ton katı atık üretmektedirler, ki bu tüm ülkelerin üzerinde bir değerdir. Çöp alanları da giderek dolup kapanmakta, yeni çöp alanı açılması ise güç olmaktadır. Bazı eyaletlerde konut alanlarında çöpün yeniden kullanımına (döngü) ilişkin politikalar geliştirilip uygulanmaktadır. Bu eğilimin sürmesi halinde, insanları bu yönde davranmaya özendirici araçların bulunması, önemli bir konu olacaktır. Bu konuda bir yaklaşım, döngüden yana olanlar ile olmayanların karşılaştırılmasıdır. Bu makalede, çöplerin yeniden kullanımına yandaş olanlarla karşıt olanların bilgi düzeyleri, dürtüleri ve demografik özelliklerinin karşılaştırıldığı bir çalışmanın sonuçları anlatılmaktadır. Bilgi düzeyi ve dürtülerle ilgili faktörler, döngüden yana davranışlarının araştırılmasında önemli, ama çoğunlukla ihmal edilen konular olmaktadır. Çalışmada, bu değişkenlere ilişkin bilgiler Illinois'da 1977 hanehalkı için elde edilmiştir. Sonuçlar, döngüden yana olanların, bu konunun güncelliğinin, genellikle, daha fazla farkında olduklarını; yerel bölgelerinde döngüye tabi olabilecek maddelere ilişkin bilgilerinin daha geniş

olduğunu; bu maddelerin yeniden kullanım yolları hakkında, döngüye karşı olanlara göre, daha bilgili olduklarını göstermektedir. Hem karşıt olanlar hem de yandaş olanlar çevre kaygılarıyla hareket etmelerine karşın, karşıt olanlar daha çok mali dürtülerle, bu işin getirileriyle ve kişilerin uygunluğuna ilişkin konularla ilgilenmektedirler. Demografik özellikler açısından ise, bu iki grubun çok fazla farklılaştığı söylenememektedir.

1990'LAR İÇİN BİR PLANLAMA GÜNDEMİ

A Planning Agenda For The 1990's

David HALL
Town and Country Planning, Ocak 1990, s.7-9

Yazıda, 1980'lerin sonunda Doğu Avrupa'da yaşanan çalkantılara değinilerek 1990'ları kestirmenin gücüğü belirtilmekte, ancak yine de, arzuladığımız çevre koşullarını tanımlamaya dönük olarak altı konuyu vurgulayan İngiltere için bir gündemin belirlenmesinin yararlı olacağı vurgulanmaktadır.

1. Sürdürülebilir Celişme Ana amacı bu olan politikalar saptanmalıdır. Herkesin "yeşil" olmasına karşın, hâlâ daha ülke ve bölge ölçeğinde kirliliği önlemeye dönük yapısal planlar, doğal kaynakların ve enerjinin korunmasına yönelik stratejiler geliştirilememiştir. Bu kavramın uygulanması için, ulusal düzeyde çalışmalar, öncelikle ulaşım politikası ile ilgili olarak başlatılmalıdır.
2. Stratejik Planlama İkinci görev, saptanan "yeşil" politikaların uygulanması için etkin mekanizmaların geliştirilmesidir. Plancılar ve çevreciler, nasıl bir çevre istediğimiz konusunda kamuoyunu aydınlatmalı, kaynakların sınırlılığı çerçevesinde neler yapılabileceğini açıklamalıdır.
3. Yeni Yeni Yerleşmeler Bölgesel stratejilerin bir bileşeni olarak, hem yerel yönetimler hem de merkezli hükümet tarafından yeni yerleşmeler programlanmalıdır. Bu amaçla farklı araçlar geliştirilmeli, böylece özel sektör, kamu sektörü ve gönüllü kuruluşlar koşullara göre sürece kaulmalıdır.
4. Arazi Sağlanması ve İyileştirme Yeni yerleşmeler için hangi yaklaşım benimsenirse benimsensin, temel gereksinim arazidir. Başlıca sorun, arazi hazırlamanın yüksek maliyeti ve bunun konut servis maliyetlerini tekilemesidir. Bu nedenle

plansız alanların gelişmesi için baskılar oluşmaktadır. Planlamanın etkin olabilmesi için, arazi hazırlamanın doğru yerde doğru zamanda ve doğru biçimde yapılması önem kazanmaktadır.

5. Kırın Değişmesi Kırsal alanlar değişimle karşı karşıyadırlar, ancak özgün karakterlerinin korunması temel kaygı olmalıdır. Gelişme planları kırsal alanların korunmasını da kapsayacak biçimde ele alınmalı, "kırleten öder" kavramı uygulamaya geçirilmelidir.

6. Avrupa 1990'lar boyunca, "tek Avrupa" hareketinin etkileri, Avrupa hızlı tren ağı önerisi, Brüksel ve Starsburg hareketlerinin idari parasal gücünün artışı, planlamayı İngiltere'de giderek daha fazla etkilemekle kalmayıp, yeni ekonomik, sosyal ve kültürel fırsatlar oluşturmaktadır.

KENT İMGESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

The Evaluative Image of The City

Jack NASAR
Journal of The American Planning Association (JAPA), Kış 1990, s. 41-53.

Plancılar kentin görüntüsünü değiştirebilmek için, insanların kenti nasıl değerlendirdiklerini bilmek gereksinimindedirler. Bu makale, bu amaçla yapılmış bir araştırmayı sunmaktadır. Araştırmada, ABD'nin iki kentinde (Tennessee'de Knoxville ve Chattanooga) 220 kentliyle telefonla, 180 ziyaretçiyile de yüz yüze görüşülmüştür. Bu insanlardan kentin görsel olarak hoşlandıkları ve hoşlanmadıkları alanlarını saptamaları ve değerlendirmelerini yaparken, kullandıkları fiziksel özellikleri tanımlamaları istenmiştir. Herbir görüşme sonucunda, o bireye özgü bir kent değerlendirme haritası hazırlanmıştır. Daha sonra bu haritalar üstüste konularak, her kent için ve hem kentliler hem de ziyaretçilere yönelik olarak ayrı bir bileşik harita üretilmiştir. Kentlilerin değerlendirmelerin içeren bu haritalar, kent yapısının ve kent deneyiminin etkilerini taşımaktadırlar ve beş tane önemsenen özelliği yansıtmaktadırlar. Bunlar doğallık, bakım maliyeti, açıklık, düzen ve tarihsel önem olarak belirmektedir. Söz konusu haritalar, mekanların kimliğini, yerini ve sevilirliklerini gösterdiklerinden, fiziki planlama için temel oluşturma özelliğini de taşımaktadırlar.