

ŞEHİRCİLİK VE ULAŞIM PLANLAMASI

Sempozyum Bildirileri



TMMOB
ŞEHİR PLANCILARI ODASI
Trabzon Şubesi

2014 Trabzon

TMMOB
Şehir Plancıları Odası
Trabzon Şubesi

İletişim

Adres: Çarşı Mahallesi Maraş Caddesi
Mısırlıoğlu Sokak No: 18 Alemdağ İşhanı Kat:5
Trabzon
Tel/Faks: 0462 326 32 39
e-posta:spotrabzon@spo.org.tr

Grafik ve Baskıya Hazırlık

M. Gürbüz FEHİM

Baskı

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

ISBN: 978-605-

Ekim 2015

İÇİNDEKİLER

SUNUŞ.....5

AÇILIŞ KONUŞMALARI7

DÜZENLENECEK

DÜZENLEME KURULU

Kadir GÜNAY

Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi
Düzenleme Kurulu Başkanı

YOLLARMISIN



Sunuş



birkaç satır bir şey yazarsan???

yazmazsan çıkaracağım

**TMMOB Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi
II. Dönem Yönetim Kurulu**

Açılış Konuşmaları

Kadir GÜNAY

TMMOB Şehir Plancıları Odası
Trabzon Şube Başkanı

Orhan Sarıaltun

TMMOB Şehir Plancıları Odası
Genel Başkanı

Seyfullah KINALI

Trabzon Büyükşehir Belediye Başkan Vekili

SUNUCU- Sayın müdürlerim, protokolün değerli üyeleri, akademik camiamızın değerli hocaları, değerli katılımcılar ve sayın basın mensupları; Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi tarafından düzenlenen “*Şehircilik ve Ulaşım Sempozyumu*” adlı sempozyuma hepiniz hoş geldiniz.

Şimdi sözleri Türkiye Cumhuriyetinin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk ve vatan uğruna canını çekinmeden feda eden aziz şehitlerimizin anısına bir dakikalık saygı duruşu ve ardından İstiklâl Marşımızı okumaya davet ediyorum.

Şehircilik ve ulaşım sorunları hakkında bilimsel teknik ve düşünsel araştırmaların yapılarak, yeni büyükşehir olan ve orta ölçekli diğer kentlerdeki sorunların konuşularak tartışılacağı sempozyumumuz biraz gecikmeyle beraber, üç oturumda, konusunda uzman kişilerin sunduğu 8 bildiriden oluşacaktır.

Açılış konuşması için Sayın Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi Başkanı Kadir GÜNAY’ı kürsüye davet ediyorum.

Kadir GÜNAY

TMMOB Şehir Plancıları Odası, Trabzon Şube Başkanı

Sayın belediye başkanlarım, değerli konuklar, akademik camiamızın değerli hocaları, sayın basın mensupları; Türk Mühendis ve Mimar Odası Birliği Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi tarafından düzenlenen “*Şehircilik ve Ulaşım Planlaması*” adlı sempozyuma hepiniz hoş geldiniz.

Ülkemizde son yıllarda mekânsal planlama sürecinde parçacıl planlama yaklaşımı ön plana çıkmaktadır. Bu süreçte, özellikle şehirlerimize getirilen ulaşımaya yönelik çözümler ve politikalar ile çoğu zaman öklid geometri yaklaşımıyla geçirilen ulaşım projeleri, plan bütünlüğünü dikkate almamaktadır. Şehirlerimizin genel olarak ulaşım politikaları, taşıt trafiğini rahatlatmak amacıyla oluşturulan trafik mühendisliği uygulamalarından öteye gitmemektedir. Bu yaklaşım, şehirlerimizdeki ulaşım sorunlarını çözmekte, aksine taşıt yoğunluğunu arttırmakta, parçacıl anlayışla yapılan müdahaleler, sorunların başka noktalarda katlanarak büyümesine neden olmaktadır.

Ulaşımada yoğunluk arttıran bu mühendislik çalışmaları sonucunda, şehirlerde geri dönülemez tahribatlara neden olmakta; kent dokusunu tahrip eden tarihi şehir bölgelerinin karakterini bozan, fiziksel ekonomik ve çevresel yönden olumsuz sonuçlara yol açan yapılanmalar ortaya çıkmaktadır.

Diğer yandan, şehirlerimizde ulaşımadaki türel dağılım, toplu taşıma odaklı bir yapıdan ziyade, az kapasiteli tarifersiz çalışan minibüs dolmuş ve özel otoyola bağımlılığı, araç türlerinin yoğun kullanımı şeklinde görülmektedir. Bu da trafikte taşıt yoğunluğunun artmasına sebep olmaktadır.

Çözüm olarak önerilen yeni yol yapımları ve mevcut yolların kapasite artırımlarının, imar planı kararları dışında hiçbir planlama altyapısına bağlı kalınmaksızın yapılmaya çalışılması diğer bir sorunu oluşturmaktadır. İlk başta çözüm gibi görülen, yıllar önce gelişmiş ülkelerde terk edilen bu yöntemle elde edilen kapasite artışları, kent merkezinde taşıt trafiğini daha da yoğunlaştırmaktan öteye gitmemektedir. Ayrıca yürüme mesafesindeki orta ve küçük ölçekli kentlerde, bu plan dışı uygulamalar ile acımasızca topografyayı ve çevreyi tahrip eden, insan ölçeğinden yoksun, komşuluk birim ihtiyaçlarının karşılanmasından öte, kentsel mekânları trafik terörüne teslim eden bir yapıya dönüşmektedir.

Oysaki ulaşım planlamasında esas olan, şehir imar planına göre ulaşım sisteminin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu amaçla şehirlerin tarihi ve doğal dokusunu geliştiren, fiziksel ekonomik sosyal ve çevresel yapıyı kuvvetlendiren ve yaya



kullanımlarını destekleyen, komşuluk birimlerinin ihtiyaçlarını karşılayacak **kapasiteler** üreten bir durum oluşturulmalıdır.

Bu amaçla sayın değerli hocalarımız, şubemiz düzenleme kurulu üyeleri ve odamız genel merkezince şubemize verilen destekle birlikte bu konuların sizlere sunulacağı tartışılacağı bir platform amaçladık.

Değerli hocalarımızın sunumlarını göreceğimiz bu üç oturumda sayın hocalarımıza teşekkür ediyor, siz değerli konuklarımızı saygıyla selamlayarak tekrar hoş geldiniz diyorum.

SUNUCU- Sayın Kadir Beye teşekkür ediyoruz. Açılış konuşması için Şehir Plancıları Odası Odamız Genel Başkanı Orhan SARIALTUN'u kürsüye davet ediyorum.

Orhan SARIALTIN

TMMOB Şehir Plancıları Odası, Genel Başkanı

Değerli belediye başkanlarımız, kentimizin değerli yöneticileri, saygıdeğer hocalarımız ve meslektaşlarımız, sevgili öğrenci arkadaşlar; TMMOB Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi'nin düzenlemiş olduğu bu etkinlikte sizlerle birlikte olmaktan çok mutlu olduğumu belirterek sözlerime başlamak istiyorum.

Şehir Plancıları Odası kimi zaman büyüyen sayıların çok mutlu ettiği, ama bizde de sıkıntıları beraberinde getirdiği bir büyüklüğe erişmiş durumda. Üye sayısı git gide artan, açılan çokça bildiğim kadarıyla son TMMOB toplantısında belirleyen sayıya göre 40'a varan bir bölüm sayısıyla, giderek öğrenci sayısının ve üye sayısının arttığı bir süreci yaşıyor. Çokça kalabalık, bolca her yıl binlere varan mezun veren bir duruma geçmiş durumdayız. 6000 civarında olan üye sayımızın, her geçen yıl daha da artacağı bir dönemdeyiz.

Böyle bir süreçte Şehir Plancıları Odasının genel kurulları da, her zaman olduğu gibi oda örgütlenmesinin yaygınlaşması yönünde hep olumlu artmış, son genel kurulda da 10 olan şube sayısını, Diyarbakır ve Muğla şubelerinin kurulmasıyla 12'ye çıkartmıştır.

Fakat genel kurul aynı zamanda geçmişte kurulan bazı şubelerde yeterli etkinliği görmediği için de şöyle bir uyarı yapmıştı. Şehir Plancıları Odası Yönetim Kuruluna görev olarak verdiğimiz uyarıydı bu. Bir çeşit performans araştırması yapacak Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu ve tüm önceden kurulmuş ve yeni kurulan şubelerinin Anayasayla ve yasayla odamıza verilen toplumsal denetim ve muhalefeti, yerel ve genel müdahalelere karşı halk yanında uyarı görevini yeterince yerine getirip getirmediği yönünde bir performans araştırması yapılacaktır.

Bu tartışmalar esnasında da, adı sıkça anılan şubemiz de Trabzon şubemizdi. Genel Kurul'dan tartışmaları sizlerin de gündemine getirerek, huzurlarınızda Trabzon Şubemize bugün de hazırladığı etkinlikten dolayı bir kez daha teşekkür etmek istiyorum.

Ulaşım planlaması, şehircilik ve ulaşım planlaması tüm ülkenin gündeminde, mesleğin ve meslektaşların gündeminde olduğu gibi, bütün kentlerin ve hükümetlerin de gündeminde yıllarca olmuş, her zaman tartışılmış konuların başında gelmektedir. Kimi zaman kent içi ulaşım olarak tartışılan konu, çoğu zaman da

merkezi idarelerin yaptığı uygulamalarla ulusal veya uluslararası ulaşım yönünden de tartışıla gelmiştir.

Kent içi ulaşımında yapılan çoğu zaman yaya öncelikli olması gereken ulaşım anlayışının taşıt öncelikli yapılması nedeniyle, odamızın da taraf olarak çoğu zaman eleştirel yaklaştığı konular, aslında kent yöneticilerimizi halkın ihtiyaçlarını çözmeye dönük, aynen Anayasayla aldığımız görev gereği yapılan uyarılar niteliğindedir.

Aynı şekilde de ulusal düzeyde yapılan uygulamalara karşı da, odamızın yaptığı ciddi uyarılar, çoğu zaman yapılan yanlışları önceden uyarı şeklindedir. Bazen “neye rağmen?” sorusunun bazı ulaşım uygulamalarında sorulması gerektiğini her zaman Şehir Plancıları Odası yapılan uygulamalara karşı dile getirmiştir.

Bunun bir örneği olarak İstanbul’da çok değerli kuzey ormanlarına zarar vereceğini düşündüğümüz İzmir Otoyolu ve üçüncü köprü tartışmalarında olduğu gibi, geçmişte de birkaç gün önce daha tekrar kendini hatırlatan Karadeniz boyunca yapılan sahil yolu uygulamasının nasıl olması gerektiği yönündeki tartışmaları bu toplantıda da yapacağımız tartışmalarda olduğu gibi önceden uarmıştır. Diğer taraftan da yasayla kendisine verilen yetkilerle kimi zaman da hukuk yolunu arayarak uyarılarını halk yanında devam ettirmiştir.

Bugün de Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi’nin bize bu hazırlamış olduğu toplantıyla, yine Karadeniz’de özeld de Trabzon’da yaşanan ulaşım planlaması sorunlarını tartışmalarını bir kez daha tekrarlayacağız. Ümit ediyorum ki buradan çıkan sonuçlar, gerek kent yöneticilerimize gerekse merkezi yöneticilerimize ufuk açıcı aydınlatıcı bir tartışma olur.

Hepinize teşekkür ediyorum, sağolun.

SUNUCU- Sayın Orhan Sarıaltun’a teşekkürlerimizi sunuyoruz. Trabzon Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Seyfullah Kınalı Bey’i kürsüye davet ediyorum.

Seyfullah KINALI

Trabzon Büyükşehir Belediye Başkan Vekili

Sayın belediye başkanlarımız, bir kez daha odamızın genel başkanı, Trabzon Şube Başkanı vekili, değerli protokol, değerli odalarımız, saygıdeğer hanımefendiler beyefendiler, sevgili öğrenciler; hepinizi şahsım ve Trabzon Büyükşehir Belediyesi adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle bu sempozyumu düzenleyen Trabzon Şehir Plancıları Odamızı tebrik ediyorum ve böyle önemli bir sempozyumun Trabzon'da olmasından memnuniyet duyduğumu ifade etmek istiyorum. Yine şehrimize bu sempozyum vesilesiyle gelen konuklara da hoş geldin diyorum.

Öncelikle şunu söyleyeyim: Ben Büyükşehir Belediye Başkan vekilliğinin yanında, aynı zamanda Büyükşehirde imar komisyonu başkanım ve bundan önce de geriye dönük 10 yıl iki dönem imar komisyon başkanlığı ve üyeliği yaptım; 5 yılı başkanlık, 5 yıl üyelik, yani 2004'ten 2014'e kadar da yine Trabzon Belediyesi'nde meclis üyesi ve imar komisyonlarında başkan ve üyelik yaptım. Bunu da bir bilgi notu olarak ileterek, sizlere bazı düşüncelerimi sizlerle paylaşmak istiyorum konumum gereği.

Şimdi öncelikle düşüncelerimi ortaya koymadan önce, düşüncelerimin bir başlığını ifade etmek istiyorum, başlık koymak istiyorum buna. Başlığım şunun olmasını, şöyle ifade edeyim. Trabzon'da planlama, yapılaşma ve şehir plancıları. Tekrar ediyorum; "*Trabzon'da planlama, yapılaşma ve şehir plancıları*" diyerek başlığımı atıyorum.

Şimdi, malum olduğu gibi hepimiz biliyoruz, 1950'li yıllardan sonra Türkiye'de hızlı bir kentleşme yapısı oldu. Tabii bu hızlı kentleşme planlama tekniğini, planlama kriterlerini ve imar uygulamalarına aykırı bir şekilde yapıldı ve bunun beraberinde tabii ki önemli sıkıntılar yaşandı. Bunları hep beraber gördük. Aynı şekilde Trabzon'da da bu fotoğrafı gördük. Yani hızlı bir yapılaşmayla beraber, çarpık sağlıklı bir kentleşme ortaya çıktı. Bu sağlıklı ve çarpık kentleşme, bütün Türkiye'de olduğu gibi Trabzon'da da birçok sorunu beraberinde getirdi. Mesela az önce bu sempozyumda konuşulan trafik sorunu açık ortaya çıktı.

Bu olumsuzluğun en vurucu olanı, 1999 yılında olan Marmara depremidir. Marmara depremi birçok canı almıştır ve büyük maddi hasarlara sebebiyet vermiştir. Böyle olumsuz bir tablo oluşturmuştur. Niye? Bahsettiğim gibi, planlama tekni-

ğine, bilim tekniğine, mimariye uyulmaması, bilimsel değerlere göre hareket edilmemesinden dolayı böyle bir bedel ödedik. Ama bu bedelin, Marmara depremi bedelinin bir de olumlu tarafı olmuştur bana göre. Türkiye’de Türk halkının yapılaşmanın planlamanın ne demek olduğunu orada anlamaya başlamıştık. Bunun akabinde hem yasal anlamda, hem de belediyedeki uygulamalar anlamında Türkiye’de adımlar atılmaya başlanmıştır; yeni bir süreç başlamıştır.

Belediyeler bu adımları atarken, bazıları bu adımları hızlı atmıştır, bazıları yavaş atmıştır, bazıları da eski alışkanlıklarından çok da farklı yöne gidememişler, yani ayak sürtmüşlerdir.

Şimdi ben Trabzon bağlamına gelmek istiyorum. Biz Trabzon Belediyesi’nde az önce bahsettiğim gibi, bu 1999 miladı, Trabzon’da da hakikaten bir milat olmuştur. Trabzon Belediyesi uygulamalarına hızlı bir şekilde pozitif yönde, planlama açısından pozitif yönde adımlar atmaya başlamıştır ki, Trabzon’da aslında bu tabii zor bir iştir. Trabzon’da imar rantı yüksek olan bir yerdir, coğrafyası zor bir yerdir, ama buna rağmen zor da olsa bu adımları atmıştır. Tepki almıştır, adaletli yaptıkça da mesafe almıştır ve hakikaten bu zor coğrafyada rantı yüksek olan bu coğrafyada planlama ilkeleri doğrultusunda her gün üzerine bir şeyler koyarak bir 10 yılı geride bıraktık. Türkiye’de bu konuda gerçekten örnek işler yaptığımızı Trabzon Belediyesi olarak söyleyebilirim.

Az önce belirttiğim gibi, bazı belediyeler hızlı adım attı, bazı belediyeler eski alışkanlıklarını bırakamadılar veya yavaş adım attılar. Bütün bunlar olurken hemen yanı başımızda bir örnek de vermek istiyorum. Yani başımızda bir belde, ismini de vereyim Çukurçayır beldemiz hemen Boztepe’nin bitişiğinde, son 15 yılda yoğun bir yapılaşma yüksek bir yapılaşma hareketine başladı, böyle bir uygulamaya başladı. Bu uygulama Trabzon’da herkes tarafından bütün kesimler tarafından yoğun bir şekilde konuşuldu. Yani simitçisinden pastacısından ayakkabı boyacısından lokantacısından kuyumcusundan bütün meslek grupları bu Boztepe’yi konuştu, eleştirdi bir şeyler söyledi. Ama asıl söylemesi gerekenler maalesef bir şey söylemediler, sessiz kaldılar veya mırıldandılar.

Yani bunların başında ifade etmek istiyorum ki, tabii ki Şehir Plancıları Odası gelmektedir. Çünkü planlamayı yapan, bir yerde altına imza atan Şehir Plancıları Odası. Bu konuda plancılar odamız maalesef herhangi bir tepkisini bir itirazını, bir yargıya başvurusunu göremediğimi burada itiraf etmek durumundayım.

Diğer taraftan aynı plancılar odamız, mesela Trabzon Belediyesinin birçok uygulamasını mahkemeye taşıdı. Az önce Sayın Genel Başkanımızın dediği gibi yeri geldiği zaman plancılar odamız veya bir başka odamız kamu adına görevi gereği bunu yapması gerekir doğaldır. Trabzon Belediyesi de tabii bu bazı şeylerin mahkemeye taşınmasını aslında biz normalde garipseyemiyoruz. Yani demek ki biz de hata yapabiliriz diyoruz.

Ama az önce belirttiğim Çukurçayır'da hiç sesini çıkarmayan Şehir Plancıları Odası, diğer odalar da bu konuda sicili çok temiz değil, onu da söyleyeyim. Bakıyorsunuz Trabzon Belediyesindeki bazı konuları bizi yargıya götürüyor. Burada tabii ne oluyor? Burada ne anlamda, yani hakiki anlamda bilerek bizi mahkemeye veren, inanarak mahkemeye veren bu odamıza maalesef orada ne oluyor? Bir güvensizlik ortaya çıkıyor. Burada bütün şehrin konuştuğu bir yerde sesin çıkmazken, bir adım atmazken, gerek Trabzon Belediyesini sen mahkemeye verdiği zaman, o zaman acaba doğru yaptığı şeye bile tabii biz şöyle bakmak durumunda kalıyoruz.

Şimdi burada dedik ki tamam bu Çukurçayır oldu anlayamadılar olabilir, belki acemilik dönemiymiş, gözden kaçtı şu bu. Şimdi bu büyükşehir olmadan kısa bir süre önce, bir başka birkaç tane beldemiz yakın beldelerimiz Çukurçayır'ı örnek alarak aynı adımları attılar. Kısa zamanda revizyon planı yaparak, maalesef benzer planlar ortaya çıkardılar ve işte Türkiye'de bir rekor denilecek seviyede ruhsat kısa zamanda alınarak büyükşehir kapsamına girmekten kurtardılar kendilerini. Şimdi Çukurçayır'daki bu yaşanan bizim mühendis odalarımızın tavrı ve plancılar odamızın tavrı, maalesef burada aynen devam etti. Yine ses yok, yine çıt yok, yine itiraz yok.

Şimdi tabii nasıl çıt olsun, bunun altında tabii ki belediye evet burada lokomotif, ama tabii bunun altına plancılar imza atıyor. Dolayısıyla tabii ki fazla bir şey şansına da sahip değiller. Dolayısıyla tabii burada plancılar odamız böyle bir çelişkili durumla Trabzon'da karşı karşıya olduğunu açıkça ifade etmek istiyorum.

Mesela burada örnek vereyim nasıl bir plan yapılmış. Burada samimi olarak her şeyi paylaşmamız gerekir. Ben bunu kendime görev addediyorum. Çünkü halkı temsil eden bir kişiyim, doğruları konuşmak zorundayız. Bende isterdim daha güzel sözler söylemeyi, ama Sayın Genel Başkanımız buradayken, Trabzon'un fotoğrafını burada bir aile olarak paylaşmak istiyorum.

Mesela Sayın Genel Başkanım, bu bahsettiğim beldelerde bu revizyon planları yapılırken, siz benden daha iyi bilirsiniz. Bir revizyon planı yapmanın birtakım temel kriterleri vardır. Mesela resmi kurumlardan görüş alınır, mesela devlet hava meydanlarından görüş alınır, toprak kurulundan görüş alınır. Ama üzülerek belirteyim ki, bunlar alınmamışlardır ve maalesef böyle bir tabloyla karşı karşıyayız. Yani o binalar yavaş yavaş ortaya çıkmaya başlamıştır. Biz Trabzon Belediyesi'nde 1999'dan sonra çok planlı programlı disiplinli iş yapmamıza rağmen, yani başımızdaki bu beldeleri maalesef plancı arkadaşlarla beraber bu hale getirdiler ve getirmeye de devam etmektedirler. Bunlar somut örnekler, ama ben bu doğruları tekrar ediyorum demek durumundayım.

Biz katılımcılıktan yanayız, denetlenmekten yanayız. Her zaman bunu istiyoruz, bizi denetlesinler. Yaptığımız plan değişikliklerini denetlesinler, itiraz etsinler,

yargıya götürsünler, bizimle katılımcı olsunlar ki, gelecek nesillere daha iyi bir Trabzon daha iyi bir Türkiye bırakalım. Bizim amacımız budur büyükşehir olarak. Dolayısıyla bu sempozyum umarım ki bundan sonraki dönemde şehrimize önemli katkılar sağlamasını temenni ediyorum. Yine bu sempozyumu tertipleyen ve buna katkı sağlayacak bütün hocalarımıza akademisyenlerimize şimdiden başarılar diliyorum.

Hepinize saygılar sunmak istiyorum.

SUNUCU- Sayın Seyfullah Beye teşekkür ediyoruz. Sözü ŞPO Trabzon Şube Başkanı Kadir GÜNAY'a veriyorum.

Kadir GÜNAY

ŞPO Trabzon Şube Başkanı

Seyfullah Bey'in bu değerlendirmesini içtenlikle bazı yerlerine katılıyorum. Keşke daha önce bizimle konuşsalar dıyordum. Bizim de sıkıntılarımız var dertlerimiz var. Biz iki dönemdir burada şube başkanlığı yapıyoruz. İlk şube başkanımız H. Salih HACISALİHOĞLU rahatsızlığından dolayı aramızda yok. O dönemden beri biz Trabzon Belediye Başkanı'ndan kent sorunları, kent bütününde bulunan konularla ilgili birçok kez randevu istememize rağmen, her neyse o randevuya önümüz kesildi, hiç görüşemedik, sorunlarımızı anlatamadık.

Çukurçayır'dan başlamak istiyorum. Çukurçayır olayında, tabii bu her şey olup bittikten sonra bizim haberimiz oluyor ve bununla ilgili de şu bilgiyi vermek istiyorum. Hiçbir meslek örgütü yoktur ki, odası yoktur ki, kendi üyesine yaptığı planlama hatalarından dolayı meslekten men etme yoluna gitsin. Çukurçayır'la ilgili planı yapan bir meslektaşımız. Yani burada söylemek istemiyorum, ama bir süre mesleğinden men edilmiştir. Sırf sizin orada ortaya koyduğunuz çalışmalar sonucunda.

Bununla birlikte bütün şehir çerçevesinde Çukurçayır'ın imar planı, Trabzon Belediyesi meclisinden geçti, denetiminden geçti. Yani burada bir haksızlık var diye düşünüyorum ben. Çünkü var olan bir şeyi siz de orada elinizde buldunuz ve elinizle onları bu şekilde kabul etmek zorunda kaldınız.

Diğer konu bahsetmiş olduğunuz diğer belde belediyeleri. Biz bu diğer belde belediyelerin durumlarını çevre düzeni planında gördük ve bununla ilgili sizin de o kaygılarınızı içeren çok ayrıntılı bir şekilde, *size o dava dilekçesini de sunarız*, Danıştay'a dava açtık ve çevre düzeni planını biliyorsunuz bir yıl içerisinde 1/25.000'lik planları ve buna bağlı olarak da bütün yerleşim alanları planlarını revize etmesi gerekiyordu bu üst düzey planlarına göre. Bunların hiçbiri yapılmadı ve ne kadar acı bir şey ki, yani bu kadar zaman geçmesine rağmen hâlâ Danıştay karar vermedi bununla ilgili.

Sonuçta biz mesleğimizde duyarlıyız, bu dediğimiz konuları da dikkate alıyoruz, ama idari yargıda bir dava açmanın süreci farklı işliyor. Yani her dediğinizi her şekilde açamıyorsunuz. Bunun dışında da biz bir kamuoyu olarak yerel yönetimlerle birlikte bu çalışmayı yapmak istiyoruz. Yani her zaman şunu söylüyoruz. Biz sizin yaptığınız bir çalışmanın önüne bu olmasın bu yanlışır veya engellemek anlamında değil, buna katılım sağlamak, yapılacak yanlışlıkları veya bizim gördüğümüz eksiklikleri önceden değerlendirerek, bunları düzenleme yapıp katkı vermek amacıyla çalışmalarımız sürüyor.

Teşekkür ederim.

I. OTURUM

ULAŞIM PLANLAMASI

Oturum Başkanı: Orhan SARIALTUN
TMMOB Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR

Araş. Gör. Yaşar Selçuk ERBAŞ
Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi,
Harita Mühendisliği Bölümü

Yrd. Doç. Dr. Senay OĞUZTİMUR

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Gürkan AKGÜN

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi

SUNUCU- Sayın Kadir Beye açıklamalarından dolayı teşekkür ediyoruz. Sempozyumun ilk oturumu Şehir Plancıları Odası Genel Başkanı Orhan SARIALTUN yönetiminde “*Ulaşım Planlaması*” başlığı altında yapılacak olup, Karadeniz Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama bölümü emekli öğretim üyesi Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR, Büyükşehir Belediyesi kapsamında kentsel kırsal ulaşım entegrasyonunu, Yıldız Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Senay OĞUZ TİMUR, Doğu Karadeniz Bölgesinin lojistik altyapısıyla birçok üst ölçekli plan kararlarının değerlendirilmesini, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi Gürkan AKGÜN, Trabzon ölçeğinde mekânın değişen ekonomik politiğı ve ulaşım rolü bildirimlerini sunacaklardır.

“*Ulaşım planlaması*” başlıklı oturum için, Sayın Odamız Genel Başkanı Orhan SARIALTUN’u kürsüye davet ediyorum.

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Değerli katılımcılar, ben de düzenleme kurulunun bana oturum başkanlığı görevi vermesinin ayrıcalığını kullanarak kısa bir açıklamayla başlamak istiyorum.

Şehir Plancıları Odası açılış konuşmamda da söylediğim gibi, Anayasayla aldığı görevi bütün geçmiş yönetimler ve şube yöneticileriyle birlikte hakkıyla yerine getirmeye çalışan bir odadır ve yönetimlere sahiptir. Bu anlamda da karşı karşıya kaldığı bütün ekonomik sıkıntı ve baskılara rağmen de, bütçesinin önemli bir bölümünü tam da bu alana ayırmaktadır. Şehir Plancıları Odasının bu ve benzeri etkinliklere ve öğrencilerine yaptığı etkinliklere harcadığı bütçeleri dışında da, hemen her kentte uyarılarına rağmen durduramadığı konularda bolca davası vardır.

Kadir Başkanın da açıkladığı gibi, Trabzon'da da şubemizin öncülüğünde gerek dolgularla ki, birkaç gün önce Giresun'da yaşadığımız olayı hepimiz hatırlıyorsunuz en sıcak ki, hemen her yıl tekrarlanan görüntüler bunun benzerleri. Buna ilişkin yanlışları önceden uyarın bir odadır Şehir Plancıları Odası. Onun dışında da benzer durumlarda da mecburen dava noktasına görevi gereği gitmek durumunda kalmıştır.

Biz hiçbir zaman bütün kentlerde açtığımız davalarda, o kentlerdeki yöneticilerin siyasi konumuna adına bakmaksızın, konu üzerinden gitmişizdir. Bugün ülke geneline yayılan benzer davalarımızda, yönetim görevine gelmiş nerdeyse tüm partileri bulabilirsiniz. Yani herhangi bir ayırım gözetmeksizin, hemen her yerde benzer davalarımız vardır, mücadele de devam edecektir. Etmek de durumundadır. Aslında dünyada yapılan demokrasi tartışmalarında, bu demokrasinin oturmuşluğunun iki göstergesi vardır. Birisi basın özgürlüğü, diğeri de sivil toplumun emek ve meslek örgütlerinin yönetimlerdeki etkinliği halk adına duruşunun sağlanabilirliğidir demokrasinin kriteri. Bu bakımdan da odamızın ve benzer örgütlerin yaptığı bu görev de, aslında desteklenmesi gereken de bir görevdir. Hem halkımız açısından, hem de yöneticilerimiz açısından.

Evet, çok da gecikmeden oturumu başlatmak istiyorum. Zaten biraz gecikmeyle başladık. “Ulaşım Planlaması” oturumunda, Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR hocamızı, Yrd. Doç. Dr. Senay OĞUZ TIMUR hocamızı ve üyemiz Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi Gürkan AKGÜN’ü kürsüye davet ediyorum.

Evet, duyurulan sırayla sanıyorum devam edeceğiz, herhangi bir itiraz yoksa. İlk konuşmayı Prof. Dr. Şinasi Aydemir Hocamız “Büyükşehir Belediyesi Kapsamında Kentsel - Kırsal Ulaşım Entegrasyonu” başlığı altında yapacak. Hocamız aynı zamanda Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi kurucu dekanlığı görevini de yürütmüştür. Sonrasında 2009 yılında da kariyerin en üst rütbesi olan emeklilik mertebesine erişmiştir. Bugün bize deneyimlerini anlatacak. Buyurun Hocam.

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR- Sayın belediye başkanlarım, sevgili meslektaşlarım, çok değerli öğrencilerimiz ve Trabzonlu hemşerilerimiz; uzun bir aradan sonra böyle bir toplantı vesilesiyle sizleri bir arada görmekten son derece mutluyum.

Ben Trabzon büyükşehir olduktan sonra, kentsel ve kırsal planlamaya nasıl yaklaşması gerekir demiyorum, ama izlemesi gereken yollar neler olabilir? Onun üzerine biraz konuşmak istiyorum.

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KAPSAMINDA KENTSEL – KIRSAL ULAŞIM ENTEGRASYONU:

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR

Araş. Gör. Yaşar Selçuk ERBAŞ

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi,
Harita Mühendisliği Bölümü

Özet:

Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 7. Maddesi f ve g fıkraları ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonunu sağlamak,... güzergahlarını belirlemek,...mahalleleri ilçe merkezlerine bağlayan yolları yapmak... Görevlerini Büyükşehirlere ait bir sorumluluk olarak vermektedir.

Bu sunumda yukarıdaki bağlamda, kırsal alan yol ağı ve yerleşmeleri/ köyleri, yeni tanımıyla mahallerine ulaşım ve erişebilme, mekânsal ilişkilere bakarak değerlendirilerek yapılmış, mahallelerin yatayda 250m. aralıklarla güneyden kuzeye doğru nasıl yığıldığı ve yığılma yoğunlukları analiz edilmiştir. Aynı şekilde var olan ulaşım ağının derin kırsaldan sahile doğru barındırdığı nüfus ve yoğunlukları da irdelenmiştir.

Derin kırsaldaki nüfus giderek azalmakta, kalan nüfus yaşlı, yalnız ve gözetime muhtaçtır. Uzun dönemde bu konu önemli bir sosyal politika konusu olacaktır, Amerika, İrlanda ve Finlandiya örneklerinde olduğu gibi.

Derin kırsal ve kırsalda yaşayan nüfusun hareketliliği de kısıtlıdır, nüfusun gelir düzeyi düşüktür, özellikle sağlık sorunları bugünden ileriye artacaktır uzayan ortalama ömür dolayısı ile.

Bu saptamalar doğrultusunda, güneyden kuzeye yoğunluk bantları arasında ve içinde, ve var olan kırsal alan yolları uzun dönemli bir ulaşım ağı için ip uçları vermektedir.

1. Giriş

23/7/2004 tarih ve 25531 sayılı “BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KANUNU “ 7.Maddesi f ve g fıkraları Büyükşehir Belediyelerine, bugüne kadar karşılaşmadıkları mekânsal büyüklükte alanları yönetmek, planlamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini, imar planlaması beraberinde, koordinasyonunu sağlamak, güzergahlarını belirlemek, mahalleleri ilçe merkezlerine bağlayan yolları yapmak yükümlülüğünü getirmiştir (1).

Her şeyden önce Büyükşehir Belediyeleri bu amaçla örgütlenmek, güçlü birer planlama birimlerine sahip olmak durumundadırlar.

Büyükşehirler, Büyük Şehir olmadan önceki sınırlarının çok ötesinde bir alansal büyüklüğe, yol ağı uzunluğuna ve yol yoğunluğuna sahip olmuşlardır. Deyim yerinde ise birer metropol/anakent bölge olmuşlardır. Bu nedenle de planlama birimleri metropol/ anakent planlaması konusunda da bilgi ve deneyim sahibi olmalıdır.

2. Kent-kentsel alan

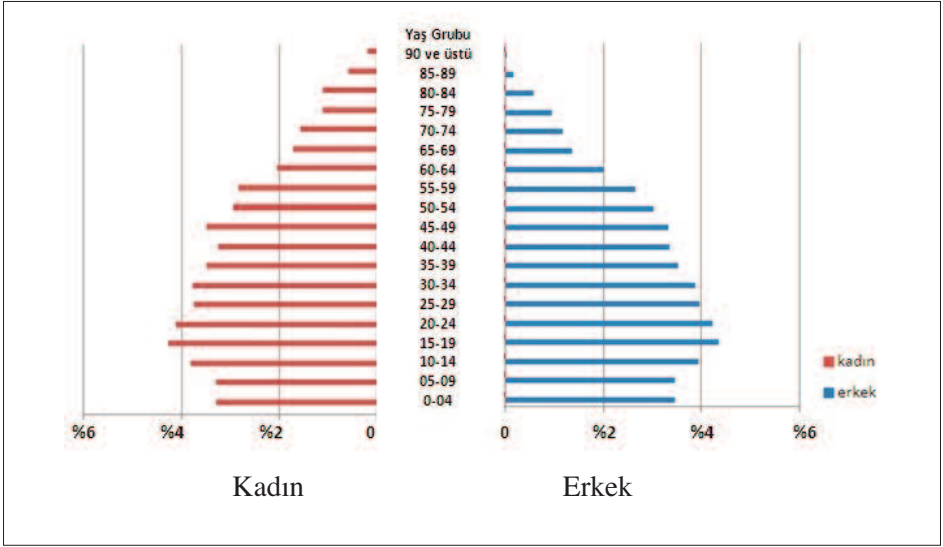
Bu konuda sayısız tanımlar bulunmaktadır. Tanımlar öncelikle nüfus büyüklüğüne dayandırılmaktadır. Nüfusu 20000 üzerindeki yerleşmeler kent, 20000 altındaki yerleşmeler de kır olarak tanımlanırlar.

Kentler kendi içinde tek düze bir doku sergilemezken, kırsal/kırsal alanlar da tek düze bir doku göstermezler. Örneğin; İstanbul Metropolen alanı içten dışa doğru: iç merkez, merkez, kentsel çeper, kırsal çeper ve çeper kırsalı olarak tanımlanmıştır (2). Karadeniz Bölgesi için yapılan bir araştırmada ise kırsal alan “ kentsel, kentsel kırsal, kırsal, kırsal derin kırsal ve derin kırsal” olarak tanımlanmış bulunmaktadır (3).

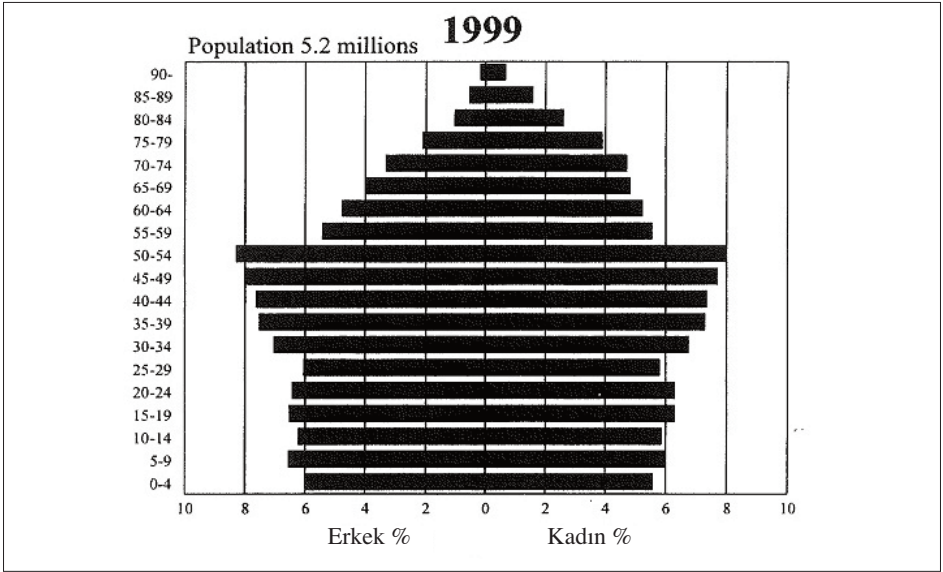
Benzer şekilde Amerika için üç tür kırsal tanımlanmaktadır: Temel kırsal, Dağın Gelişmiş Kırsal, Kentsel Sınır Kırsal(4).

3. Bazı Avrupa ülkeleri ve ABD’de Kırsal alanların genel özellikleri:

- * Nüfusları azalmakta
- * Nüfus yaşlanmakta



65-90+ yaş gurubu toplam nüfusun %10.47sini oluşturmaktadır. Bu gruptaki kadın nüfus oranı %6.29, erkek nüfus oranı da %4.2dir.



Finlandiya Nüfus Yaş Piramidi

- Finlandiya'nın nüfus yapısı, yaşlı nüfus için tipik bir örnektir.
- Sosyal dışlanmışlık görülmekte
- İşsizlik ya da düşük istihdam hakim
- Kırsal yoksulluk/yüksek oranda fakirlik

- Hizmetlere erişimde kısıtlama veya zorlanmalar
- Sağlık hizmetleri ve benzeri hizmetlerin merkezileşmesi ve zayıf erişim
- Araç kullanamayanlar/ aracı olmayanlar için azalan yaşam kolaylıkları fırsatları
- Kamu ulaşımına muhtaç durumda olma
- Uzak alanlara ulaşım sağlamak özellikle karmaşık ve pahalı (ABD de)

Yukarıda tanımlanan kırsal alanlar için; işe, alış verişe, sağlık hizmetlerine ve sosyal etkinliklere katılmada ulaşım sistemi sağlama anahtar roledir.

Yukarıda belirtilen özelliklerin pek çoğunun Karadeniz Bölgesi kırsalı içinde geçerli olduğu KAMAG-KOKAP projesinde de görülmüştür. .

Kırsal ulaşım ağları toplumların ve hizmet verdikleri ekonomilerin ihtiyaçlarını karşılama, insanlara hareketlilik/mobilité kazandırma, pazara ve fırsatlara erişmeyi sağlamalıdır. Bunu gerçekleştirmede kırsaldaki yol ağı ve yol yapısı ile, ulaşım yönetimidir.

3. Trabzon Büyükşehir Belediyesi:

Trabzon Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki kentsel ve kırsal alanlar/köyler-mahallelerin 2007-2012 nüfuslarındaki değişimi harita 1 de gösterilmektedir. Büyükşehir Belediyesi genelinde 2007-2012 arası büyüme %3.48, olmuşken, Merkez ilçe Ortahisar (Trabzon) %6.51 büyümüştür. İlçe belediyelerinden:

Akçaabat	%11.85
Arsin	%29.96
Beşikdüzü	%14.09
Düzköy	%2.13
Maçka	%13.41
Of	%13.92
Sürmene	%12.82
Vakfı Kebir	% sabit
Yomra	%27.02

büyürlerken, Mahallelerin/köylerin pek azı bu dönemde kısmen büyümüş, diğerleri ise nüfus kaybetmişlerdir



Harita 1. Trabzon **Büyük Şehir** Belediyesi kent-kır nüfusları gelişimi : 2007-2012. Mahalleler arasında büyüyenler kırmızı ile gösterilmiştir.

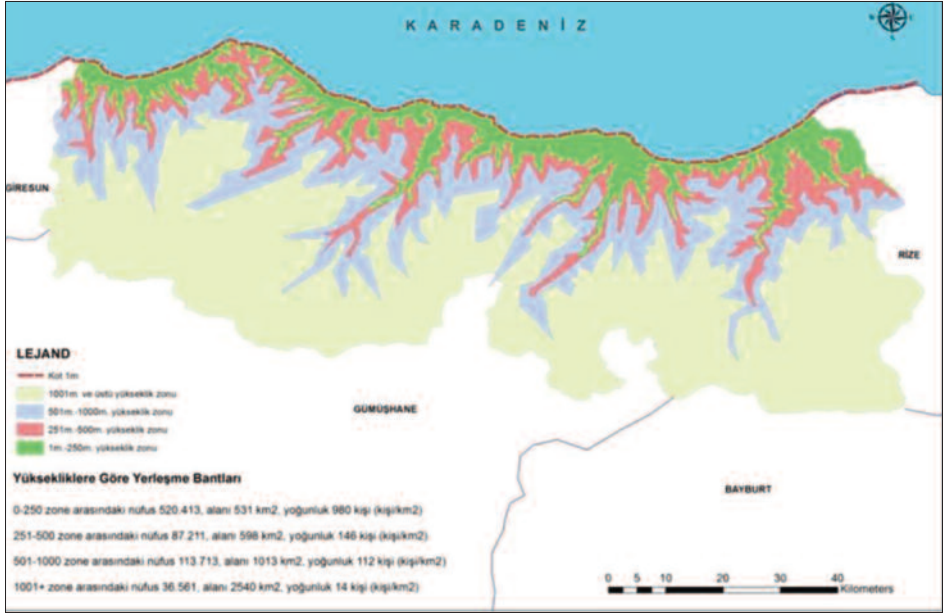
Trabzon **Büyük Şehir** Belediyesi nüfusunun sahilden güneye doğru hangi yükseltiler arasında toplandığı Harita 2 de gösterilmektedir.

0-250m. Yükseklik bandındaki nüfus 520413tür(toplam nüfusun %68.8i). Bu banttaki yoğunluk 980kişi/km², ve bu bant toplam alanı 531km²dir(toplam alanın %11.3ü).

251-500m. yükseklik bandındaki nüfus 87211 (toplam nüfusun % 11.6sı), yoğunluk 146kişi/km², bant toplam alanı 598km²dir(toplam alanın %12.8i).

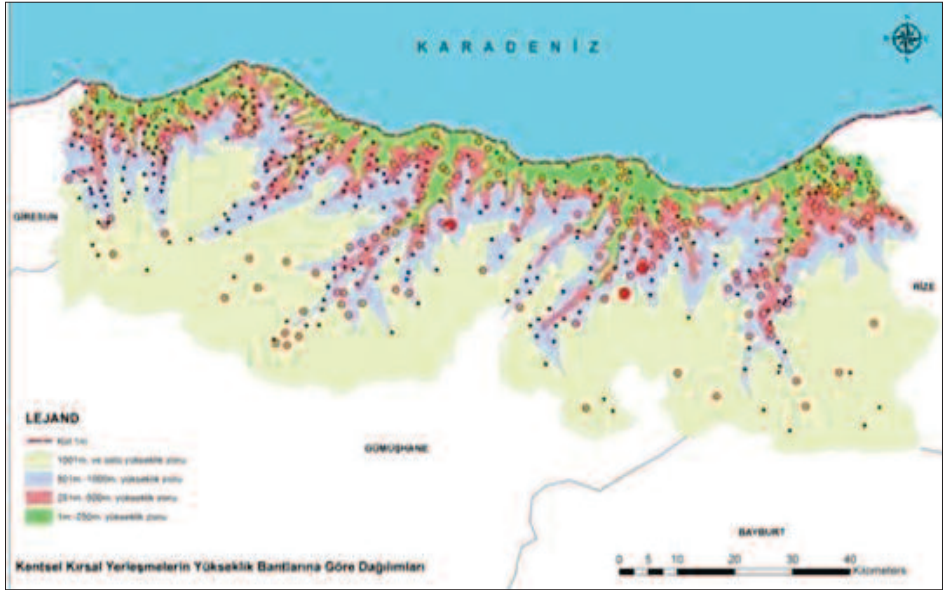
501-1000m. arasındaki nüfus 113713 (% 15.0), yoğunluk 112kişi/km², alan 1013km² (%21.6)

1001+ bandı nüfusu 36561kişi, bant yoğunluğu 14kişi/km², alan 2540km² (%54.2)..

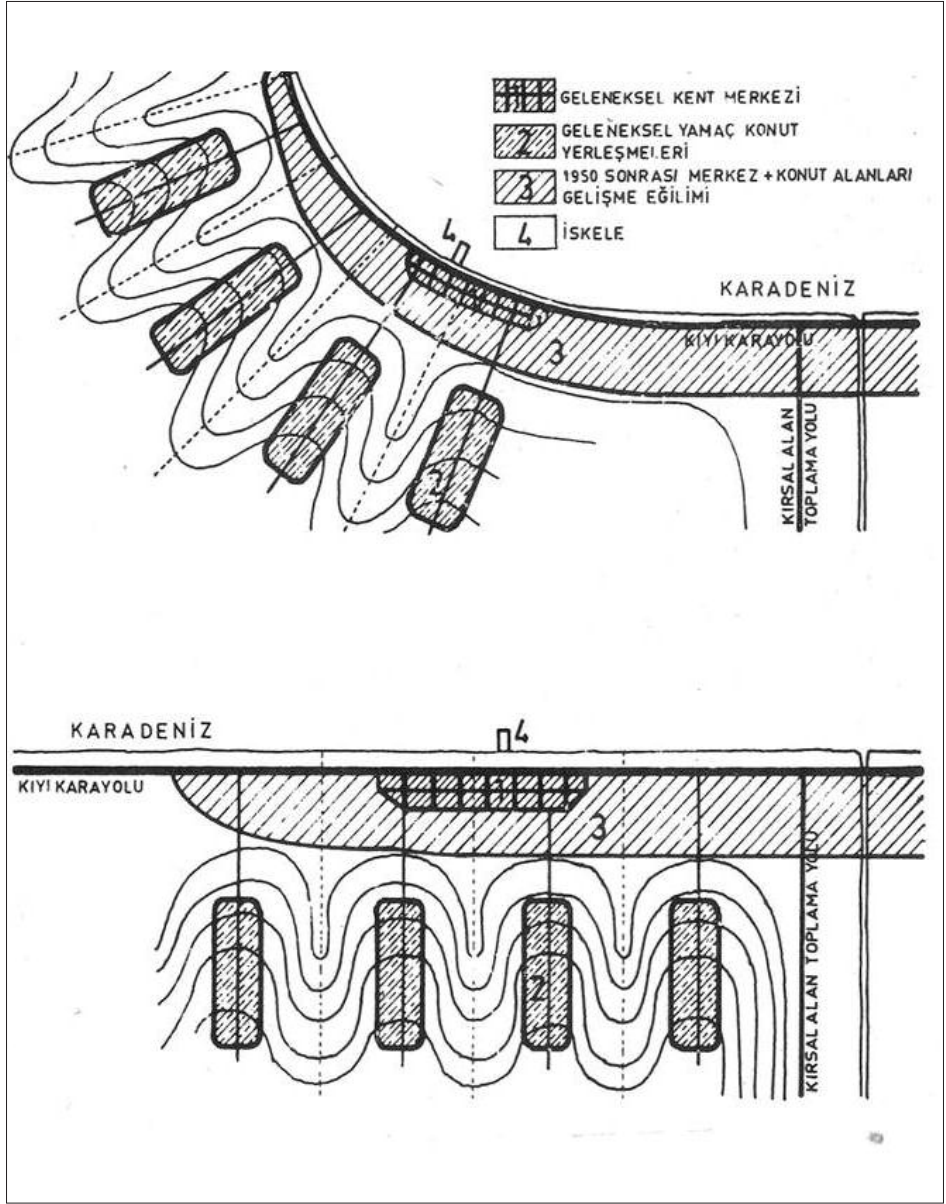


Harita 2: Yükseklikler göre yerleşme bantları.

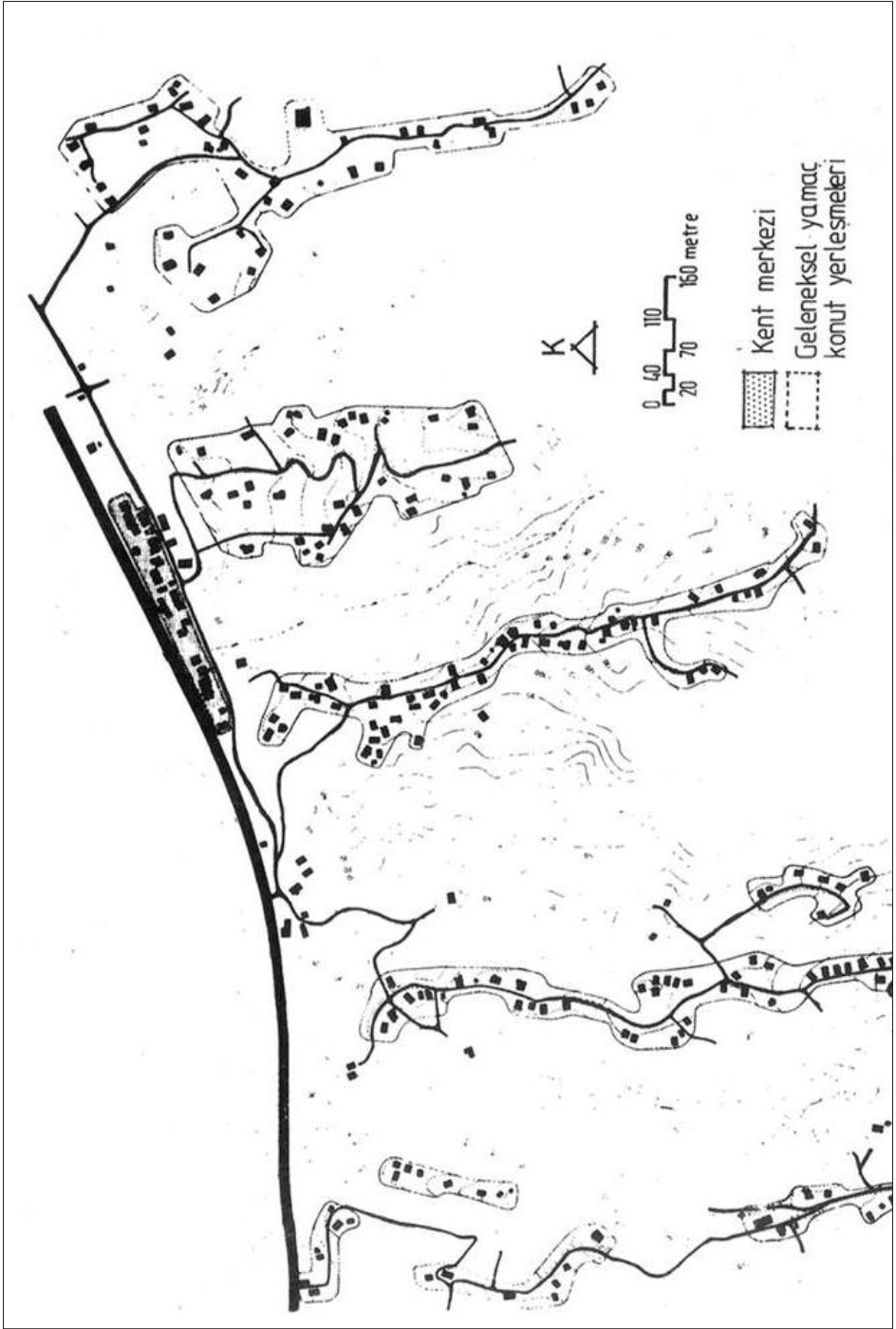
Yerleşmelerin yükseklik bantlarına göre dağılımları yerleşme kümelenmeleri veya yerleşme koridorları da Harita 3de gösterilmektedir. 2nci ve 3üncü bantlar sırtlar ve vadiler boyunca içerilere sokulmaktadır. 1000+ bandında köy/mahalle sayısı azdır ve yol bağlantıları da kısıtlıdır.



Harita 3. Kentsel kırsal yerleşmelerin yükseklik bantlarına göre dağılımları.

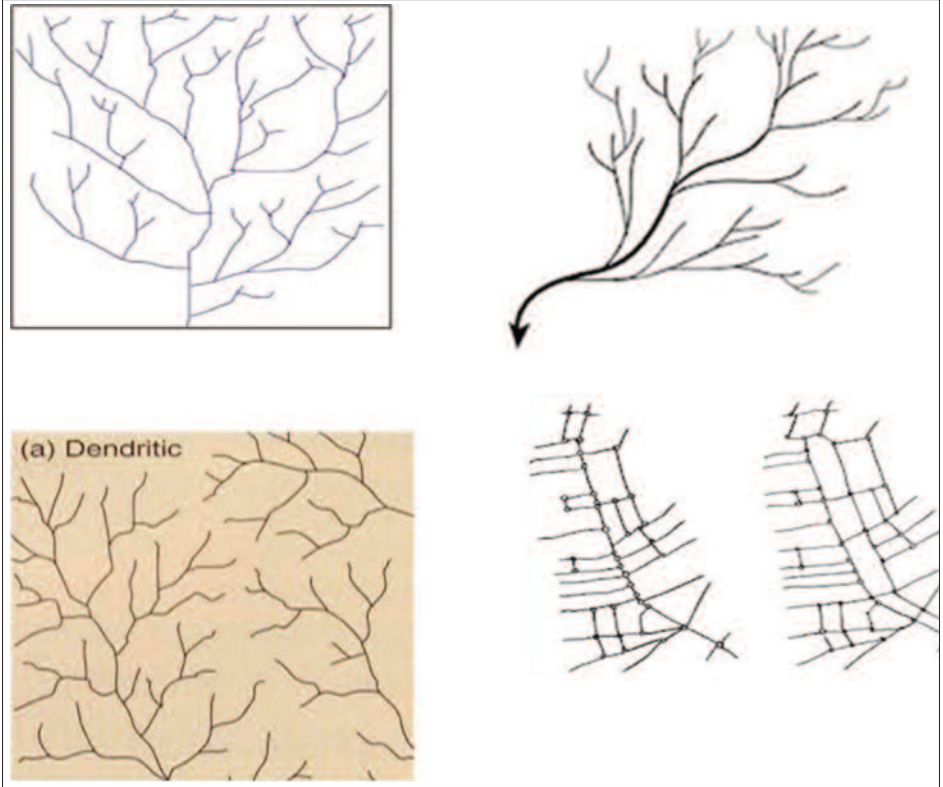


Şekil 2. Doğu Karadeniz Kıyı Kentleri Kuruluş +Gelişim Şemaları (Kaptan. H.)



Şekil 3. Yeniay (Trabzon) Gelişme Sürecinde Kıyı Kasabası (Kaptan. H.)

Yeniay örneğinde de yerleşmelerin yüksekliklere ve yol ağlarına göre dağılımları, vadi tabanları ya da sırtlar boyunca içerilere kadar ilerlemektedir. Yukarıda görülen kırsal yol dokusu ve yerleşme deseni “Dendritic” doku olarak adlandırılmaktadır; ağaç gövdesi ve dallarından oluşan dokuya benzetilmektedir. Köylerden, köyler arası ana yola bağlantıların olduğu düğüm noktaları genellikle en küçükten daha büyüğe doğru alt merkezleri oluştururlar. Bu merkezlerde bir veya birkaç dükkân, belki bir mescit, bir minibüs, otobüs durağı ile başlayan ve giderek sayıları ve çeşitliliği artan hizmet birimleri olan ara merkezler oluşur ya da oluşturulur. Aşağıda bu oluşumun farklı görünüşleri verilmiştir, ancak ara merkezler gösterilmemektedir.



Şekil 4. Dendritik şemalar



Trabzon **Büyük Şehir** sınırları içinde ise koridorlar ya da kamalarda dere vadileri veya sırtlar boyunca yerleşmeler toplanarak, kümelenerek sahile doğru akmaktadırlar. Harita 4.te belli başlı dereleri ya da sırtları izleyen koridorlar ve üzerlerindeki nüfuslar verilmiştir. Değirmendere, Araklı, Düzköy vadi ve sırtları önemli ölçüde nüfusu barındırmaktadırlar.

Düzköy vadisi ve sırtları ile Akçaabat Seyrantepe'den Trabzon'a bakan yerleşmelere ilişkin fotoğraflarda bölge yerleşme dokusu daha iyi anlaşılmaktadır. Düzköy yaklaşık 800m yükseltide; 501-1000m yükselti kuşağındadır.



Düzköy'e vadinin batısından bakış



Düzköy'e batıdan bakış: Derin kırsal olarak adlandırılan köyler ve uzaklardaki yerleşilmeyen yükseltiler (+1000m. üzeri alanlar).



Akçaabat Seyrantepi'den Akçaabat'a bakış (344m. Yükseltide)



Seyrantepi den Trabzon'a bakış

Yukarıdaki kuramsal ve gerçek örneklere de bakarak 0-250m bandı yerleşmeleri ve yol ağları ile üst yükseltilerdeki yerleşmelerin kendi aralarında ve yol aksları boyunca ulaşım ilişkileri nasıl entegre edilebilir, başarılı bir kırsal ulaşım planlaması nasıl olabilir sorusuna bazı yanıtlar şöyle verilebilir.

4. Kırsal alanlar için başarılı kırsal ulaşım planlaması

Ortak özellikleri sıralanan kırsal alanlara ulaşım sağlanması için yapılacak planlama çalışmaları, yukarıda örneklenen ülkelere göre farklılıklar gösterse de yine de ortak yönleri vardır.

* Bunlar:

* Kadronuzun ne kadarı ulaşım planlaması için yetkin ve yararlıdır

* Ulaşım planlaması için ne kadar bir bütçeniz var

* Güzergâh belirlemede kentliyi-köylüyü planlamaya nasıl katabileceksiniz/ katılmalı planlama, danışma

Kırsal ulaşım konusunda KAMAG projesi araştırmaları sırasında yüz yüze görüşme yapılan köylülerin köylerinin ulaşım sorunları hakkındaki bazı görüşleri şunlardır ki, kırsal ulaşım ve kentsel ulaşım

entegrasyonu için önemli görüşlerdir. Bu görüşler bant çözümlerindeki haliyle aynen aktarılmıştır.

**yollar dar bir araba zar zor gidiyor. asfaltlanmamış buradan azıcık yukarı çık patates tarlasından geçiyorsun*

**Şu anda ihtiyaç yolları deldiler olduğu gibi bıraktılar çamur mesela şu yol betonmuş biz taşınmadan önce asfaltmış delince öyle bıraktılar,*

**çalışma alanı yok işsizlik var burada. ulaşım ihtiyacı var. Belediye otobüsü Akçakale'ye gelmiyor. *Anayol üzerindemiz ama bir yerde kalıyor ondan sonra gelmiyor. şeyde var ya orada petrol orada kalıyor bu taraf yok bura büyükşehir ama Büyük şehri sadece otobüslere*

**otobüslerin bu tarafa geçmesini istiyorum. Minibüsler, hastanelerin yakınına gitmiyor bazen uzağından geçtiği için otobüsler yakın geçiyor o zaman otobüse ihtiyaç duyuyoruz.*

**Eskiden de yine ulaşım sorundu yani*

**Dolmuş sorunu*

**Şu anda en büyük ihtiyacı yol, bu yol sorunu. Buranın yol sorunu. Yolu istimlâk etmiyorlar. Sen zorlan zorlan bana yol vereceksin, zorlan yol alınır mı? Herkese veriyorsun para alıyorsun da buranın insanını*

**Yani ulaşımında şimdi çok da rahat olmasa da iyi gibi ulaşımımızda.*

**Dolmuş sorunu çünkü bazen mesela biz öğrenci olduğumuz için sabah kalktığımızda geç kalabiliyoruz derslerimize o problemden dolayı. Dolmuş yetersizliği var, yollarımız da bozuk zaten sürekli bir çalışma içerisinde. O yüzden yollar*

**Mesela eskiden şeydi, otobüsler vardı. Mesela belirli saatlerde akşam mesela en son otobüs atıyorum 7 deydi mesela kaçırdım. Daha yukarı gelme imkanın yoktu, ama şimdi öyle değil tabii ki dolmuşlar. Tokiler yapıldıktan sonra dolmuşlar geldi ve dolunca kalkıyor yani, o yönden sıkıntı olmuyor*

**Dolmuş sorunu çünkü bazen mesela biz öğrenci olduğumuz için sabah kalktığımızda geç kalabiliyoruz derslerimize o problemden dolayı. Dolmuş yetersizliği var, yollarımız da bozuk zaten sürekli bir çalışma içerisinde*

**Mesela eskiden şeydi, otobüsler vardı. Mesela belirli saatlerde akşam mesela en son otobüs atıyorum 7 deydi mesela kaçırdım. Daha yukarı gelme imkanın yoktu, ama şimdi öyle değil tabii ki dolmuşlar. Tokiler yapıldıktan sonra dolmuşlar geldi ve dolunca kalkıyor yani, o yönden sıkıntı olmuyor,yani çok mesela beş dakikada gidilmesi gereken bir yolu çok virajlı olması, işte yirmi dakikada veya yirmi beş dakikada çıkabiliyorsun. *Eskiye nazaran yollar iyi ama dolmuşlarımızdan doğru dürüst memnun değiliz, buraya bir otobüsün gelmesini çok istiyoruz. Otobüs bile yok hep dolmuşçulara kalmışız. Acil bir işimiz olsa aşağı inemiyoruz, bekliyorlar araba dolsun ondan sonra gidelim. Yani o yönden çok mağdurusuz. Yol çok uzak... Yer olarak çok uzak olduğu için işimize yetişemiyoruz, inecek olduğumuz yere inemiyoruz.*

**Ulaşımında taşımacılıkta sorun var, yolumuz yok yol sorunu var. Yoldaki sorun bir değil ki, mevcut olan şu anki yol ihtiyaçlarımızı karşılamıyor. Yol dar...daha geniş bir yol yapılması yani en azından bir gidiş bir geliş yolun yapılması mutlaka daha fazlası da gerekli ama şu anki mevcut olan o haliyle yani gidemiyoruz. Yol çok ilk başta yolumuz yok doğru dürüst, - Yol çok uzak... Yer olarak çok uzak olduğu için işimize yetişemiyoruz, inecek olduğumuz yere inemiyoruz. Yol çok virajlı şey edemiyoruz yani gidemiyoruz. Yol çok uzak... Yer olarak çok uzak olduğu için işimize yetişemiyoruz, inecek olduğumuz yere inemiyoruz. Yol çok virajlı şey edemiyoruz uzak... Yer olarak çok uzak*

**hepsi yerli yerine oturur. yollarda virajları döne döne mahvoluyoruz arabalar kırılıyor ne diyeyim başka kardeşim bu yol yok işte hani bizim köyde fındıklıkta dereye ineriz dereden çıkarsın bu yoldan daha iyidir*

**önceleri ulaşım sıkıntısı oluyordu ulaşım sıkıntımız o kadar da yok. daha önceleri ne bileyim köylerimizin yolu falan bozuktu, şimdi değil gayet iyi bunlar yani ne bileyim.*

**Hangi yönlerden birincisi ulaşım ile başlayalım, yol problemimiz var. Bir yere hani ikamet alanı yapılacaksa öncelikle oraya yol gider. Birincisi yol problemi büyük bir problem daha kısa olması gerekirken daha uzun yol kullanılıyor. İkincisi yine yolla alakalı ulaşım minibüslerin burada hani toplu alan olduğu için otobüslerin kullanılması gerekiyor. Yani gerekiyor değil en azından belli saatlerde otobüsler konulabilir. Çünkü dolmuş fiyatları çok fazla ve ayrıca şöyle bir şey var dolmuşçular kafalarına göre tarife uyguluyorlar. İşte istediğimiz gibi ister dolu kalkarız, ister boş bunu biz belirleriz diyorlar. Bir de otobüs olmadığı için ücret baya bir fazla oluyor ki zaten TOKİ ler insana*

**şimdi mesela yollar falan çoğaldı mesela daha genişledi daha hızlı gidip geliyor köye bir saatlik yola aşağı yukarı yarım saatte gidip geliyor şey var durak var*

**Ulaşım da sadece Trabzon dan geri dönüşlerde bazen erken oluyor servisler kışın özellikle mesela saat 7 den 7,5 dan sonra oradan servis dönmüyor. Pek plan yapma imkanımız olmuyor hafta içi hafta sonu problem olmuyor yine gidip gelebiliyoruz yani aracı olanlar için serbestte mesela benim aracım yok belediye otobüsleri o şekilde kış seansına geçince erken oluyor biraz*

**Eseroğlu'nda ulaşım biraz daha sıkıntılıydı Maçka'ya göre o şimdi mesela daha bir rayına oturdu daha düzenli hale geldi. ilçeye eskiden bir saat bekliyorsun şimdi 15-20 dakikada kalkıyor araç. Her gün Trabzon a gidip gelebiliyorsun yani*

**Yani Maçka da işte en büyük sorunumuz otopark sorunu yollar tamamen otopark haline çevrilmiş şimdi Maçka da geldiği zaman mesela yazın için konuşalım mesela bayramda seyranda bakıyorsun vatandaş arabasını çekiyor iki sokak ortasına iki kişi yan yana geçebilecek kaldırımlar işgal edilmiş, özellikle yine aynı Maçka da kaldırımların üzerine kurulan kim olursa olsun herkes kaldırımın üzerine kurmuş olduğu meyve reyonları var şudur budur bunların bence bu yerlerden kaldırılması, ulaşım konusunda Maçka'nın bir girişi çıkışı olması lazım bu trafik sorununun bir şekilde halledilmesi lazım,*


**ana yolda sorun yok ancak köy bağlantısı bozuk*

**Trabzon büyük şehir belediyesi olduğu için buralara dolmuş çıkacak*

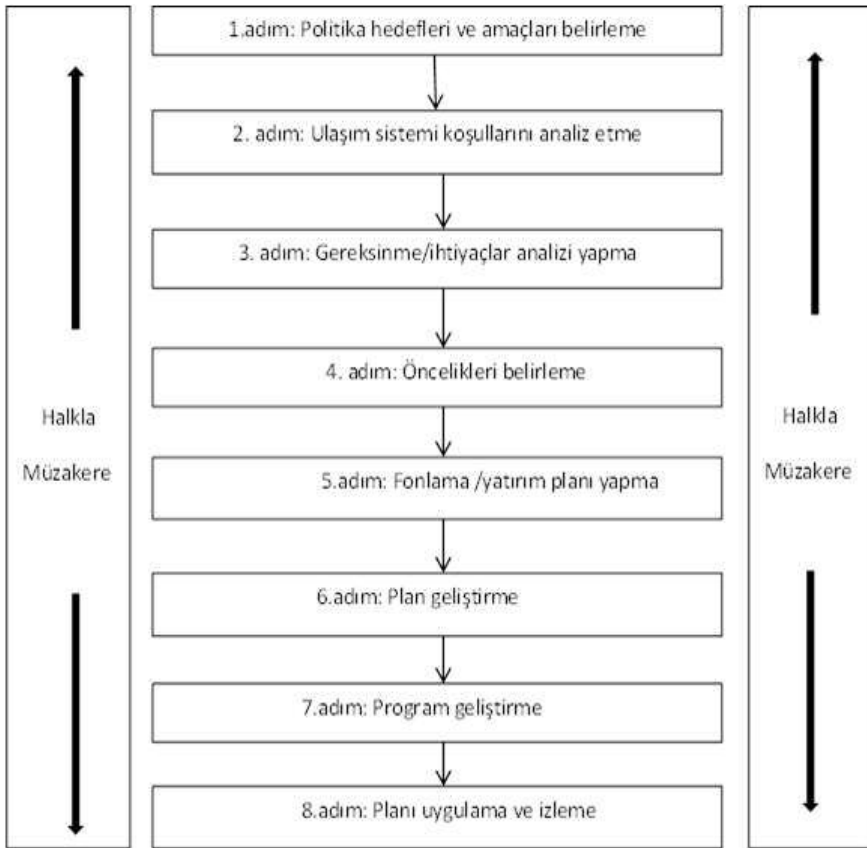
**şimdi biz eskiden çok çile çektik ya, şimdi geldik bu rampayı burayı çıkana kadar bir şey yok, arkamızda yük yok bir şey yok*

**şehre servis çok düzenli bir şey yok, şey var şöyle, Aşağıya Taşkiran a işte okul servisi ile veya başka bir araç ile giderler oradan ana yoldan, Çaykara tur ile Çaykara ya kadar giderler, oradan direk otobüs ile Trabzon a veya gidecekleri yere giderler*

Buradan anlaşılmalıdır ki kırsal ulaşım planlaması, kentsel ulaşım planlamasında olduğu gibi, **Büyük Şehir** Belediyelerinin örgütlenme şemalarında yetkin planlama birimleri de olmalı. Bu birimler kırsal toplumu, kırsal alanı tanımalı, yol ağlarını iyi bilmeli, sürekli gözlem yapabilmeli.

Büyükşehir Belediyesi Kanunu ...7.Maddesi f ve g fıkraları ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonunu sağlamak,... güzergahlarını belirlemek,...mahalleleri ilçe merkezlerine bağlayan yolları yapmak... görevlerini Büyükşehirlere ait bir sorumluluk olarak vermektedir. Bu görevleri yerine getirebilme  n de örgütlenme önem kazanmaktadır.

Trabzon **Büyük Şehir** Belediyesi Kırsal Planlama için oluşturacağı örgütlenme ile başarılı bir kırsal ulaşım planlaması yapımında aşağıdaki şemada gösterilen süreç benzeri bir süreçle izleyebilir.



Şekil 5. Kırsal Ulaşım Planlaması Temel Bileşenleri (7)

www.fhwa.dot.gov/planning/publications/rural_areas_planning/ruralguide.pdf
Planning for Transportation in Rural Areas,2001

Yukarıdaki şema planlama için izlenmesi gereken adımları göstermektedir. Ancak kırsal ulaşım , ulaşım alt yapısı yapmakla / uygulamakla bitmiyor. Alt yapı üzerindeki hareketlilik ve insanlar için mobilitayı sağlayacak başka koşullarında yerine getirilmesi gerekmektedir.

Mobilite iki farklı alanda sağlanabilir; fiziksel alanda, ulaşım yönetimi alanında Fiziksel alanda mobilite yol kademelenmeleri dikkate alınarak toplayıcı ve dağıtıcı yollar arasında düğüm ve aktarma noktalarını iyi belirleyerek,

Kırsal alandan kıyı kentsel alanlarına erişen toplayıcı yollar için düğüm noktalarında terminallerle biten bir alt yapı sağlayarak yolcu toplanma ve aktarmalarına kolaylık sağlamak. Bu noktada kırsal erişim ve kaliteli besleyici yollar kritik öneme sahiptir.

Terminallerden kırsala doğru düzenli tarifeli, önceden belirlenmiş bütünlük biletleme sistemi ve fiiks fiyatlandırma ile çalışan kamu-özel taşıt seferleri ile insanlara mobilite sağlayarak.

Paylaşılan ortak kolaylıkları olan otobüs-minibüs istasyonları sağlamak ve istasyonlarda düzenli yolcu kontrolleri yapmak,


Merkezi yerlerdeki hastanelerde randevusu olan hastalar ve buralardaki okullara giden öğrenciler için linkler sağlamak,

Büyük Şehir Belediyesi örgütlenmesi içinde Kırsal Planlama birimi gibi bir birim bu konularda da sorumlu olmalı.

KAYNAKÇA

1. 5216 sayılı BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KANUNU (1), 10/7/2004, ve 25531 tarihli R.Gazete
2. www.yarbis1.yildiz.edu.tr
3. KAMAG-KOKAP,108g173 kodlu KAMAG).
4. Publicand Community Transport for Older People in Rural Ireland_North South, Conor Breen, Cardi: Centre for Aging Research and Development in Ireland, 11th February 2014 (www.ofmdfmi.gov.uk/cardi-research-public),
5. www.aurecangogroup.com/eu/markets/transport/rural/rural-transport.aspx,
6. Kaptan. H, Doğu Karadeniz Bölgesi Kıyı Kesimi Sorunlarına Genel Bakış, 7.Dünya Şehircilik Günü Kıyıları Kolokiyumu içinde,1983 Trabzon.,
7. www.fhwa.dot.gov/planning/publications/rural_areas_planning/rural-guide.pdf, Planning for Transportation in Rural Areas,2001,

Orhan SARIALTUN
Oturum Başkanı

Şinasi Hocamıza teşekkür ediyoruz sunumundan dolayı. Zaman kaybetmek istemiyorum, yeterince geç başladık. Hemen Yıldız Teknik Üniversitesi  ve Bölge Planlama Anabilim Dalında öğretim üyesi olan Yrd. Doç. Dr. Senay **OGUZ TİMUR** hocamızı davet ediyorum.


Yrd. Doç. Dr. Senay OGUZ TİMUR
Yıldız Teknik Üniversitesi

Protokolün sayın üyelerini, ev sahibi meslek odasının yetkililerini, çok sevgili meslektaşlarımızı ve çok sayıda genç arkadaşımız var -öğrenci olduklarını tahmin ediyorum- hepsini saygıyla selamlayarak başlıyorum ben de sözlerime.

Ben Doğu Karadeniz Bölgesinin lojistik altyapısını ve üst ölçekli planlarda bu lojistik altyapıyı ilgilendiren bağlamda alınan kararları karşılaştırmalı olarak ele almaya çalışacağım. Size yapacağım sunuşun ilk kısmını, mevcut lojistik altyapıyı irdelemek oluşturuyor. Öncelikle uluslararası projelerdeki konumlarını ele almak, sonra fiziksel mevcut altyapıya bakmak, ardından bölge planı ve çevre düzeni planının incelemesini yapıp, değerlendirmesini yaparak tamamlayacağım.

DOĞU KARADENİZ BÖLĞESİ'NİN LOJİSTİK ALTYAPISI İLE ÜST ÖLÇEKLİ PLAN KARARLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ

Yrd. Doç. Dr. Senay OĞUZTİMUR

Yıldız Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Özet

Doğu Karadeniz Bölgesi, Türkiye'nin kuzeydoğu ucundaki konumuyla; ÷lke-mizdeki canlı endüstriyel merkezlerin uzağında ancak batıya yönelen sınır ötesi pazarların yanı başında bulunmaktadır. Fakat bu coğrafi konumu, bölge ekono-misine fayda sağlamaya yetmemektedir.

Bu bildirinın amacı; lojistik avantajların ekonomik faydaya dönüşmesi noktasın-daki kararları ele almaktır. Bu nedenle; bölgenin mevcut lojistik olanakları sap-tanarak; üst ölçekli plan kararlarının bölgenin mevcut ve potansiyel lojistik koşullarını nasıl etkilediği/şekillendirdiği değerlendirilmektedir. Bu amaç doç-rultusunda; ikincil kaynaklardan bölgenin lojistik yapısına ilişkin veriler derlen-miş, üst ölçekli plan kararlarının incelemesi yapılmıştır. Ayrıca halihazırdaki altyapısı ile planlarda önerilen formunun küresel pazardaki konumu değerlendi-rilmiştir. Öte yandan; konunun sadece ekonomik fayda yönüne değil, çevreye yaptığı maliyet açısından da ele alınması gerektiğine işaretilmiştir. Zira bu çalışmanın konusu olan bölge, son derece özgün ve kıymetli bir doğal yapıya sa-hiptir ve yapılan hataların maliyetine katlanmak; elde edilecek gelirin çok üs-tünde olabilir.

1. GİRİŞ

Türk lojistik pazarının 2014 yılında yaklaşık 50-55 milyar dolarlık bir büyüklüğe ulaştığı tahmin edilmektedir. Sektörden sektöre değişse de ortalama olarak bir ürünün satış fiyatının yüzde 4 ile 20'sinin lojistik giderleri oluşturmaktadır. Lojistik giderleri; Kuzey Amerika'da Gayri Safi Yurt İçi Hasılanın % 10'unu; Avrupa'da % 11'ini, Türkiye'de ise fiziksel ve kurumsal alt yapı eksiklikleri ve verimsizlikler nedeniyle % 20'lere yaklaştığı düşünülmektedir.

Türkiye'de lojistik sektörünün mevcut pazarın iki katını bulan potansiyel lojistik pazarı olduğu düşünülmektedir. Ülkemizdeki lojistik sektörünün, küresel lojistik pazarlarında küçük ama ivmeli büyüyen bir konumu vardır. Öte yandan lojistiğe konu olan faaliyetlerin çoğunlukla dış ticaretle ilgili olması, dış ticaretin kapasitesinin artırılması yönündeki planların varlığı, lojistiğin önemine bir kez daha işaret etmektedir. Bu bağlamda Türkiye'nin hızla büyümesi ve 2023 yılı dış ticaret hedeflerine ulaşabilmesi bakımından; lojistik alanında hem ülke bazında hem de daha yerel/bölgesel ölçeklerde konunun ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Üstelik Türkiye, bölgesi için lojistik merkez olma iddiasına da sahiptir. Kısaca açıklanan bu gibi nedenlerle uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kapsamda çeşitli sivil toplum kuruluşları, içerik ve kapsamı değişmekle birlikte Türkiye için Lojistik Master Planı çalışmaları hazırlamışlardır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı her ne kadar 2014-2018 yılları için stratejik plan hazırlamışsa da; doğrudan lojistik sektörünü ele alan bir çalışma henüz ilgili en üst düzeydeki kamu kurumu tarafından yapılmamıştır. Ulusal bir planın eksikliğine rağmen; (çoğunlukla kalkınma ajansları tarafından) çeşitli iller ya da NUTS2 düzeyindeki iller bütünü için lojistik master planlar yapılmıştır. Mersin, Samsun, Hatay ve Osmaniye, İskenderun, TRA2 (Kars, Ağrı, Iğdır, Ardahan), Konya Karaman Bölgesi, Şanlıurfa, Diyarbakır, Kocaeli, Bursa, Trakya (Edirne, Tekirdağ, Kırklareli), TR81 (Zonguldak, Karabük, Bartın), TR83 (Samsun, Çorum, Amasya, Tokat), Doğu Karadeniz Bölgesi, Lojistik Master Planı yapılmış olanlardır.

Yukarıda da ifade edildiği gibi, Doğu Karadeniz Bölgesi için de Kalkınma Ajansının öncülüğünde Lojistik Master Planı hazırlanmıştır. Bölgenin yine Kalkınma Ajansı tarafından yaptırılmış olan Bölge Planı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yaptırmış olduğu 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı önemli üst ölçekli referans planlardır. Bu çalışmanın amacı; bölgenin öncelikle uluslararası ulaştırma projelerinde hangi bağlamda bulunduğunu tespit etmektir. Ardından; plan kararları ile mevcut yapının karşılaştırmalı olarak ele alınması ve kararların yerel imkânlar çerçevesinde değerlendirmiştir. Mevcut ve planlanan koşulların çevresel etkilerinin ele alınması gerektiği de ayrı bir konudur. Bölgenin özel doğal ve fiziksel koşulları mutlaka korunması gereken özgün yapısının da göz önünde tutulması; tüm bu plan kararlarının üstünde bir kabul olarak ele alınmıştır.

2. DOĞU KARADENİZ BÖLGESİ MEVCUT LOJİSTİK ALTYAPISININ ANALİZİ

2.1. BÖLGENİN ULUSLARARASI AĞLARDAKİ KONUMU

Türkiye içinde bulunduğu coğrafya itibariyle bir dizi uluslararası projenin parçası durumundadır. Doğu ile batı koridorları arasında olduğu kadar kuzey-güney aksında da önemli bir geçiş noktasında olması; Türkiye'nin her bölgesinde farklı uluslararası projelerin varlığına işaret etmektedir. Bu bağlamda; Doğu Karadeniz Bölgesi de (TR90) bir dizi uluslararası ulaşım projesine konu olmaktadır.

Doğu Karadeniz Bölgesini etkileyen uluslararası projelerden kamuoyunda en çok bilinen projelerden birisi, TRACECA projesidir. Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlanmasını sağlamak amacıyla AB tarafından oluşturulan bir koridordur. TRACECA programı dâhilinde, Samsun ve Hopa limanlarını da kapsayan “Trans-Avrupa Şebekeleri ile TRACECA Koridorları Arasında Deniz Taşıma Bağlantılarının İyileştirilmesi” projesi hayata geçirilecektir. Böylece denizyolu ile karayolu bağlantılı karma taşımacılığın geliştirilmesi öngörülmektedir. Uluslararası E yolları, ESCAP yol ağı, Asya Otoyolları, Trans-Avrupa Kuzey -Güney Otoyolu (TEM) projesi, Karadeniz Ekonomik İşbirliği örgütü koridoru, Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Ağı gibi önemli projeler Doğu Karadeniz Bölgesini kat etmektedir (Şekil 1).

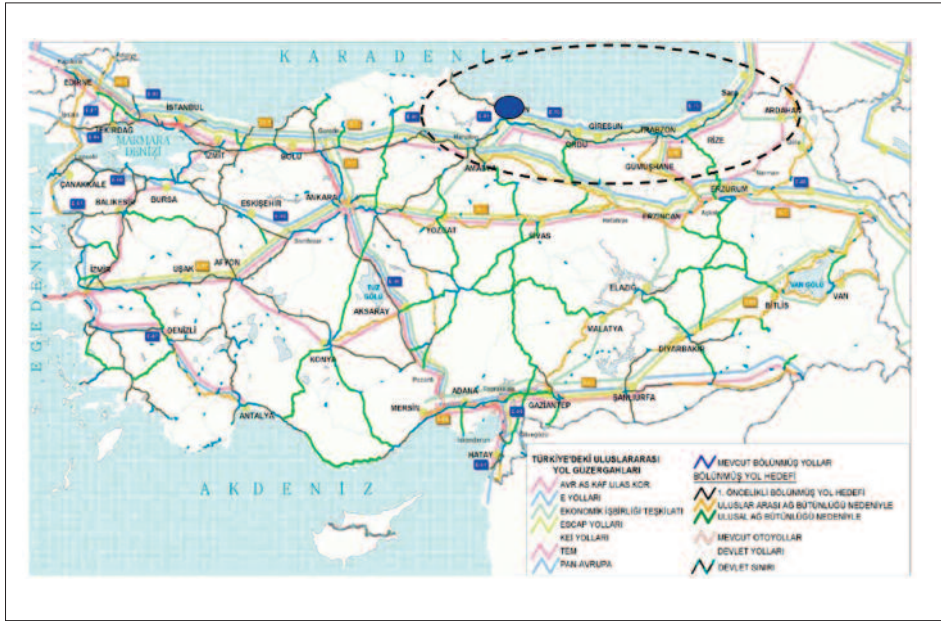
Özellikle Bulgaristan ve Romanya'nın AB üyeliğiyle birlikte Karadeniz'e doğru artan ticaret hacmi dikkate alınarak, bu ülkelerden geçerek Karadeniz'e ulaşan 8 No'lu (Burgaz, Varna) ve 7 No'lu (Tuna) Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının yapılması ile Karadeniz limanlarının önemi artacaktır (Yaman, 2012).

Karadeniz, Karadeniz-Güney Doğu ve Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Eksenleri bölgeyi içeren eksenlerdir. Özellikle Doğu Anadolu Sınır Alt Kapısı Ekseni, İran bağlantısı nedeniyle lojistik potansiyeli çok yüksektir. Ayrıca Karadeniz – Güney Doğu Anadolu Ekseni GAP projesi ve GAP ürünlerinin kuzey yönlü ihracatı ve kuzey ülkelerinin Ortadoğu ve Orta Asya ihracatları için önemli bir eksen olacağı söylenebilir. GAP Ekseni, GAP gibi bir bölgesel kalkınma planının varlığından dolayı lojistik ve ekonomik potansiyeli yüksek olarak değerlendirilmektedir. Bu eksenin etkinliğini etkileyecek en önemli alt yapı yatırımı, Doğu Anadolu ile Karadeniz'in bütünleşmesini sağlayacak demiryoludur. Bu eksen ayrıca Doğu Anadolu Bölgesinin orta bölümleri ile Karadeniz kıyı bölgelerini birbirine bağlamaktadır (Tanyaş vd, 2012)

Karadeniz Ekseninin, Doğu Avrupa ve Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) ülkeleriyle yakın bağlar oluşturması beklenmektedir. Aynı zamanda bu aks, art bölgesindeki iç kara bölgelerine de önemli bir açılım sağlayacaktır. Bu kapsamda Samsun'dan Sarp Sınır Kapısı'na kadar uzanan 542 kilometrelik Karadeniz Sahil

Yolu bölgenin ticaret ve sanayisinin yükünü taşıyan en önemli aks durumundadır.

Bunlara ek olarak demiryolu hattı bakımından incelendiğinde TC ile Çin Halk Cumhuriyeti arasında imzalanan Demiryolu İşbirliği projesi önemli bir diğer projedir. İstanbul’u Kars üzerinden Pekin’e bağlayacak olan bu projenin, Marmaray ile bütünleşerek Londra’ya kadar ulaşması hedeflenmektedir. Bu çerçevede, bir dönem Trabzon-Erzincan arasında hızlı tren yapımı projelerden birisi olsa da, TCDD’nin güncel projeleri arasında yer almamaktadır.



Şekil 1. Türkiye'den geçen uluslararası yol ağları

2.2. BÖLGENİN MEVCUT ULAŞIM ALTYAPISI VE LOJİSTİK ODAKLARI

Bir yerleşmedeki lojistik altyapısının analiz edilebilmesi için; mekânda yükün her durumunun ve hareketinin de incelenmesi gerekir. Böylesi bir inceleme yapmaya başlamak için doğru nokta: yükün doğduğu ya da üretildiği “odaklar” olmalıdır. Organize sanayi bölgeleri, küçük sanayi siteleri, serbest bölgeler, dağınık sanayi alanları gibi. Yükün üretildikten sonra ya da yarı-mamül madde haline getirildikten sonra belli terminal noktalarında aktarıldığı ya da bekletildiği de bilinmektedir. Bunlara örnek olarak; gümrükler, terminaller/istasyonlar, depolama alanları, antrepolar, haller verilebilir. Ulaşımın bu noktadaki rolü ise üretimden tüketime kadar geçen süreçte dağıtım kanalları olmalarıdır. Bu kanallar farklı ulaşım türleriyle sağlanabilmekte ve bu türlerin birbirleriyle bütünleşmesini de ge-

rektirebilmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi için yapılacak olan değerlendirmeler; bu üç ana kentsel lojistik başlığı altında ele alınmıştır.

Doğu Karadeniz Bölgesindeki lojistik altyapının değerlendirmesinde; odaklar ve terminaller arasında önemli yeri olan serbest bölgeler, sanayi alanları, depolar, gümrükler gibi öne çıkan düğüm noktaları ele alınmıştır.

Rize ve Trabzon illerinde **Serbest Bölgeler** yer almaktadır: Rize serbest bölgesi Trabzon Serbest Bölgesinden daha küçük hacimde kapasiteye sahiptir. 2013 yılı itibarıyla sadece bir adet firma bulunmaktadır. İlde dış ticarete yönelik üretim yapan imalat sanayisinin yetersiz olması sebebiyle bu bölge yeterince etkin kullanılamamaktadır. Trabzon Serbest Bölgesinin iş hacmi; Rize'dekine göre 13 kat daha büyük görünse de (\$ bazında üretilen katma değer, 2013 yılı verileriyle), her iki serbest bölgenin toplam Türkiye içindeki payı binde 3 dolaylarındadır. Bölgedeki her iki serbest bölgede de üretim gerçekleştirmeksizin sadece mal satmak şeklinde uygulama hâkimdir.

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde Rize, Trabzon, Giresun, Ünye, Ordu, Hopa ve Sarp'ta gümrük kapıları bulunmaktadır. Ayrıca Rize ve Trabzon'daki serbest bölgeler de gümrük kapısı olarak değerlendirilmelidir. Bu gümrük kapılarından sadece Sarp Kara Gümrük kapısıdır, diğer gümrükler denizyolundan dünyaya açılan kapılar olarak hizmet sunmaktadır. Gümrük işlemleri; yoğunlukla Trabzon ve Hopa gümrüklerinden yapılmaktadır. Antrepo bakımından da oldukça kısıtlı olanaklara ve kapasiteye sahip alanda yine bölge ölçeğinde en önemli antreponun Trabzon'da yer aldığı tespit edilmiştir. Sarp sınır kapısı ise, Türkiye içinde %5 dolaylarında dış ticaret hacmine sahiptir.

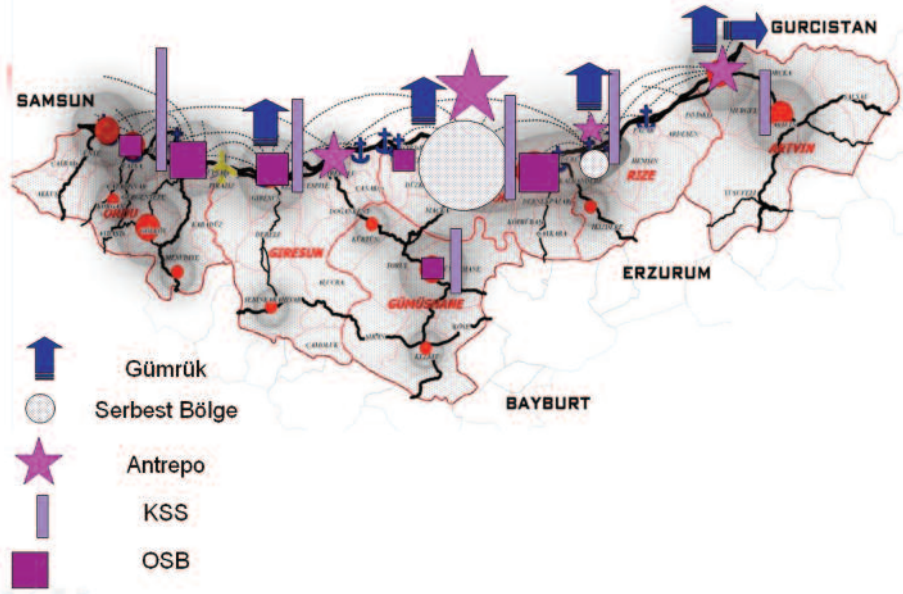
Doğu Karadeniz Bölgesi'nde faal olarak hizmet sunan 6 adet OSB bulunmaktadır. Ayrıca 6 adet OSB de çeşitli düzeylerde proje aşamasındadır. Bölgedeki en küçük OSB, sadece bir firmaya hizmet sunan Gümüşhane OSB'dir. En büyük OSB ise Trabzon Arsin'de yer almaktadır. İl bazında değerlendirilirse, Trabzon'un OSB'lerindeki firma sayısı bakımından lider durumunda olduğu gözlenmiştir. Trabzon'u Ordu ve Fatsa'daki OSB'lerinde hizmet sunan Ordu ve Giresun kentleri izlemektedir. Rize ve Artvin'de OSB yoktur ancak Rize için çeşitli projeler bulunmaktadır.

Küçük Sanayi Siteleri için değerlendirildiğinde ise; bölge kentlerinde nüfusları paralelinde dengeli dağılan miktarda KSS olduğu tespit edilmiştir. Kuruluş sayısı bakımından değerlendirildiğinde Ordu 1184 kuruluş ile ilk sıradadır, onu yakın firma sayılarıyla Trabzon, Rize ve Giresun izlemektedir.

Antrepo ve geçici depo alanları bakımından ise; havalimanındaki gümrük muaf alanı ve geçici depolama alanı ile en önemli alansal büyüklüğün Trabzon'da olduğu tespit edilmiştir. Hopa ve Giresun Trabzon'dan sonra gelen önemli antrepo

kapasiteleri olan yerleşmelerdir. Gümüşhane ve Ordu'da antrepo yoktur, Rize'de ise oldukça kısıtlıdır.

Bu veriler ışığında Doğu Karadeniz bölgesinde lojistik odakları değerlendirilirse, bölgenin profilinin imalat sanayisi paralelinde düşük bir hacme sahip olduğu görülmektedir. Doğu Karadeniz Bölgesi, bölgesel bir gelişme odağıdır. Taşımaya konu olabilecek düzenli ve sürekli yük akışını kendi bölgesindeki imalattan oluşturma noktasında çok güçlü bir yapısının olmaması, lojistiğe bağlı mekânsal oluşumların da ya kısıtlı gelişmesine ya da kapasitesinin altında hizmet sunmasına imkân vermiştir. Mevcut olanaklar, bölgedeki kısıtlı endüstriyel ve tarımsal üretime imkân verebilecek ölçüde gelişmesine izin vermektedir. Lojistiğin; imalat sanayisi ve tarımsal üretimin bir fonksiyonu olarak gelişmesinin beklenmelidir. Bu durumda D. Karadeniz Bölgesindeki mevcut lojistik yapılanmanın doğal olduğuna işaret etmek gerekir. Bu sektörün ya da ilgili alt kollarının gelişmemiş olması bir eksiklik değil, bölgenin ekonomik şartlarının doğal sonucudur. Pazar ekonomisi koşullarında talebin güdülemesi söz konusu olmadığı için sunumun da belirli bir seviyede kaldığı söylenebilir.



Şekil 2. Doğu Karadeniz Bölgesi Lojistik Odakları (2013 yılı verileriyle ve oranlı olarak yazar tarafından hazırlanmıştır)

Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki mevcut lojistik altyapısının analizine; akışlardan yani ulaşım bağlantılarından devam etmek gerekirse; tüm Türkiye'de olduğu gibi D. Karadeniz Bölgesi'nde de en yaygın ulaşım türünün karayolu olduğu görülür. Bölgedeki illerin toplam karayolu uzunluklarının illerin yüzölçümlerine ve nüfuslarına oranları değerlendirildiğinde; 100 km'ye düşen devlet yolu bakımından en fazla yoğunluk, Trabzon ve Ordu'da bulunmaktadır. Artvin ve Gümüşhane illeri ise, 100 km'ye düşen devlet yolu değerlendirmesinde en düşük payı almışlardır. 10.000 kişiye düşen devlet yolu incelemesinde ise, Trabzon, Rize ve Ordu'nun sırasıyla en geride kalan iller olduğu tespit edilmiştir. Bu değerlendirme; yüzölçümü bakımından avantajlı görünmekle birlikte Trabzon'un kent nüfusuna oranlandığında karayolu altyapısı bakımından en geride kalan il olduğu görülmektedir. Yani yüzölçümüne bakıldığından en geniş yol ağına sahip il gibi görünmesine karşın; diğer illere göre daha büyük nüfusu olması; kişi başına düşen devlet yolunun düşük kalmasına yol açmıştır. Kentlerde genel olarak yerleşilebilir alanların kısıtlı olması da, 100 km²'ye düşen devlet yolu düşük gibi görünse de; nüfusla ilişkilendirildiğinde daha sağlıklı rakamlarla karşılaşılmaktadır.

Tablo 1. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki İllerin karayolu verilerinin incelenmesi

İL	Toplam Devlet (km)	Toplam Yüzölçümü (km ²)	Toplam Nüfus	100 km ² 'ye Düşen Devlet Yolu	10.000 kişiye Düşen Devlet Yolu
Artvin	620	7.367	166.394	8,41	37,26
Giresun	751	6.832	419.498	10,99	17,90
Gümüşhane	585	6.437	132.374	9,08	44,19
Ordu	936	5.952	714.390	15,73	13,10
Rize	405	3.922	323.012	10,33	12,53
Trabzon	854	4.664	757.353	18,31	11,27

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre, taşıt-km, yolcu-km ve ton-km cinsinden karayolu taşımacılığının yapısı incelendiğinde ise; Trabzon'un en fazla yolcu ve yükü taşıdığı, taşıtın kat ettiği yol bakımından da en yoğun kullanıma konu olduğu belirlenmiştir. Gümüşhane ise bu göstergeler bakımından en düşük yoğunluktaki kent olarak dikkat çekmektedir (Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, Trafik ve Ulaşım Bilgileri, 2012). Benzer şekilde, lojistik faaliyetleri yapan firma sayısı bakımından da en fazla kayıtlı araçta Trabzon'da bulunduğu görülmektedir. Ancak; nakliyat ambarı işletmeciliğine ilişkin yetki belgesi verilmemiş olması dikkat çekilmesi gereken bir konudur.

Denizyolu Ulaştırmasında Mevcut Durum:

Doğu Karadeniz Bölgesi'nde 5 adet liman (Giresun, Hopa, Rize, Ünye ve Trabzon'da); 2 adet iskele (Fatsa ve Ordu) ve 1 adet de balıkçı barınağı (Tirebolu'da) bulunmaktadır. Kapasitesi, fiili elleçleme miktarları, açık-kapalı alan büyüklüğü ve antrepo alanı genişliği bakımından Trabzon Limanı diğer limanlara göre belirgin bir şekilde öne çıkmaktadır. 2012 yılında 3 milyon ton dolaylarında yük elleçlenmiştir ki bu rakam, en yakın takipçileri olan Ünye ve Rize Limanları'nın yaklaşık iki katı hacme sahiptir. Benzer şekilde Ro-Ro taşımacılık rakamları ile konteyner taşımacılığı da incelendiğinde yine Trabzon Limanı'nın öne çıktığı görülmektedir. Ancak yine de oldukça kısıtlı bir Ro-Ro taşımacılık yapısı gözlenmiştir. Trabzon-Sochi arasında gerçekleştirilen Ro-Ro seferler, son yıllarda ciddi bir düşüş göstermiştir. Bölge'de mevcut limanların tamamının kapasitelerinin altında faaliyet gösterdikleri de ayrıca tespit edilmiştir. Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki limancılık faaliyetleri, Türkiye genelinde oldukça düşük bir paya sahiptir. Bu anlamda bölge limanları, Türkiye ölçeğinde değerlendirildiğinde; yerel/bölgesel nitelikte hizmet sunmaktadır.

Yukarıda özetlenen kapasitenin doğal sonucu olarak; denizyolu yük taşımacılığı yapan firmalar, bölgede altyapısı iyi konumda olan Trabzon ilinde yoğunlaşmıştır. Yük taşımacılığındaki kısıtlı da olsa kümelenme ve altyapı olanaklarına karşılık, bölgede denizyolu yolcu taşımacılığı amacıyla kullanılmamaktadır. Tam olarak yolcu taşımacılığı amacıyla olmasa da, kurvaziyer turizmine hizmet eden gemilerin yol hattı üzerinde bulunmaya başlaması 2012 yılından sonra gerçekleşmiştir.

Demiryolu Ulaştırması Mevcut Durumu:

Bölgede demiryolu hattı bulunmamaktadır. İlgili Bakanlığın 2023 yılı için olan uzun vadeli hedefleri arasında Trabzon ile Erzincan arasında bir bağlantı kurmak vardır ancak kısa vadede bir proje mevcut değildir.

Havayolu Ulaştırması Mevcut Durumu:

Bölgede sadece Trabzon'da havalimanı bulunmaktadır. Trabzon Havalimanı hem yolcu hem de yük taşımacılığına imkân vermekte ve ağırlıklı olarak yurtiçi parkurlarda yolcu taşımacılığı için kullanılmaktadır. Yük taşımacılığının yapılmasının nedenlerinin başında ise; limanın hinterlandında yer alan sanayinin kompozisyonunun havayolu ile taşınmak için uygun ağırlık ve katma değerde olmaması gelir. Havalimanı da tıpkı deniz limanı gibi, yerel ölçekte hizmet sunan bir ulaşım altyapısı profiline sahiptir.

Yukarıda ulaşım türlerine göre terminallerinin kapasiteleri ve mevcut kullanım olanakları sunulmuştur. Bölgenin uluslararası projelerin geçiş noktasında olması, birden fazla limanın var olması, karayolu taşımacılığında belli bir kümelenmeden söz edilebilmesi, SB ve OSB'lerin var olması önemli avantajlar sunmaktadır. Ancak; endüstriyel ve tarımsal üretimin kısıtlı olması, katma değeri düşük ürünlerin üretilmesi ve karayoluna dayalı ulaştırma sisteminin kullanılması, ulaşım maliyetlerinin artmasına yol açmaktadır.

3. BÖLGE PLANI VE ÇEVRE DÜZENİ PLANI (ÇDP) KARARLARININ LOJİSTİK SEKTÖRÜ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

TR90 Doğu Karadeniz Bölge Planı (2014-2023):

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı (DOKA), Artvin, Giresun, Gümüşhane, Ordu, Rize ve Trabzon'dan oluşan TR90 NUTS2 düzey bölgesi için; 2014-2023 yıllarını kapsayan bölge planı yapmıştır. Bölge planı çalışmasının ön hazırlıkları Temmuz 2011'de başlamış, iki yılı aşkın süre sonunda tamamlanmıştır.

Lojistik ve ulaştırma sektörünü yakından ilgilendiren plan kararlarının başında; lojistik merkez projesi gelmektedir. Lojistik merkez; yenilikçi ve rekabetçi ekonomi hedefine ulaşmak amacıyla alınan plan kararlarından birisidir. Bölge planında; lojistik merkez projesinin çok yönlü olumlu etkileri olacağı üzerinde durulmuştur: karayolu, demiryolu ve denizyolu ulaşımını geliştireceği, taşımacılıkta cazibe merkezi olmasının sağlanacağını, uluslararası işbirliklerine yönelik protokol yapılacağını, orta ölçekli aile şirketlerinin uluslararası pazara daha kolay erişebileceğini ve ilgili sektörlerin kümelenmesinin sağlayabileceğini ifade etmiştir (Bölge Planı,2012).

Karayolu ulaştırma projesi olarak; Güney Çevre Yolu; Rize-Erzurum arasına Ovit tüneli, Trabzon-Gümüşhane arasına Zigana tüneli ve Hopa-Borçka arasına da Cankurtaran tünellerinin ve bağlantı yolları projeleri bölge planında yer almaktadır.

Benzer şekilde, bakanlık, Trabzon, Rize ve Hopa Limanları'nın aktif hale getirilmesinin önemine işaret ederek İç ve Doğu Anadolu ile Güneydoğu ve komşu ülkelerle olan bağlantıların artırılmasının kombine taşımacılık bakımından önem arz edeceği ifade edilmiştir.

Bölgede henüz demiryolu bulunmamasına karşılık, UDH Bakanlığı'nın hazırladığı "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023" çalışmasında Türkiye üzerinden gerçekleştirilen transit taşımaların geliştirilmesi için Trabzon iline ve Trabzon Limanı'na demiryolu altyapısının kazandırılması gerekli görülmektedir. Bu çerçevede Trabzon-Gümüşhane-Erzincan demiryolu projesi ile bu eksikliğin

giderilmesi hedeflenmektedir. Bu demiryolu bağlantısının hem ulusal hinterlandı genişletecek hem de Çin'e kadar uzanan uluslararası demiryolu ağına bağlanmaya imkan vermesi beklenmektedir.

Havayolu yatırımı olarak Ordu-Giresun Havaalanının üst yapı projesi tamamlanmıştır. Deniz üstünde inşa edilmesi planlanan havalimanının 2015'de tamamlanması planlanmaktadır.

Bölge planında, TR90 Bölgesi kıyı kesimi ve iç bölgeleri birbirinden izole gelişme eğilimi göstermekte olduğu; bu nedenle kır-kent fonksiyonel bütünleşmesini tanımlayacak ve değerlendirecek bütünleştirici politikalara ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir. Gelişme önerisi bu tespit üzerine modellenmiştir. Sosyal yapının entegrasyonu ve bölgenin dengeli gelişimi bakımından fiziksel bağlantıların güçlendirilmesi önem taşımaktadır. Bu bağlamda; lojistik konusu; “yenilikçi ve rekabetçi ekonomi” başlıklı gelişme eksenini altında ele alınmıştır. “Alternatif Lojistik İmkanlarını Çeşitlendirerek Bölge'yi Lojistik Merkez Haline Getirmek” olarak tanımlanmış olan amaca ulaşmak üzere; Bölge Planında 6 adet strateji geliştirilmiştir. Bu stratejiler sırasıyla şöyledir:

- 1: Bölge'de faaliyet gösteren taşımacılık işletmelerinde hizmet kalitesinin artırılması
- 2: Bölgenin yük taşıma ağının geliştirilmesi
3. Lojistik ve kombine taşımacılık altyapısının güçlendirilmesi
4. Havayolu ağının geliştirilmesi yoluyla bölgesel erişilebilirliğin artırılması ve hızlandırılması
5. Denizyolu ulaşımında yolcu ve yük taşımacılığının artırılması ve limanların atıl kapasitelerinin değerlendirilmesi
6. Demiryolu ulaşımının bölgeye kazandırılması

Bölge planında sunulan gelişme eksenleri ve onlara bağlı olarak ifade edilen stratejiler; proje önerileri ile somutlaştırılmıştır. Proje önerileri; turizmden kırsal gelişmeye; sosyal yapıdan tarıma pek çok çerçevede ele alınmıştır. “Lojistik Üs” bu çerçevede değerlendirilebilecek ve lojistik ile ilişkisi kurulmuş bir öneridir. Bu önerinin bileşenleri; Lojistik merkez, Kuzey-Güney Aksları, Şehir Geçiş Çevre Yolları, Ordu-Giresun Havaalanı, Trabzon Havaalanı İkinci Pistinin Yapılması, Köse Havaalanı, Bölgesel Demiryolu Altyapısı, Kars-Tiflis-Bakü-Hopa Demiryolu Hattı, Lojistik Akademisi'dir. Bu proje önerisinin amacı ise; Doğu Karadeniz Bölgesi'nin ulusal ve uluslararası ölçekte lojistik değerini ve önemini artırmaktır.

Özetle; DOKA'nın hazırlamış olduğu taslak durumundaki bölge planının lojistik ve ulaştırma sektörlerindeki durum değerlendirmesini yaptığı, saptanan sorunlara yönelik olarak gelişme eksenleri oluşturulduğu ve eksenlerin stratejilerinin saptandığı görülmüştür. Proje önerileri de; saptanan stratejilerin hangi mekânda ve koşullarda hayata geçirileceği ile ilgili olarak somut yaklaşımlar içerdiği gözlenmiştir. Bizzat “Lojistik merkez”in varlığının yatırım çekmek için cazibe unsuru olacağı kabulüyle plan kararları şekillendirilmiştir.

Ordu, Giresun, Trabzon, Gümüşhane, Rize ve Artvin Planlama Bölgesi İçin Hazırlanan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı:

Bölge planında olduğu gibi, Çevre Düzeni Planı da; Ordu, Giresun, Trabzon, Gümüşhane, Rize ve Artvin illeri için hazırlanmıştır. Raporda öncelikle bölgeye yönelik tespitler, planın kapsamı, bölgeye dair geliştirdiği vizyonu, amaç ve hedefleri saptanmıştır. ÇDP'nin vizyonu: “*kendisine yeten ve dışarıya hizmet verebilen, doğal güzellikleri ile eşsiz, erişilebilir bir Doğu Karadeniz*“ olarak ifade edilmiştir.

Planlamanın genel hedefleri ve ilkeleri; **ekolojik sürdürülebilirlik, küresel-yerel etkileşimi, iktisadi ve toplumsal gelişme, eşitlik ve sosyal adalet, yaşanabilirlik, erişilebilirlik, katılım ve yönetim** başlıkları altında geliştirilmiş ve 2026 yılı hedef yıl olarak belirlenmiştir. İktisadi ve Toplumsal gelişme hedefinin “bölgesel hedefler” alt başlığına uygun bir biçimde bölgenin iç ve dış pazarlara açılmasından; ulaşımını güçlendirmesinden (ve bu sayede entegrasyonun sağlanabileceğinden) söz edilmiştir. Bölge içi ve dışı mal akışlarının kolaylaşmasını sağlamanın yatırımları artırmaya katkı sağlayacağı belirtilmektedir. Buna ek olarak; dengeli ve sürdürülebilir bir gelişme için; hizmetlerin kademeli olarak sunumunun sağlanması amacıyla, ekonomik ve toplumsal gelişmeyi destekleyecek, bölgenin etkinliğini artıracak stratejiler için; mal akışlarının yatırımlarını artıracak şekilde kolaylaşması için, turizmin gelişmesi, tarımsal ve endüstriyel gelişmeden söz edildiğinde de erişilebilirlik konusu bağlamında değerlendirme yapılmıştır.

Üst başlıkta yer alan bir diğer hedef ise; “erişilebilirlik”tir. ÇDP’nda “*bölgesel erişilebilirliği arttırmak amaçlı entegre ulaşım sistemini, yerleşmeler kademelenmesi ve iktisadi faaliyetler arası ilişkileri destekleyecek şekilde ekolojik denge ve toplumsal yaşam biçimini dikkate alarak gerçekleştirmek*” olarak ifade edilen erişilebilirlik kavramı; yerleşmeler kademelenmesini gözetken, iktisadi faaliyetleri destekleyen, iletişim altyapı sistemlerinin yaygınlaştırılması ve geliştirilmesine yönelik; çok yönlü ve çok modlu ulaşım sistemleri arasında ilişki kurmaya yönelik bir biçimde erişilebilirlik vurgusu yapılmıştır.

Planda ayrıca, Bölgenin ulaşım kademeleri arası bütünleşme sağlanırken, aynı zamanda mevcutta zayıf olan doğu ve güney bağlantılarının güçlendirilmesi önerilmiştir. Bu süreçte farklı ulaşım türleri (demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu) birbiri ile bütünleştirilerek yoğunluk dağıtılmış ve etkileşim sağlanması hedefler arasında yerini almıştır. Ulaşım türleri özelinde incelendiğinde ise; plan ile karayolu altyapısının niteliğinin iyileştirileceği; alternatif karayolu projeleri önerileceği ifade edilmiştir. Çeşitli yerleşmeler (Hopa-Artvin Merkez-Erzurum, Artvin Merkez İlçe-Şavşat-Ardahan, İyidere-İkizdere-İspir, Of-Çaykara-Bayburt, Tirebolu-Kürtün-Gümüşhane, Gümüşhane Merkez-Kelkit-Erzincan, Giresun Merkez-Şebinkarahisar-Alucra, Ordu Merkez-Mesudiye-Koyulhisar-Sivas, Ordu Merkez-Ulubey-Gürgentepe-Gölköy, Fatsa-Reşadiye, Ünye-Akkuş-Niksar, Şebinkarahisar-Köse-Şiran-Bayburt arasında hatların geliştirilmesi planlanmıştır. Sahil yolunun alternatifinin üretilmesi gereğine işaret edilmekte, yeni sınır kapılarının geliştirilmesinin gereği vurgulanmaktadır.

Demiryolu projesi olarak Samsun-Sarp demiryolu bağlantısı kurulması önerilmiştir. Liman, demiryolu ve karayolu ağlarının entegrasyonu sağlanarak iç bölgelerle ve bölgedeki illerin kendi içinde demiryolu ağları önerileri olmuştur. Tirebolu-Gümüşhane-Bayburt, Of-Çaykara-Bayburt-Erzurum, Trabzon merkez-Erzincan hatları ile birlikte iç bölgelerle de ilişki kurulması gayret edilmiştir. Ayrıca Ordu-Giresun ve Trabzon-Rize akslarında çift yönlü şehir içi demiryolu geçişi planlanmıştır.

Havayolu projesi olarak öncelikle mevcutun hizmet kapasitesinin geliştirilmesi, ardından da Bölge Planı'nda da sözü edilen Ordu-Giresun arasındaki plan kapsamında detaylı etüt çalışması ile birlikte yeri netleşecektir. Buna ek olarak Gümüşhane'nin Köse ilçesinde de havaalanı önerilmiştir. Bunlarla birlikte Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün Rize ili, Ardeşen İlçesi, Hamidiye köyünde yaptığı incelemeleri doğrultusunda, Stol havaalanının (küçük yolcu uçaklarına göre) mümkün olabileceğine dair karar geliştirdiği alanda, diğer kurum ve kuruluşların uygun görüşü doğrultusunda, havaalanı yapılabileceği kararı alınmıştır.

Denizyolu projesi olarak; Trabzon havalimanı Trabzon'un bölgesel merkez kimliği nedeniyle 1. derece olarak belirlenmiş ve daha da geliştirilmesi hedeflenmiştir. Yük taşımacılığında; Yomra Limanı ile eşgüdümlü çalışması programlanmıştır. 2. kademe limanlar olarak; Hopa (dış ticaret), Ordu ve Trabzon (turizm ve yolcu), Akçaabat-Akyazı kurvaziyer ve genel hizmetlere yönelik olarak Giresun ve Rize Limanlarının kapasitelerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca plan kapsamında Artvin-Rize turizm bölgesini destelemek amacıyla Fındıklı'da yat limanı oluşturulmuştur. Plan kapsamında belirlenen mevcut ve öneri diğer 3. derece limanların (Ünye, Fatsa, Perşembe, Tirebolu, Görele, Vakıfkebir, Yomra, İyidere, Çayeli, Pazar) geliştirilen iktisadi faaliyetler çerçevesinde

kapasite ve kullanımları geliştirilerek ulaşım kademelenmesinde yerleri tespit edilmiştir.

Plan kapsamında belirlenen temel, üst ölçek denizyolu güzergâhları şunlardır:

- Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon: şehirlerarası yolcu taşımacılığına hizmet edecek olup, ulusal denizyolu ulaşım ağına entegre edilecektir.
- Hopa-Pazar-Rize-Sürmene-Trabzon-Vakfıkebir-Görece-Giresun-Ordu-Fatsa-Samsun güzergâhı: Bu denizyolu bağlantısı günlük, hızlı, yolcu deniz taşımacılığına hizmet edecektir.
- Hopa-Rize-Tirebolu-Fatsa: Yük taşımacılığının öncelikli olarak geliştirileceği güzergah olarak tespit edilmiştir.
- Hopa-Çayeli-Samsun: Bakır ve prit taşımacılığında uzmanlaşmış, üretim alanı ile izabe tesislerini entegre amacıyla önerilmiştir.
- Ünye-Perşembe-Giresun: Özellikle fındık ürünlerinin ve bu alandaki diğer sanayi faaliyetlerinin bu güzergahtaki organizasyonu ile entegre bir şekilde ulusal ve uluslararası bağlantısını kurmak amacıyla önerilmiştir.

Çevre Düzeni Planı ayrıca ilçe bazında gelişme stratejilerinin belirlenmesini sağlamış ve mekânsal olarak başat sektör ya da çalışma alanlarına işaret etmiştir. Bu çerçevede Çevre Düzeni Planı'nda alınan kararlar genel olarak gereksinimlere uygun görünmektedir. Erişilebilirlik konusunun önemsenmiş olması ayrıca memnuniyet vericidir. ÇPD ile alınan kararlar; yerleşmedeki bölgesel potansiyeli üst seviyeye çıkarmak ve uluslararası pazar için cazip lojistik olanaklar sunan bir bölge konumuna yükseltmektir.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bu çalışmada; Doğu Karadeniz Bölgesindeki mevcut yapı ve plan kararları ele alınmıştır. Mevcut yapının değerlendirmesinde; hem uluslararası projelerdeki konumları hem de hâlihazırdaki altyapı olanakları ele alınmıştır. Bölgenin hem çeşitli uluslararası bağlantıları çerçevesinde hem de yerel ihtiyaçlar bağlamında demiryolunun eksikliği en çok işaret edilen konulardan birisidir. Buna karşılık, bu konuda kısa vadede bir çözüm olanağı sunulmamaktadır.

Bir diğer konu; bölgede imalat sanayisinin yapısı itibarıyla çok gelişmemiş olan; bölgesel ihtiyaçlara yönelik hizmet sunmakta olan lojistik sektörü; planlarla geliştirilerek; küresel ölçekte hizmet sunacak bir yapılanmaya işaret etmiştir. Oysa; sanayi ve tarım sektörlerinin yapılanmasından kaynaklanan nedenlere fiziksel koşullar ve mevcut altyapının dar olanakları da eklenince; bölgedeki sektör ancak "giriş kapısı" olarak hizmet sunan çeşitli terminallerden oluşmuştur. Oysa plan-

larla bölgeden lojistik sektörünün geliştirilmesi, gelişme dinamiği olarak kabul edilmesi söz konusu olmuştur. Böylesi bir gelişmenin en itici gücünün de “lojistik bir merkez” ile olabileceğine işaret edilmiştir. TR90 bölgesinin ekonomik gündeminde; “lojistik merkez” olması olasılığı; hak ettiğinin de üstünde bir kamuoyu oluşturularak önemsenmiş ve hatta kimi yerel basın-yayın kuruluşlarında “bölgenin ekonomik refaha çıkmasının biricik koşuluymuşçasına” ifade edildiği gözlenmiştir.

Lojistik merkez kavramının teorik açılımında; lojistik merkezlerin 4 kategoride değerlendirildiği bilinmektedir (Drewe, P vd, 1996). Küresel, uluslararası, bölgesel taşıma ve dağıtım ve yerel taşıma ve dağıtım üsleri olarak. Mevcut hali incelendiğinde TR90 bölgesinin kapasitesinin, yoğunlukla bölge kentlerine hizmet ettiğini, ticari potansiyelinin sınırlı olduğunu, çok önemli bir bileşen olan demiryolu bağlantısının eksikliği ve coğrafi eşikler nedeniyle hinterlandının çok kısıtlı kaldığı açıkça görülmektedir. TR90 bölgesi; Türkiye genelinde çok zayıf potansiyeli olmakla birlikte; kendi içinde değerlendirildiğinde Trabzon’un öne çıktığı bir yapıda olduğuna işaret etmek gerekir.

Bölgeye yapılması planlanan lojistik merkezi tek başına bölge ekonomisinin kaldıracı gibi düşünmek önemli bir eksiklik olacaktır. Çünkü bu yatırımın atıl değil, aktif bir biçimde çalışabilmesi; bir dizi başka ilişkinin de verimli bir biçimde kurulmasıyla mümkündür. İthalat-ihracat ve gümrük rejimlerinin bürokrasiden arındırılmış ve etkili olması, mutlaka demiryolu ile bağlantısının sağlanması ve tüm ulaşım türleri arasındaki kombine taşımacılık bağlantılarının hızlı ve ekonomik biçimde sağlanabilmesi, iş süreçlerinde standartlaşmış hizmet sunumunun garanti edilebilmesi ve bütün bunların gelişmiş bilgi teknolojisi altyapısıyla desteklenmesi gerekmektedir. Demiryolu’nun olmadığı bir lojistik merkez projesinin bir çeşit kara tır parkı olacağı; bunun da küresel lojistik merkez olma hedefine götürme noktasında faydası olmayacağı açıktır. Ayrıca sektörde istihdam edilecek yetkin işgücü, ambalaj gibi lojistik sektörünün içindeki alanlarda da belli oranda kümelenmenin sağlanmış olması gereklidir. Türkiye’nin kuzey ve doğudaki komşularıyla ekonomik ilişkilerinin güçlenmesi, TR90 bölgesinin coğrafi konumunu avantaj haline getirecektir. Ancak düzenli ve sürekli yük akışları sağlanması durumunda bölge kendi üretim ve tüketimi dışında üçüncü ülkelerin yüklerini taşımaya aktarmaya talip olabilir. Transit yüklerin lojistik süreçleri (elleçlenmesi, depolanması, paketlenmesi vs.); bir lojistik merkezi “küresel” ölçüğe taşıyan faaliyetlerdir. Bu noktada da küresel pazarda rekabet edebilirliğini artırması için düşük maliyet stratejisinin uygulanması şarttır. Ancak Türkiye genelinde ulaşım maliyetlerinin yüksek oluşu lojistik pazarda potansiyelini kullanmasının önüne geçmektedir. Ulaşım maliyetlerinin yüksek olmasının en çok altı çizilen nedeni de karayoluna dayalı yük taşımacılık sisteminin uygulanmasıdır.

Yukarıda değinilen tüm konular; konuya ekonomik bir perspektiften bakıldığında faydayı artırmaya yönelik değerlendirmelerdir. Konunun bir de çevresel boyutuyla ele alınması şarttır. Projelerin ÇED Raporları zaman zaman dikkate alınmamakta, çevreye verdiği etki görmezden gelinmektedir. Oysa, çevreye yapılan her müdahalenin er ya da geç ödenen bir bedeli vardır. Sanayinin kirletici etkisi ve -lojistik gibi- destekleyici yan unsurlar geri dönülmez sorunlara yol açabilmektedir. Bu bakımdan; projelerin fayda ve maliyetleri uzun vadeli ele alınmalıdır. Zira, sözünü ettiğimiz alan; Türkiye hatta dünya için çok özel doğal yapısı olan bir bölgedir. Bu bölgenin endemik bitki örtüsü, doğal tarımsal ürünleri ve özgün kültürü nadide ve kırlan bir değer olarak korunmalıdır.

Endüstri devriminin yapıldığı Avrupa ülkelerinin bugün kirletici ve katma değeri düşük sanayiye ülke topraklarından tamamen çıkardığı; üretim faaliyetlerini “çeper” ülkelere devrettiği ancak işin ticari ve bilgi altyapısını elden bırakmadığını gözlemekteyiz. Bu bağlamda; sanayiden dünyanın en büyük gelirlerini sağlayan, en büyük dış ticaret hacmi olan ülkeleri; elde ettikleri üretimi kendi topraklarında değil, (üretimin türüne, ürünlerin kompozisyonlarına göre değişen) çeperlerde yer alan ülkelere gerçekleştirmektedirler. Gelişmiş batılı ülkeler; sanayinin arkasındaki beyin gücünü, iletişim ve bilişim sermayesini koruyarak ancak sanayinin yerine kendi ülkelerinde hizmetler sektörünü koyarak ekonomik çizgilerine yeni bir doğrultu kazandırmışlardır. Sanayi sonrası olarak adlandırılan dönemde ekonominin temel eğilimi ve yönünün sanayi kesiminden çok, küresel ölçekte daha yarışmacı olan finans, bankacılık, enformatik, bilişim, sigortacılık, rekreasyon, iletişim, turizm vb. hizmetler kesimine yöneldiği, bu hizmet dallarında büyüme, verimlilik ve ücret artışlarının sanayi kesiminden çok daha yüksek olduğu bir süredir bilinmektedir. Bu bağlamda; TR90 bölgesinin mukayeseli üstünlüklerini göz önünde tutan bir planlama yaklaşımından hiç vazgeçmemesi, üstün olduğu/olabileceği noktalara yönelmesi, gerektiğinden büyük yatırımlar yapıp hem bölge için fırsat maliyeti oluşturmaması hem de çevresel olumsuz etkilere mahkum etmemesi önemlidir.

KAYNAKÇA

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirilmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü (2012), “**Ordu-Trabzon-Rize-Giresun-Gümüşhane-Artvin Planlama Bölgesi, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı**” Plan Açıklama Raporu

Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı (2012), “**TR90 Doğu Karadeniz Bölge Planı**”

Drewe, P., Janssen, B. (19996), “**What Port for Future? From Mainports to Ports as Nodes of Logistics Networks**”, European Regional Science Association, 36. European Congress, Zürich, İsviçre

Ersoy, M. (2012), **Kentsel Planlama Ansiklopedik Sözlük**, içinde bölümler: Oğuztimur, S. “**Kentsel Lojistik**”, “**Lojistik**”, Ninova Yayınları, İstanbul

Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, (2012), Trafik ve Ulaşım Bilgileri

OECD (2009), “**Intermodal Transport. National Peer Review: Turkey**”, ISBN 978-92-821-0222-0 - OECD/ITF

Tanyaş, M. vd., (2012), “**Trabzon Lojistik Master Planı**”, Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansının desteğiyle

Tanyaş, M., Ar, İ.M. (2012), “**Lojistik Merkez Kurulma Öncelikleri Açısından İllerin Sıralanması: TR90 Alt Bölgesi Örneği**”, Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansının desteğiyle

UDH Bakanlığı (2013), “**Stratejik Planı, 2014-2018**”, Ankara

Yaman, S. (2012), “Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerinin (Ten-T) Gelişimi Kapsamında

Türkiye’de Yürütülen Çalışmalar, <http://www.mfa.gov.tr/data/Kutuphane/yayinlar/EkonomikSorunlarDergisi/Sayi34/sevinyaman.pdf>, Erişim tarihi: 12.09.2014

<http://www.doka.org.tr/files/dogukaradenizbolgesiorganizesanayibolgeleri.pdf>, son erişim: 19.09.2014

TRABZON ÖLÇEĞİNDE MEKÂNIN DEĞİŞEN EKONOMİ POLİTİĞİ VE ULAŞIMIN ROLÜ

Gürkan AKGÜN

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yönetim Kurulu Üyesi

Teşekkür ediyorum. Hepinizi saygıyla sevgiyle selamlıyorum. Ben biraz sunumumu Trabzon'un hem kentleşme anlamında, hem de ekonomi politik anlamında tarihsel gelişimi üzerinden sürdürmeye çalışacağım. Çünkü tarihsel olarak Trabzon ve çevresindeki türlü gelişmeleri anlamadan, bugünü anlamak veya bugünün sorunlarını çözebilmek çok mümkün değil. O yüzden, özellikle iktisadi anlamda nasıl bir gelişme göstermiş bu kent ve çevresi? Bunun kentleşme ve planlama pratiğinde nelere karşılık geldiğini anlatmaya çalışacağım.

En sonunda söyleyeceğimi baştan söyleyeyim. Trabzon da tıpkı İstanbul, tıpkı diğer Türkiye'deki kentler gibi, bugün kapitalist kentleşme süreçlerinden birebir etkilenmekte. Hatta kentleşme süreçleri, aslında diğer büyük kentleri taklit eder ölçüde bir gelişmeye dayalı. Dolayısıyla eşitsiz ve bütünlük gelişme süreçleri yaşanmakta.

O aşamaya gelmeden önce, biraz işin tarihsel boyutundan bahsedeyim. Trabzon tabii çok eski bir kent, milattan önce 5.-7. yüzyıla kadar tarihi var. Yani korkmayın o kadar eskileri anlatmayacağım. Özellikle 19. Yüzyılla birlikte en şaşalı dönemini yaşıyor. Bir liman kenti olmasıyla birlikte, doğuyla batı arasındaki mal akışlarını sağlayan bir merkez. Rusya'yla Küçük Kaynarca Anlaşması'nın yapılmasıyla birlikte, Osmanlı'nın Karadeniz üzerindeki ticaret yapma tekeli kalkıyor ve bu Trabzon'a yarıyor aslında. Trabzon çok önemli bir ticaret kenti haline geliyor, Avrupa'yla İran arasında.

Bu dönem çok kozmopolit bir kent; Trabzon şehrinde 52 tane camiye karşılık 55 tane kilisenin olduğu belirtiliyor. Bunun arkasından Birinci Dünya Savaşı ve ulus devletleşmeyle birlikte Trabzon bu şaşalı dönemini geride bırakıyor. Bunun da

çeşitli sebepleri var. İşte '26'da Kabataş Kanunu geçiyor, böylece yabancı sermayenin bu denizlerde ticaret yapması engelleniyor. 1929 ekonomik buhranı yine ekonomik gündemi etkiliyor. 1917'de Rusya'da Sovyet Devrimi gerçekleşiyor ve Trabzon o şaşalı dönemini geride bırakıyor.

Belediyeleşme ve kentleşme sürecine baktığımız zaman da, 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren bir belediyeleşme süreci başlıyor Trabzon'da. Belediye Kanunu 1930'la birlikte geçerli oluyor. Yani bildiğimiz anlamda belediye teşkilatı o tarihlerde kuruluyor. Ancak 1921'de ilk belediye benzeri bir yapılanma için seçimler gerçekleşiyor. O dönemin vilayet nafia müdürü, yani bugün bayındırlık ve imar işlerine karşılık gelen kuruma bakan Aziz Bey, notlarında şunu söylüyor: Bir kentin kentleşmesinde, cadde açılmasında dostun hısımın himayesiyle bu işlerin olmayacağını, üç katlı binaların yanında tek katlı binaların olmayacağını, zenginin fakirin boğazını burada da sıkıması gerektiğinden bahsediyor. Yani 20. Yüzyılın başında ne deniyorsa, aslında şu anda da hemen hemen aynı şeyler söz konusu.

1924 yılında mesken ve imar konularında harita yapılması zorunluluğu getiriliyor ve bir ihale yapılıyor Trabzon'da. Bu ihaleyi de İstanbullu bir firma alıyor 6 bin liraya, 15 bin liraya da ilk haritası tamamlanıyor. O dönemde yine bir gazete de "Kulaksızoğlu" adıyla bir köşe yazısı yayınlanıyor. Orada da şöyle diyor: "*Yapı yapma konusunda yolsuzluklar hata değil, şehircilik bakımından cinayettir*" diyor, yıl 1924. Geldik 2014'e hemen hemen yine aynı şeyler söz konusu.

Trabzon'un ilk imar planı bildiğimiz üzere, Lambert tarafından 1938 yılında yapılıyor. Bu imar planı bildiğimiz anlamdaki imar planı değil, daha çok kent merkezine yönelik bir plan. Güzel şehir teması üzerinden kent mekânı düzenleniyor. Sınırı işte bugün Ayasofya'dan, çimento fabrikasına kadar olan bölümü kapsıyor ve bu planda büyük kamusal alanlar, büyük yeşil parklar düzenliyor. Planda alınan temel kararlar şu: Zağnos ve Tabakhane vadilerinin yerleşime açılmaması gerekiyor, buralar kentin nefes alma koridorları. Bir genel ulaşım sisteminden çok fazla bahsedilmiyor. Çünkü o dönemin planlama anlayışında bir nüfus kararı getirelim, yapılaşma, yoğunluk kararı getirelim vesaire yok. Ama o dönem biraz geleneksel dokusu tahrip ediliyor kentin.

Sonrasındaki planlama 1970'lerde, 77'de devam ediyor, ama Trabzon'un kentleşme deneyimi, diğer birçok ilde olduğu gibi planlama süreçlerinde alınan kararlardan bağımsız olarak ilerliyor. Bu anlamda o dönemin ekonomi politikası itibarıyla kamunun ekonomide etkin olması, kentleşme kararlarını da etkiliyor. 1950 yılında kıyı boyunca bir sahil yolu yapılması, 1957 yılında havaalanı yapılması, işte '63 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi yapılması, '65'te çimento fabrikasının Trabzon'da yapılması; tüm bu plandan bağımsız alınan kamu yatırımları, aslında Trabzon'un kentleşmesini büyük ölçüde belirliyor.

İyi mi belirliyor, doğru mu belirliyor? Bugün bunların etkisi nedir? Onları birazdan tartışırız ama planlama anlamında baktığımız zaman, bugün de çok fazla değişen bir şey yok. Örneğin, İstanbul'u ele alalım. İstanbul'da da yıllar itibarıyla planlarda kuzeye yerleşmemesi gerektiği, kuzeyin su havzaları, orman alanlarıyla geleceğin teminatı olduğundan bahsederken, merkezi yönetim kararlarıyla üçüncü köprü, yeni şehir, havalimanı projeleriyle bir bir yerleşime açılması söz konusu olabiliyor.

Kent bir anlamda hemen her döneminde göç veren bir yerleşme ve bunun belirleyicisi olarak iktisadi gelişmeler oldukça önemli.. Tarımsal üretime dayalı bir kent, çok fazla sanayi üretimi yok. Çay ve fındığa dayalı üretim ve ona dair sanayi yatırımları var kentte. Çok fazla nüfusu kendinde toplayamıyor ve dışarıya göç veriyor sürekli. Çok bildiğimiz bir anlatıdır, hani kentleşme sürecinde 50'lerdeki makineleşmeyle birlikte dışarıya göç verildiği., Ama Trabzon'da, Rize'de yani Doğu Karadeniz'de bu çok fazla etkili olmamış. Yani kırın itici gücünden çok, büyük kentin çekici gücü göç vermeye neden olmuş. Çünkü bir makineleşme söz konusu değil. Doğuda makineleşmeyle birlikte yeni tarım alanları açılırken, bu coğrafyada yeni tarım alanlarının açılması söz konusu değil. Dolayısıyla pazar alanlarından uzak olması, sanayi üretiminin de çok fazla bulunmaması ve yüksek katma değerli bir üretimin gerçekleştirilememesinden dolayı, bu dönemde Trabzon yine dışarıya çok fazla göç veren bir kent.

1960'lı yıllar sonrası, Türkiye'de kamu yatırımlarının belirleyiciliğinde, üretime dayalı bir ekonomik düzenin söz konusu olduğu bir dönem. Bu dönemde Trabzon'daki planlama ve kentleşme süreçlerine baktığımızda, 1968 yılında bir ulusal yarışma yapılıyor. '68 yılında yapılan ulusal yarışma sonucu, 70 yılında Trabzon'un yeni planı yürürlüğe giriyor. Bu yeni planda bir bütüncül yaklaşım söz konusu; bölge kararları, ülke-bölge ilişkisi kuruluyor, işte donatı alanları belirleniyor, bir nüfus-yapı yoğunluğu söz konusu. Burada Trabzon bir alt bölge olarak belirleniyor. Donatı standartlarını sağlamak, erişilebilirlik gibi temel yaklaşımları var.

Burada da yine temel şeyler aslında aynı. Kentin güneye doğru büyümesi gerektiği, işte bu vadilerde Zağanos'ta, Tabakhane'de yapılaşmanın olmaması gerektiğine dair kararlar var, hemen hemen benzer yaklaşımlar var. Sonuç yine tam tersi oluyor Trabzon'da. Çünkü bu planda Tanjant yolu da ilk defa dile getiriliyor, ama bugünkü geçen Tanjant yolu değil, biraz daha güneyden geçen, kentin güneye doğru gelişmesine yarayacak bir Tanjant yolu, bugün kentin direkt içerisinden geçiyor.

Bu plandaki kararlar da bir anlamda uygulanmayıp, kent saçaklanarak gelişme kaydetmeye devam ediyor. Bu dönemde ve sonrasında, özellikle 80'lerle birlikte... Bu arada 75'te bir revizyon imar planı yapılıyor, 77'de bir ilave imar planı

yapılıyor. Toklu ve Beşirli plana dahil ediliyor. Yani plan sürekli bir revizyon halinde gidiyor. 84'te bir revizyon imar planı yapılıyor. Bu durum, planın da çok fazla yeterli olmadığını gösteriyor aslında. Sonrasında, yapı kooperatiflerine sağlanan imar ayrıcalıkları, küçük sanayi yerleşmeleri, kentin merkezindeki donatı alanı eksiklikleri ile bir kent ortaya çıkıyor.

Bu anlattıklarım aslında bugünkü gündemimizi de oluşturuyor. Yani bugün nasıl, çimento fabrikasını konuşuyor, bugün nasıl limanı kentsel dönüşümü, Zağanos ve Tabakhane'yi konuşuyoruz. Tüm bunların aslında geçmiş dönemin planlama ve kentleşme kararlarıyla, kentleşme dinamikleriyle çok fazla ilgili olduğu ortaya çıkıyor.

'80 sonrasına geldiğimiz zaman, hepimiz bildiği üzere 80 sonrası çok önemli bir kırılma; hem Türkiye, hem de dünya açısından. Bunun Trabzon'a yansımaları da aynı şekilde oluyor. Ekonomi-politik olarak biz ithal ikameci, üretime ve sanayiye dayalı büyümeyi terk eden bir sistemi benimsiyoruz. 24 Ocak ve 12 Eylül kararlarıyla birlikte hızlanan, hepimizin artık ezberlediği üzere hem dünyada hem Türkiye'de adına neoliberal politikalar denilen bir süreç yaşanıyor.

Bu anlamda, iç piyasaya dönük üretimden, daha çok ihracata dayalı bir üretime geçiş, kamunun imalattan çekilmesi ve özelleştirme politikaları söz konusu., Ülke-bölge planlamadan vazgeçip, biraz kentsel ölçekte projeciliğe dayanan bir planlama sistemi ortaya çıkıyor bu dönemde.

Baştan söyleyeyim; istatistik kurumunun sayılarıyla birlikte değerlendirdiğimizde, bu dönem Trabzon açısından belki bir ekonomik büyüme yaratmıştır, ama bir refah getirmemiştir. Trabzon'da da, bu modeli benimseyen diğer kentlerde olduğu gibi, gelir dağılımındaki adaletsizlik derinleşmiştir.. Özellikle, devletin desteğini çektiğiçay ve fındık politikaları itibarıyla, tarıma dayalı ekonominin yavaş yavaş çökmeye başladığı ve kırılgan bir ekonomiye doğru geçişin dönemi bu. Kentleşme anlamında da kentsel mekânın bizzat kendisinin bir sermaye birikimi aracı haline geldiği, bir rant yaratma ve bu rantın paylaşımıyla sistemin adaletsiz bir şekilde işletilmeye çalışıldığını görüyoruz.

'80 sonrası Trabzon açısından yine diğer başka orta ölçekli Anadolu kentlerine nazaran daha kritik bir süreç yaşanıyor. İşte '88 yılında Sovyetler'in dağılması ve Sarp sınır kapısının açılmasıyla yeni bir ticari akış sağlanıyor. Yeni bölgeselcilik anlamında Karadeniz Ekonomik İşbirliği kuruluyor. 1992 yılında Trabzon'da serbest bölge kuruluyor, '98 yılında Trabzon İhracatçılar Birliği, sonra 2001 yılında Doğu Karadeniz İhracatçılar Birliği, 2003 yılında Dünya Ticaret Merkezi; yani küresel ekonomiye eklemlenme anlamında kent bir anlamda adım atıyor. Bunun kentleşme açısından karşılığı, Dünya Ticaret Merkezi, kentte alışveriş merkezlerinin açılması, eski kamu alanlarının özelleştirilerek özel mülkiyete devredilmesi. İşte kurvaziyer liman, bu büyük ölçekli spor organizasyonlarının gerçekleştiril-

mesi vb. etkinlikler, hani bir anlamda nasıl İstanbul'da bunun büyük ölçeklileri yaşanırken, Trabzon'da da bu tip uygulamaların ve organizasyonların küçük ölçeklerini görebiliyoruz..

Şöyle bir değerlendirme yaptığımız zaman, böyle çok vitrin söylemler gerçekleşirken, diğer taraftan kamunun eğitim ve sağlık yatırımlarının, özellikle 2000'den sonrasında, azalmaya başladığı bir süreç yaşanıyor. Kamunun eğitim ve sağlık hizmetlerinden çekilmeye başladığı, kentteki kira bedellerinin, rant bedellerinin çok fazla arttığı ve bu nedenden dolayı kent içerisinde bir sosyal ayrışmanın gerçekleşmeye başladığı da yavaş yavaş görülebiliyor.

Kentin yine en önemli gelişme dinamikleri, yine büyük ölçekteki kamu yatırımıyla gerçekleşiyor; bunlardan biri hepimizin bildiği üzere Karadeniz sahil yolu. Karadeniz sahil yolu '83 yılında Karadeniz sahil yolu iyileştirme projesi olarak gündeme geliyor. 1992'de ilk ihalesi yapılıyor, 1995'te Resmi Gazete'de yayımlanarak inşa edilmesi kararı alınıyor. Bir maddeyle birlikte ÇED süreçlerinden muaf tutuluyor ve inşaatı, uzun uzadıya işlemlerden sonra, Trabzon'un gündemine de 2002 yılındaki revizyon imar planlarıyla birlikte giriyor ve Karadeniz sahil yolu yapılmış oluyor. Karadeniz sahil yolu, bir anlamda Trabzon'un, Doğu Karadeniz'in kentleşme sürecini tamamen bambaşka bir yere doğru çeviren bir karardır.

Ne kadar tüm planlarda güneye doğru gelişmek gerektiği, ne kadar sahil bandı boyunca yoğunlaşmanın azaltılması gerektiğinden bahsedilmiş iken, tüm bu kıyı alanı azgeçilemeyecek bir ekolojik değer ve yaşam alanı iken, Karadeniz sahil yolu ile bunların tümü yok sayılmıştır. Bu proje de, bir anlamda 90 ve 2000'lerle birlikte devletin oldukça sık başvurduğu biçimde; yol, baraj, hidroelektrik santrali vesaire gibi ihalelerle birlikte sermaye birikimi sağlaması/transfer etmesi, çeşitli sermaye odakları yaratmasında öncelikli bir rol üstlenmiştir. Karadeniz sahil yolu diğer projelerle birlikte, bugün adı geçen büyük sermaye kuruluşlarının belki de ilk yatırımlarından biridir.

Sonuç itibarıyla bugün hem onarım, bakım masraflarından tutun da, hemen her yağmurda yaşanan felaketlerle birlikte andığımız bu proje, Karadeniz'in planlı gelişimini büyük ölçüde sekteye uğratan, yerleşim alanlarını kimliksizleştiren, kıyı alanlarında ekolojik yıkım getiren bir yatırım olarak karşımızda duruyor. Oysaki, güney çevre yolu projeleri olmasına rağmen, bununla birlikte biraz önce de bahsedilen bir demiryolu projesinin gerçekleşmesi, bununla entegre olabilecek denizyolu ağlarının gelişmesi mümkün iken ısrarla bu proje hayata geçirilmiştir.

Karadeniz sahil yolu yine planlama anlamında bağımsız bir proje olarak kentin büyük ölçekli dönüşümünü sağlamıştır. Bugün kent merkezindeki en önemli dönüşüm alanları, yine eski kamu alanlarıdır. İşte bu kamu alanlarının nasıl alışveriş merkezi ve diğer unsurlara dönüştüğünü görüyoruz. Örneğin, bir tekel binası,

daha önceden idari hizmet binası olarak planlarda işlenmesine rağmen, alışveriş merkezi haline dönüşmüştür. Forum Alışveriş Merkezi 1960'lardan beri planlarda yeşil alan olarak görülmesine rağmen, yanındaki yeşil alanla birlikte bir bütünlük, kent için önemli bir yeşil koridor oluşturacakken, büyük ölçekte alışveriş merkezine dönüştürülmüştür ki, önce sit alanıyken, daha sonra bir sit alanı etkilenme bölgesi haline getirilmiştir. Dünya Ticaret Merkezi, kamu mülkiyetinde olan ve planlarda eğitim alanı ve kamu alanı olarak ayrılmış bu alanlar, ofis, otel tel ve benzeri fonksiyonlara çevrilmiştir.

Bununla birlikte 600 bin metrekarenin üzerinde dolgu alanıyla, Akyazı'da çok büyük bir alan, spor tesis alanı ve çevresindeki kurvaziyer vesaire gibi fonksiyonlarla dönüştürülmüştür. Küresel kent, marka şehir söylemleri ile meşrulaştırılarak, diğer tüm kentlerde olduğu gibi toplumun hangi kesimlerinin çıkarlarına hizmet ettiği tartışılmadan, bilimsel çevrelerce değerlendirilmesi yapılmadan bu yatırımlar uygulamaya geçirilmektedir. Yine kent merkezindeki SGK'nın arazisi bu çerçevede satışa sunulmakta. Diğer büyük kentlerde de gördüğümüz gibi, kamu arazilerinin özelleştirilmesi, satışı ve bu alanların otel, kurvaziyer liman, rezidans, otel gibi alanlara dönüştürülmesi söz konusu Trabzon'da da.

Toparlamak gerekirse anlatılacak veya irdelenecek kentsel dönüşüm projeleri, TOKİ'nin projeleri, 'vizyon projeleri' gibi irdelenecek çok fazla konu var Trabzon'da da. Planlama açısından baktığımız zaman, bugüne kadar yapılan planlarca dile getirilen genel kararların bugün gerçekleştirilemediğini görüyoruz. Bu bir anlamda merkezi idarenin yatırım kararları ve yönlendiriciliğiyle ve özellikle '80 sonrası sermayenin talepleriyle birlikte kentin şekillendirilmesiyle birlikte oluşmuş bir durum. Plan kararlarının piyasanın taleplerine göre büyük ölçüde belirlendiğini ve planlama paradigmalarının hâkim neoliberal politikalar doğrultusunda kamusal mekân üretmekten çok uzak olduğunu bu süreçte görebiliyoruz.

Sözün özü; Trabzon'da da diğer kentlerde olduğu gibi çok yıkıcı kentleşme süreçleri yaşanmaktadır. İstanbul, İzmir, Ankara gibi kentlerle bir kıyaslama yaptığımız zaman belki halen daha dayanışma ilişkilerinin daha güçlü olması, tarımsal ürünlerin, özellikle fındık ve çayın diğer tarım ürünlerine göre piyasa şartlarına göre daha dayanıklı olmasından dolayı bu süreçler bir şekilde idare edilebiliyor. Fakat önümüzdeki dönemin, kentsel ve kırsal alandaki dönüşüm ile birlikte ciddi eşitsizlikleri barındıracağını görebiliyoruz. Bu anlamda, bizlerin her zaman savunmaya çalıştığı planlamada ve kentleşme süreçlerinde kamucu, eşitlikten yana, sosyal adaleti tesis edici politikaların hızla hayata geçirilmesi ve özellikle kent merkezinde bu rant artışına dayanan sürecin sürdürülebilir olmadığını tekrar tekrar belirtmek gerekiyor.

Biraz uzattım galiba. Çok teşekkür ediyorum, beni dinlediğiniz için.

SORULAR KATKILAR YANITLAR

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Biz de teşekkür ediyoruz. Biz bu oturumda ulaşım planlamasını aslında biraz daha en genelde ve bölgesel ölçekte bakan sunumlarla değerlendirdik. Öncesinde son çıkan Büyükşehir Yasasının en büyük yarattığı sorun olan kent ve kırsal ilişkisi durumları iletişimi bağlantısını ulaşım yönünden bir değerlendirmesiyle baktık.

Sonrasında kentin ekonomisiyle ve bölgenin ekonomisiyle de doğrudan ilgili olan lojistik altyapının üst planlarla ilişkilendirilmesini. Son olarak da, aslında ülkenin genelinde yaşadıklarımızın, kentlerimizde ve bölgelerde yaşananların Karadeniz örneğini dinledik.

Bu sunumlara katkılarınızı veya sorularla şekillendirmenizi rica edeceğim. Salondan soru veya katkı için söz almak isteyen varsa, kendisini de tanıtarak kayıt için söz vermek istiyorum.

Evet, herkes yeterli mi gördü?

Her zaman başlangıç soru biraz geç gelir, ama sonra da noktayı koymak zor olur. Buyurun, önce kendinizi tanıttın.

Umut ÜRÜN- Van Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Planlama Şube Müdürü'yüm. Ben öncelikle Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi'ne bu organizasyondan dolayı ve bizi buraya davet ettiklerinden dolayı teşekkür ediyorum.

Benim ilk sorum Şinasi Hocaya olacak. Ulaşım ana plan yapım süreciyle ilgili mevzuata değindiniz. Büyükşehir Belediye Yasasının 7/f maddesinde evet büyükşehir belediyelerinin ulaşım ana planı yapma zorunluluğundan bahsediliyor. Fakat buna ilişkin herhangi bir yönetmelik hazırlanmış değil. Biz uygulayıcılar olarak bu konuda çok ciddi problemler yaşıyoruz. Bu mevzuat eksikliğiyle ilgili değerlendirmenizi öğrenmek istedim.

Bir de Avrupa'da ve Amerika'da yapılan ulaşım ana planlarıyla, ülkemizde yapılan ulaşım ana planları arasında ne gibi farklar var? Bu farkların özellikle hani ben ekonomik gelişmişlikten kaynaklandığını düşünüyorum. Çünkü ülkemizde yapılan ulaşım ana planları genellikle kamu yatırımlarının doğru kullanılmasına yönelik fizibil çalışmalar olması zorunluluğunu gerektiriyor, ama Avrupa'daki modellerde bu sanki biraz daha ulaşım sorununun çözümüne yönelik. Bu konudaki değerlendirmenizi merak ettim.

Teşekkür ederim.

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Hocam soruların tamamını alıp, sonradan cevaplasak belki daha pratik olacak. En azından ilk bölümünü. Sayın Başkanımızın sözü vardı galiba.

KATILIMCI (Arsin Belediye Başkanı- Erdem ŞEN)- Öncelikle bu toplantıyı düzenlediği için Trabzon Şehir Plancıları Odasına teşekkür ediyorum ve sizlere de katılımınız için teşekkür ediyorum. Ben önce Şinasi Hocama bir soru soracağım. Beni sevindiren bir şey oldu, ama inşallah sevindiğim gibi olur. Yani 2007 ile 2012 yılları arasında en fazla gelişme gösteren ilçeler arasında Arsin ilçesini gösterdi. Bir o verilerin neleri kapsadığını öğrenmek istiyorum.

İki, Senay Hocama bir sorum var. Lojistik merkezlerle ilgili özellikle çok güzel bir sunum yaptınız. Son günlerde böyle tabiri caizse Trabzon’la Rize arasında, işte lojistik merkez Rize’de olabilir mi olmayabilir mi? İkincisi, Arsin’de kurulması düşünülen Arsin’in yatırım adası ve endüstri bölgesiyle ilgili bir çalışma var.

Şimdi deniz dolgusuna nasıl bakıyorsunuz? O konuda bir sorum olacak. İkincisi, verdiğiniz verilerde Trabzon’un Rize’nin 20 katına yaklaşan bir oranda ticaret hacminin serbest bölgelerde 4500 ve 90 bin ve Türkiye ortalamasında da yüzde 0,4 gibi bir oranda olduğunu görüyoruz. Ama bunun nasıl yansıyacağını merak ediyorum.

Diğer taraftan da Gürkan Hocama şunu söyleyeceğim. “Eğitimde ve sağlıkta devletin geri çekilmesiyle beraber” diye bir ifade kullandınız. Biraz önce eski bayındırlık müdürümüz de, çevre ve şehircilik müdürümüz de sırf bu sene Trabzon’da 700 derslik devlet tarafından yapıldığını, ama şu özel sektöre de sağlık ve eğitimde de önünün açıldığını görüyoruz. Ama bir taraftan da son zamanlarda Trabzon’da üç-dört tane özel hastane yapıldı, ama yatak sayısı bakımından onları kat kat aşan devlet harcamasının da olduğunu düşünüyorum.

Ben saygılar sunuyorum.

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Teşekkür ederiz. Başka soru var mı ya da katkı.

Utku CİHAN- İzmir’den geliyorum. Gürkan Beyi kentsel mücadelenin içinde olduğunu bildiğimden ve oda yöneticisi olduğunu bildiğimden ona sormak istiyorum. Son iki sunumda olduğu gibi, Karadeniz ve demiryolu kelimelerini sık sık duyacağız. Zaten hani biz yolda gelirken bile, aslında Karadeniz ve demiryolu ne kadar iyi olurdu diye konuşuyoruz.

Acaba oda bu konuda bir şey yapmalı mı ya da nasıl bir yöntemle bunun hayata geçmesi için bir çalışma yapılabilir? Odanın böyle bir şey yapması sizce mümkün müdür yapmalı mıdır? Yaparsa nasıl bir girişimde bulunabilir?

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Başka soru var mı? Yoksa en azından bu grup için bir hocalarımızdan yanıt veya yeni açıklama bekleyelim. Şinasi Hocamdan sırasıyla yine başlayarak.

Prof. Dr. Şinasi AYDEMİR- Mevzuatla ilgili bir soru var. Mevzuatı düzenleme yasa olduğu zaman parlamentonun, ama yönetmelik kararname olduğu zaman ilgili bakanlıkların veya Bakanlar Kurulunun görevleri arasında.

Bu anlamda ben hiç ilgilenemedim doğrusu, tartışmadım da. Eksik olduğunu biliyorum. Ne zaman tamamlanır? Onu da bilmiyorum açıklasın.

Gelişmiş ülke planlarıyla ülkemiz planları arasındaki farkı soruyorsunuz. Adı üstünde gelişmiş ülke diyoruz. Gelişmişliğin getirdiği bir fark var. Onlar temel gereksinmelerini büyük ölçüde tamamlamış ülkeler. Bunun üzerine zaman içerisinde ortaya çıkan eksiklikleri ve gereksinimleri onlar planlarına monte ediyorlar veya adapte ediyorlar.

Gelişmiş ülkelerin ulaşım planlaması, ayrıca ulaşımın kimler tarafından sağlandığıyla da ilgili. Biz yavaş yavaş işte demiryollarını özelleştirsek mi filan diyoruz. Demiryollarını çok önceleri özelleştiren ve demiryollarının büyük bir bölümünü kapatan ülkeler var. Bunun eksikliğini neyle gideriyorlar nasıl sağlıyorlar dersiniz; kapatılan demiryolu hatları artık ekonomik olmayan hatlar. Yani en çok demiryolu ağına Almanya sahip, ama onlar da var olan demiryolu ağlarının bir bölümünü kapatıyorlar, artık ekonomik değil.

Burada yeri gelmişken, ben oradan gönderme yapayım. Doğu Karadeniz Bölgesi'nde uzun zamandan beri demiryolu yapımını ısrarla savunanlar var. Ama bunu savunanlardan hiçbirisi günlük yolcu kapasitesi nedir? Günlük yük kapasitesi nedir? Bu trenler bu demiryolları ne taşıyacak? Bunu hiç hesap etmediler. Yani demiryolu yapmak, bir ray döşeyip üzerine vagonları koymaktan ibaret değil. Ondan sonra bu neyle beslenecek? Bunun araştırılması gerekiyor ve bir dönem arkadaşlarımız çalıştı, bir dönem ben de bir şekilde meşgul oldum. O dönemler için demiryolu burada hiçbir zaman fizibil değil. Teknik olarak yapabilirsiniz, ama ekonomik olarak fizibil değil. Bu fizibildir diyen bir araştırma henüz görmüş değilim.

Havaalanları için de aynı şey söz konusu. Havaalanı yapmak kolay, ama ondan sonra onu işletmek, yolcu potansiyeli yaratmak ve oradan gelir üretmek en zor tarafı. Ordu havaalanı projesinin müellifi benim. Benim projemde üç ayrı seçenek vardı, onlardan birisini uyguluyorlar bir şekilde. Kendi projemiz için fizibilite raporumuz şöyle bitti; bu havaalanı teknik olarak yapılabilir, ama ekonomik olarak fizibil değildir dedik. Çünkü haftada sabah akşam İstanbul'a yolcu gönderebiliyor, haftada üç gün de bir sefer sabah akşam İstanbul'a yolcu gönderebiliyor o günün koşullarında. Yolcu üretmiyor, yolcu potansiyeli yok; hinterlandında filan.

Şimdi yavaş yavaş Anadolu'ya yapılan havaalanlarının bir bölümünü düşünmeye başladılar, nasıl ekonomik hale getiririz diye. Gelişmişlikle bizim gibi gelişmeye çalışanlar arasındaki fark ya da çelişki buradan kaynaklanıyor.

Sayın Arsin Belediye Başkanımız, Arsin'in büyümesinden mutluluk duyuyorlar. Bu bir istatistik bir veri, ne kadar böyledir onu bilemiyorum, ama 2007 ve 2012 nüfus sayımı sonuçlarında, 2012'de 2007'e göre işte o verdiğimiz oranlarda bir büyüme gerçekleşmiş. Ama 2014'e doğru bu ne oldu ya da ne olmuştur? Bunu bilmiyoruz. Bu veri istatistik kurumunun verileridir.

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Evet, yani bir nüfus gelişimi verisiydi o, ekonomik veya sosyal bir gelişimi kastetmiyordu. Hocamızın açıkladığı büyüme. Onun değerlendirmesini sizden bekleriz.

Diğer sorulara cevap vermek üzere Senay Hocama söz veriyorum.

Yrd. Doç. Dr. Senay OĞUZTİMUR (Yıldız Teknik Üniversitesi)- Sayın Belediye Başkanına, konuyla ilgilendiği ve soru yönelttiği için teşekkür ederim. İlk sorunuz: "Lojistik merkez Rize'de olabilir mi?" gibi bir soruydu. Dediğim gibi, planlarda olmamasına rağmen, bu konunun yerel gündemi oldukça meşgul ettiğini gördüm. Rize İyidere yöresinde her ne kadar henüz planlara işlenmiş resmi bir bulguyla karşılaşsam da 1 milyon 395 bin metrekare ile Türkiye'nin en büyük lojistik merkezinin yapılması planlandığını öğrendim. Oysa eskisi 300 bin metrekare olarak planlanmış.

Buna ek olarak; Rize'yi 1 milyon 400 bin metrekare büyüklüğünde bir deniz limanı ve bir de kargo taşıyan uluslararası havalimanı projesiyle entegrasyon sağlayacak bir proje üzerinde çalışılıyor. Değerlendirme kısmında ifade etmeye çalıştım, bir lojistik merkezin küresel merkez kimliğini kazanabilmesi, alan büyüklüğünün geniş tutulması tek başına yeterli değil. İlk koşul Sayın Hocamın da ifade ettiği gibi, düzenli ve sürekli yük akışı sağlanabilmesi. Taşımaya konu olabilecek yük ekonomik olacak mı? Başka bir ifadeyle sizin taşımaya talip olduğunuz yükün bedeli ile taşıma maliyetleri nasıl olacak? Yoksa siz katma değeri çok düşük, buna karşılık taşımasının maliyeti yüksek sanayi ürünlerinin lojistik hizmetlerini yapmaya, bir anlamda boş durmayıp boşa çalışmaya talip olup, düşük getiri ile mi yetineceksiniz? O noktada düşünmek değerlendirmek lazım.

İsterseniz küresel lojistik merkez olmanın koşullarını bir kez daha hatırlatayım. Şunların sağlanmış olması gerekiyor: Kombine taşımacılık olanakları, standart ve dünya ölçeğinde yasal bir çerçeve, bilgi ve iletişim teknolojileriyle bezenmiş olması, farklı müşteri tip ve yapısı için uygun ücret ve hizmet çeşitliliğini sağlayabilmesi, geniş bir hinterlanda hitap edebilmesi, kapsamlı taşımacılık ağlarıyla hızlı ve standart biçimde yükün taşınabilmesi, bankacılık, sigortacılık, ambalajlama gibi lojistiği destekleyecek gerideki hizmet alanlarında standart hizmet su-

nabiliyor olması gerekiyor. Tüm bunların gerçekleşebilmesi için de profesyonel, iyi eğitilmiş insan kaynağının istihdam edilmesi şart.

Eğer küresel lojistik merkez olmak hedefleniyorsa, rakiplerin kimler olduğuna bakmak lazım. Rakibiniz Rotterdam Limanıysa, gerçekten şapkamızı önümüze koyup bir düşünmemiz lazım: Rotterdam Limanıyla yarışabilir miyiz? Rotterdam Limanı mevcut tren ve iç su yolu ağlarıyla üç dört saat mesafede alım gücü, Doğu Karadeniz Bölgesinin belki 20 kat 50 kat üstünde olan bir hinterlanda ulaşıyor. Bunu son derece güçlü bir altyapıyla sağlayabiliyor. Bu bölgede yapılacak bir lojistik merkez, mesela Singapur, Rotterdam, Dubai gibi küresel lojistik merkezlerle yarışabilecek mi? Hayır, Trabzon'daki, Rize'deki liman Singapur Limanı'yla yarışamaz çünkü bir kere Trabzon ya da Rize Limanı küresel denizyolları üzerinde değil, bir çeşit çıkmaz sokak olarak kabul edilen Karadeniz'in doğu köşesinde bir yerde. Eğer Mersin Limanı'yla, İzmir, Ambarlı Limanlarıyla ilgili konuşuyor olsaydık, farklı bir şeyler tartışıyor olabilirdik. Trabzon Limanı küresel denizyolu taşımacılığı hatlarının uzağında kaldığı için, ancak daha alt kademedeki lojistik kapasitesine hitap edebilmeli.

İkinci bir konu, ne kadar doğaya müdahale edersek edelim, liman derinliği konusudur. Şu anda uluslararası sularda 18 bin TEU konteynır taşıyan gemiler dolaşıyor ve bu gemiler çok büyük oldukları için derin rıhtımlara ihtiyaç duyuyorlar. Liman derinliği yeterli değilse, bu liman için çok önemli bir dezavantaj oluyor maalesef. Trabzon Limanı'nın 2013 yılındaki yük miktarı 40 bin teu büyüklüğünde. Bütün somut verileri göz önüne almak lazım.

Ancak bütün bunlar bir yana, bir de şöyle düşünmek lazım. Böyle bir üs oluşturarak bir talep doğurulabilir mi? Hâlihazırdaki altyapı bunun için belki çok elverişli değil, acaba yakın çevresi için yükün toplanma-dağılma üssü olabilir mi, yani Ermenistan, Azerbaycan, İran gibi komşu ülkelerin yüklerinin transit olarak bu merkezi kullanması sağlanabilir mi? Sağlanabilir evet, bunun örnekleri var fakat küresel kelimesi bunun için bile hâlâ çok iddialı. Hinterlandındaki ülke-lerin ekonomik gücü, bu bölgenin en zayıf noktalarından birini oluşturuyor. Çok önemli bir diğer konu, demiryolu ağının projelendirilmesi konusundaki belirsizlikler. Demiryolu ile bağlantısı olmayan bir lojistik merkezin hiçbir şekilde varlık göstermesi beklenmemelidir. İnşallah bu proje, benim umduğum ve tüm bu göstergelerin söylediğinden daha güzel bir şekilde sonuçlanır.

Bir ikinci konu da, biz plancıların en sevdiği kavramlardan birisidir herhalde: plan bütünlüğü. Plancılar, planların bir bütünlük sergilemesini ister. Bir lojistik master plan çerçevesinde projenin gerçekleşmesi gerekir. Üzerinde konuştuğumuz örnekte plan bütünlüğünden söz etmek mümkün değil. Bir kere ülkenin lojistik master planı yok. Bu bölge için ise, Çevre Düzeni ve Bölge Planlarının dışına çıkılarak plan kararları değiştirilmiş; bütün bunları bir dikkat çekmek lazım.

Yatırım adasıyla ilgili konuya müsaade ederseniz kimseyi yanlış yönlendirmek için cevap vermemeyi tercih ediyorum. Son olarak; lojistik merkez bölgeye nasıl yansıtacak dersiniz; gerçekten böyle bir proje yapılırsa, bunun inşaat sektörüne çok büyük yansıması olacağına şüphe yok da, ekonomiye nasıl yansır bilemiyorum. Onu belki zaman gösterecektir.

Teşekkür ederim.

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Evet Gürkan.

Gürkan AKGÜN (ŞPO Yönetim Kurulu Üyesi)- Şöyle kısaca cevap vereyim. Şimdi demiryolu yıllardır bu bölgede tartışılan konuşulan bir konu. Elbette ki, işte hocalarımın bahsettiği gibi, diğer fonksiyonlarla bütünleşik olarak düşünüldüğünde fizibil bir noktaya gelebilir. Şu anda konuşabileceğimiz bir-iki veriden bahsedeyim. Trabzon’da yolcu ve yük anlamında kapasite ve ihtiyaç giderek artıyor. Örneğin, 2003 yılında Trabzon’a uçakla havayolu taşımacılığında 400 bin kişi olan gidiş-geliş sayısı, 2010 yılında 1,5 milyona çıkmış durumda. Yani gide rek artan bir durumu var.

Denizyoluyla yapılan yük taşımacılığına bakıyoruz; 2000’li yılların başında yaklaşık 550 bin tonluk bir taşımacılık var, 2010 yılında 3 milyon tona yaklaşan bir durum söz konusu. Dolayısıyla yolcu ve yük taşımacılığı anlamında artıyor. Bunun entegre bir şekilde demiryoluyla birlikte düşünülüp, gerekli analizleri yapıldığında, bu yatırımın kamuoyunun da tartıştığı gibi olumlu yönde olduğunu düşünüyoruz. Zaten çevre düzeni planlarında da, hem limanla eklenen bir demiryolu projesi, hem de onun güneyde Erzurum ve İran’a giden bir hatla birleşmesi söz konusu.

İşin maliyet boyutuna bakıldığı zaman, yani şu anda elbette ki bir hesap kitap yapmadık ama Karadeniz sahil yolu gibi bir şey gerçekleştirilmişse, demiryolu haydi haydi gerçekleştirilir. Keşke sahil yolu bu şekilde tahribat yapmadan bu coğrafyada bu demiryolu gerçekleştirilseydi. Çünkü, bazen ekonomik çıkarlardan daha önemli ekolojik çıkarlar veya işte bu coğrafyanın kendi çıkarları.

Sağlık ve eğitim yatırımlarına geldiğimiz zaman, bu da devletin yayınladığı, doğrudan kamu yatırımları istatistiklerinden bir karşılaştırma yaptığımızda önümüze çıkıyor. Trabzon 2000’li yıllarda eğitim yatırımlarında diğer kentlere nazaran bir karşılaştırma yaptığımızda çok gerileme kaydetmiyor, ama sağlık yatırımında bir stabil durumun söz konusu olduğunu görebiliyoruz. Yani genel politika anlamında zaten sağlık ve eğitimde özel sektörün önünü açmak, kamunun bu hizmetten çekilmesi yönünde bir politika var. Bunu tartışabiliriz, bu politikanın sonuçları ne olur, yansımaları ne olur? İyi olacağını, bunun daha etkin bir hizmet vereceğini savunanlar olabilir, bunun daha eşitsiz daha orta gelir grubuna düşük gelir gruplarına hizmet veremeyeceğini, sonra daha büyük eşitsizlikler çıkaracağı savunulabilir.

Bu tabii uzun bir tartışma konusu. Elbette böyle bir tartışmayı da yapabiliriz.

Orhan SARIALTUN (Oturum Başkanı)- Evet, benzer konuya ilişkin çok küçük bir örnek vereceğim; Şinasi Hocam ve aslında Gürkan'ın konuştuğu konuları da ilişkilendiren.

Benzerine çok rastlayabileceğiniz için ve bildiğiniz için, şimdi ismini vermeyeceğim, ama Orta Anadolu bölgesinde çok küçük bir ilçede karşılaştığım bir durum. Eski yöneticilerimizden birisinin doğduğu kente bir faydası dokunması için yaptırdığı devletin yatırımı yönlendirdiği bir örnek bu. Bir hastane yatırımı, 4 bin nüfuslu bir yere, inanın devasa bir hastaneydi. Hastanenin toplam kadrosu 10 ya da 11 kişiydi. Yani doktoru, hemşiresi, hademesi hepsi birlikte 10-11 kişi ve hastanenin sadece küçük bir bölümünü kullanabiliyorlardı. Geri kalan, işte kamunun deposu olarak kullanılıyordu ve teçhizat yönünden çok eksikti.

Bunu niye söylüyorum? Hani planlama aslında tam da böyle de bir şey. Fiziki mekândaki yapılaşmayı belki yönlendiriyoruz, ama planlamayla, ulaşım için de olsa diğer konularda da. Kamunun kıt kaynaklarını yönetme yönlendirme için de aslında planlama var. Bu ulaşım için de geçerli, aynen Şinasi Hocamın dediği gibi evet ilk bakışta belki demiryolunu ezbere doğrudan Doğu Karadeniz'de olmasını isteyebiliriz yaşayan halk ve politikacılar olarak, ama bunun bir hesabının bir raporunun da yapılması gerekli ki, o ülke genelindeki o kamu kaynaklarının dağılımının eşit ve adaletli dağılmasının sağlanması gerçekleşsin.

Sabrinızdan dolayı hepinize teşekkür ediyorum. Öğleden sonraki oturum saat 13.30'da başlayacak. Onu da bildirerek oturumu kapatıyorum. Teşekkürler.

II. OTURUM

KENTSEL ULAŞIM

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Melih ERSOY

Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Doç. Dr. Ela BABALIK SUTCLIFFE

ODTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Yrd. Doç. Dr. Fikret ZORLU

Mersin Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Prof. Dr. Cengiz ACAR

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Öğ. Gör. Kadir GÜNAY

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- “Kentsel Ulaşım” başlıklı sempozyumun ikinci oturumunu başlatacağız. Üç konuşmacımız var. Ben üç konuşmacımızı da buraya davet ediyorum. Daha sonra her birini teker teker sizlere tanıtacağım.

Programdaki listeye göre ilk konuşma Prof. Dr. Cengiz ACAR ve Öğretim Görevlisi ve Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi Başkanı Kadir GÜNAY tarafından yapılacak. Bu sıralamayı konuşmada da izleyelim istiyorum. Kısaca tanıtmak istiyorum.

Önce Cengiz Hocamı Karadeniz Teknik Üniversitesinde, konukların büyük kısmı tanıyordur, ama kısaca ben yine kendisiyle ilgili bir bilgi notunu aktarmak isterim sizler. Cengiz Hocam 2009 yılında profesör oldu. KTÜ Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünde öğretim üyesi olarak çalışıyor. İlgi alanları peyzaj planlama ve tasarım, kentsel bitkilendirme tasarımı, karayolu peyzajı, peyzaj ekolojisi, kentsel bitki ekolojisi ve peyzaj rehabilitasyonu. Son zamanlardaki çalışmaları ise Cengiz Hocamın, kırsal ve kentsel ortamlarda çevre planlama ve tasarımlarının kalitesi üzerine. Cengiz Hoca anabilim dalı çalışmalarının yanı sıra konut alanlarında meydan düzenlemeleri ve parklara değin peyzaj planlama ve tasarımları alanında da danışmanlık hizmetleri vermiş ve birçok projede de emek veriyor, uğraş veriyor.

Kadir Beyle beraber sunacaklar. Sayın Kadir GÜNAY yine hepimizin bildiği bir isim. Kendisi Şehir Plancıları Odası Trabzon Şube Başkanı olmanın yanında, KTÜ yine Orman Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Bölümünde öğretim görevlisi. Birlikte hazırlamış oldukları sunuşun başlığı da; “Kentsel Ulaşım Peyzajı Üzerine Tasarım ve Planlama Önerileri”.

Hocam buyurun, 20’şer dakika vereceğim, herhalde yeter. Çünkü biraz tartışmaya da zaman kalsın, gecikmemiz oldu. Dolayısıyla taşmazsa iyi olur.

Prof. Dr. Cengiz ACAR (Karadeniz Teknik Üniversitesi)- Sayın Başkan, sayın katılımcılar ve değerli konuklar, sevgili öğrenciler; bu organizasyon için Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi'ne çok teşekkür ediyoruz. Burada da bu organizasyonda bize de söz verdikleri için, kattıkları için ayrıca teşekkür ediyorum.

Bu sunumumuzu, değerli dostumuz, bölümümüz değerli öğretim elemanlarından Kadir GÜNAY'la beraber hazırladık, sunumunu ben gerçekleştireceğim. Sunumumuz, "Kentsel Ulaşım Peyzajı Üzerine Tasarım ve Planlama Önerileri." Sunumla ilgili genel olarak başlıklarımız; Kentsel Ulaşım Peyzajları Nedir?, Kent, Kentli ve Kent Peyzajı Üzerine Ulaşımın Etkileri ve Sorunları Nelerdir, Trabzon'da Durum Nedir? Kentsel Ulaşım Peyzajlarında Planlama ve Tasarım Ne Olmalıdır veya Ne Gibi Öneriler Olabilir? şeklinde.

Neden bu sunum başlığını seçtik; çünkü ulaşım ve kent aslında birbirinden ayıramayan iki kardeş gibi bir şey. Kent planları tamamen ulaşımı etkileyen, ulaşım kararlarını olumlu veya olumsuz etkileyen araçlar. Sonunda da ortaya çıkan durum peyzajla alakalı ve mekânla alakalı; dolayısıyla ulaşım ve mekân ilişkileri bizi için son derece önemli bulduğumuz için önemli.

Kentlerden bahsedeceğiz. Ana sorunlarımız kent, kentsel yaşam kalitesi, çevre ve doğal kentsel kaynaklar, insanlar, insan ilişkileri. Kent yaşadığımız mekân, hayatımızı devam ettirdiğimiz mekân. Son yıllarda marka kentlerden vizyon kentlerden bahsediliyor, fakat bunun gereklilikleri nelerdir? Bunun üzerine yapılan çalışmalar ne kadar planlara aktarılıyor, bunlar ne kadar uygulanıyor? Bunlar hep sorgulanacak şeyler. Ana sorunun odağında kent ve ulaşım sistemi geliyor ve kentten beklentilerimiz; ulaşım ile birlikte beklentilerimiz geliyor.

Bildiğiniz gibi aramızda şehir planlama bölümünden, peyzaj, mimarlık bölümünden öğrenci arkadaşlarımız da var. Kısa olarak hepimizin de bildiği üzere bir iki noktayı belirteceğim, ondan sonra ağırlıklı benim sunumum tamamen görseller üzerinde olacağı için, sabrınızı da sizden istirham ediyorum. Belki hızlı da geçebilirim, görsellere geçmek istiyorum.

KENTSEL ULAŞIM PEYZAJI ÜZERİNE TASARIM VE PLANLAMA ÖNERİLERİ

Öğr. Gör. Kadir Günay

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Prof. Dr. Cengiz Acar

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Orman Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü

Özet

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kentlerin tıpkı bir canlı organizma gibi biçimlenmesinde ulaşım dokusunun büyük etkileri vardır. Bir kentte ulaşım, Lynch'in yıllar önce ortaya koyduğu ve hala günümüzde varlığı kabul edilen, bir kentin algılanabilirliği ve kent karakterinin ortaya konmasındaki önemi yadsınmaz bir gerçektir. Bu bildiride, kentsel ulaşımın Trabzon kenti içindeki biçimlenmesi, planlama ve tasarım özellikleri ile ulaşımın kentsel peyzaj üzerindeki etkileri tartışılacaktır. Buna göre, Trabzon kentindeki ulaşım aracı olarak yolların geçmişten günümüze nasıl bir peyzaj karakteri oluşturduğu ortaya konarak; kentsel peyzajın oluşmasında çevresel ve ekolojik, fonksiyonel, estetik özellikleri açısından Trabzon kentindeki ulaşım peyzajlarının sorunları ve peyzaj kaliteleri üzerinde değerlendirmeler yapılacaktır.

1. Giriş

Kent planlarında önerilen plan gelişme yönleri, arazi kullanım kararlarının büyüklükleri ve yoğunlukları kentsel ulaşım sistemlerinin planlanmasında belirleyici, yönlendirici ve hatta kısıtlayıcı rol oynamaktadır. Kentlerde yapılan kontrolsüz mekânsal büyüme ve plan değişiklikleriyle ulaşım sistemlerinin kentsel gelişme planıyla eşgüdümlü bir biçimde gelişmemesine neden olmaktadır.

Bir şehrin gelecekteki ulaşacağı nüfus tahmini, mevcut arazi kullanımı, gelişme eğilimleri kentsel ulaşım sistemlerinin oluşturulmasında ve kaliteli bir alt yapı oluşumunda kullanılan ana parametrelerdir. Ancak kent ölçeğinde yapılan parçacı yaklaşımlar plan bütünlüğü ile entegre olmayan kentsel ulaşım sistemleri oluşturulması kurgulanan bütüncül sistemi yok etmektedir.

Bu çerçevede kentsel ulaşım sistemlerinin ve kent planlaması eşgüdüm içinde bütünleşik bir yaklaşımla ele alınması gereklidir.

2. Kentsel ulaşım ve etkinlikleri

Genel olarak bir kentteki özel - kamu, kişisel – toplu, ticari – ticari olmayan tüm ulaşım etkinlikleri, bu etkinliklerin gerçekleştirilmesinde kullanılan altyapı, üst-yapı ve organizasyon elemanları kentsel ulaşım altında değerlendirilir. En dar tanımına göre ise kentsel ulaşım, kent içinde yapılan tüm yolculukları ya da hareketliliği kapsar.

Ulaşım etkinlikleri toplumda sosyal, kültürel ve ekonomik ihtiyaçların karşılanması amacıyla, ortaya konan tercihlerle oluşmaktadır. Ulaşım gereksinimlerini anlamak ve karşılayabilmek için talep noktasındaki insanın davranış ve tercih yapma süreçlerini, sosyoekonomik yapıdaki karmaşık ilişkiler yumağı içinde bilimsel bir altyapı içinde incelenip tanımlanması gerekmektedir. Toplumun-bireyin yolculuk biçimlerini iyi çözümlenmek nitelikli ulaşım sunumu için önemlidir.

3. Kentsel ulaşım peyzajı

Kentsel ulaşım etkinlikleri içinde görülen tüm alanlarda insan ve/veya doğal faktörlerin etkileşimi ve faaliyeti sonucunda algılandığı şekliyle ortaya çıkan durum kentsel ulaşım peyzajı olarak tanımlanabilir. Kentsel ulaşım peyzajı, ulaşım sistemi içerisinde kentsel peyzaj alanlarının düzenlenmesi, korunması ve geliştirilmesini amaçlamaktadır. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kentlerin tıpkı bir canlı organizma gibi biçimlenmesinde ulaşım dokusunun büyük etkileri vardır. Bir kentte ulaşım, Lynch'in yıllar önce ortaya koyduğu ve hala günümüzde varlığı kabul edilen, bir kentin algılanabilirliği ve kent karakterinin ortaya konmasındaki önemi yadsınamaz bir gerçektir. Bu çerçevede kentsel ulaşım peyzajında algılanabilirlik ve peyzaj karakterinin tanımlanması da önem kazanmaktadır.



m dünyada olduğu gibi kentlerimizde olan değişimler. Olumlu ve olumsuz yönde olabilecek değişimlerde doğal olarak bizleri olumsuz etkileyen

- **kirlilik,**
- **kimliksizlik,**
- Kamusal alanlarda farklı işlevlere yönelik **talepler,**
- Planlama ve tasarım alanındaki **tanımsızlıklar ,**
- **Sağlıklı ve yaşanabilir kent** özlemi,
- kentsel ulaşım peyzajının olmaması gibi etmenlerdir.



Bu çalışmada, Kent kentli ve kent peyzajı üzerine ulaşımın etkileri ve sorunları nelerdir Trabzon'da durum nedir? Kentsel ulaşım peyzajlarında planlama ve tasarım ne olmalıdır veya ne gibi öneriler olabilir? konuları irdelenecektir. Çünkü ulaşım ve kent aslında birbirinden ayrılamayan iki kardeş gibi tanımlanabilir. Kent planları tamamen ulaşımı etkileyen, ulaşım kararlarını olumlu veya olumsuz etkileyen araçlardır. Sonunda da ortaya çıkan durum peyzajla alakalı ve mekânla alakalı; dolayısıyla ulaşım ve mekân ilişkileri bizim için son derece önemli bulduğumuz için önemlidir.

Kentlerden bahsedeceğiz. Ana sorunlarımız kent, kentsel yaşam kalitesi, çevre ve doğal kentsel kaynaklar, insanlar, insan ilişkileri. Kent yaşadığımız mekân, hayatımızı devam ettirdiğimiz mekân. Son yıllarda marka kentlerden bahsediliyor, fakat bunun gereklilikleri nelerdir? Bunun üzerine yapılan çalışmalar ne kadar planlara aktarılıyor, bunlar ne kadar uygulanıyor? Bunlar hep sorgulanacak şeyler. Ana sorunun odağında kent ve ulaşım sistemi geliyor ve kentten beklentilerimiz; ulaşım ile birlikte beklentilerimiz geliyor.

Kentler aslında çıkış noktası kentlerin bir buluşma noktaları olduğu, bir karşılaşma noktaları olduğu şeklindedir. Kentler son yıllarda stratejik odaklar haline geldi. Artık vizyon dediğimiz şeyde stratejik odak noktaları haline geldi ve kentlerdeki kamusal mekânlarda, özellikle 21. yüzyılda tamamen en önemli yatırım araçları haline geldi. Özellikle Türkiye'de, dünyada da yaşantımızın çoğu kentlerde geçmeye başladı. Kentlerin performansı son yıllarda çok tartışılır hale geldi. Bazı yazarlar, kentlerin performansını verirken, onların konumu ve tarihinden ziyade, o kente verilecek, o kentte alınacak kararlardan bahseder. Bu kenti yöneten kişilerin kaliteli kararlarından bahseder. Fakat biz tabii kent olunca bizim ayrılmaz ikizimiz taşıt. Avrupa Kentsel Şartı 1995'te kent yaşamının artık otolaştığından bahseder. Dolayısıyla artık taşıt ve kent, özellikle ülkemizde ayrılmaz parçalar oldu. Aşağıda tanımlanan Avrupa Kentsel Şartı Ulaşım ve Dolaşım İlkeleri ne baktığımızda bu sorunun çözümü olarak,

- 1- Bireysel ulaşımın, özel otomobil kullanımının azaltılması.
- 2- Toplu ulaşım araçları ile ulaşımın özendirilmesi ve alternatif ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması.
- 3- Yol ağının olabildiğince sosyal mekânlar olarak kentlilere yönelik olarak düzenlenmesi.
- 4- Erişim ve ulaşım konusunda kamuda yeni bir anlayışın yaratılması öngörülmektedir.

Bu yaklaşımın aslında kentsel ulaşım peyzaj yapılanmasını destekler bir durum olduğunu da söyleyebiliriz. Burada tartışmaya açtığımız ana konu, kentsel ulaşım peyzajının niteliği ve kapsamı ne olmalıdır?



Şekil 1. Kentsel ulaşım peyzajı kavramı

4. Türkiye’de kent nüfus artışı

Ülkemizde nüfusu 20000 ve üstü olan yerleşmelerin kentleşme oranları 1970-2010 yılları arasındaki artış durumu aşağıdaki tabloda görülmektedir. Tabloda da görüldüğü gibi 2010 yılında kentleşme oranımız %71.0’e ulaşmıştır. Bu oran 1990’da % 51.3 iken, 2000 yılında % 57.0 son olarak da 2010 yılında 71.0’a ulaşmıştır. 10 yıllık dönemlerdeki bu artış ADNKS ile daha sağlıklı bir şekilde ölçülmeye başlanmıştır.

Görüldüğü gibi 2010 yılı kent nüfusunun toplam nüfus içinde oranı yüzde 71, yani bayağı bir kentleşiyoruz. Kentleşme hızımız da % 2,9. Yıllara göre nüfuslara bakıldığında, adrese dayalı nüfus sistemine bakıldığında daha ilginç bir şey. İl ve ilçe merkezleri yüzdesine bakıldığında 91,3; epey bir kentleşmişiz. Fakat bunların gereklerini yapmış mıyız? O tartışılır.

Tablo 1. Kent ve kır nüfusu (1)

	Toplam Nüfus (Bin Kişi)	Kent Nüfusu (2) (Bin Kişi)	Kent Nüfus Oranı (Yüzde)	Kır Nüfusu (Bin Kişi)	Kır Nüfus Oranı (Yüzde)	Dönemler	Kentleşme Hızı (Yüzde)
1970	35,605	10,222	28.7	25,384	71.3	1965-1970	5.3
1975	40,348	13,272	32.9	27,076	67.1	1970-1975	5.4
1980	44,737	16,065	35.9	28,672	64.1	1975-1980	3.9
1985	50,664	23,238	45.9	27,426	54.1	1980-1985	7.7
1990	56,473	28,958	51.3	27,515	48.7	1985-1990	4.5
2000	67,804	38,661	57.0	29,143	43.0	1990-2000	2.9
2007	70,586	47,608	67.4	22,978	32.6	2000-2007	3.0
2008	71,517	49,514	69.2	22,003	30.8	2007-2008	4.0
2009	72,561	50,873	70.1	21,688	29.9	2008-2009	2.7
2010	73,722	52,340	71.0	21,382	29.0	2009-2010	2.9

Kaynak: TÜİK, Kalkınma Bakanlığı

1970-2000 yılları arası sayım tarihi sonuçlarıdır. 2007-2010 yılları Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi verileridir.

Kent 20.000 ve daha fazla nüfusu olan yerleşmedir.

<http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Ekonomik%20ve%20Sosyal%20Gstergeler/Attachments/185/T%208.2%20Kent%20ve%20K%C4%B1r%20N%C3%BCfusu.xls>

Her ne şekilde olursa olsun görülmektedir ki son onlu yıllarda kentsel nüfusun oldukça hızlı artması, kır nüfusumuzun buna bağlı olarak oransal olarak azalması eğiliminin sürmesi de şehirlerimizdeki kentsel ulaşımı bütün yönleriyle ele alınmasının gerekliliğini doğurmaktadır.

Diğer yandan TÜİK verilerine göre 31 Aralık 2012 tarihli Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre bir önceki yıla göre nüfus artış hızı Türkiye ortalaması olan binde 12,01 iken Trabzon'da binde 0,72 oranı ile ülke ortalamasının ne kadar altında olduğu görülmektedir.

Tablo 2. Yıllara Göre İl / İlçe Merkezleri ve Belde / Köy Nüfusu, 1927-2013

Yıl	Toplam	İl ve ilçe merkezleri	Belde ve köyler	İl ve ilçe merkezleri	Belde ve köyler
	Toplam	Toplam	Toplam	%	%
Genel Nüfus Sayımları					
1927	13 648 270	3 305 879	10 342 391	24.2	75.8
1935	16 158 018	3 802 642	12 355 376	23.5	76.5
1940	17 820 950	4 346 249	13 474 701	24.4	75.6
1945	18 790 174	4 687 102	14 103 072	24.9	75.1
1950 ⁽¹⁾	20 947 188	5 244 337	15 702 851	25.0	75.0
1955	24 064 763	6 927 343	17 137 420	28.8	71.2

1960	27 754 820	8 859 731	18 895 089	31.9	68.1
1965	31 391 421	10 805 817	20 585 604	34.4	65.6
1970	35 605 176	13 691 101	21 914 075	38.5	61.5
1975	40 347 719	16 869 068	23 478 651	41.8	58.2
1980	44 736 957	19 645 007	25 091 950	43.9	56.1
1985	50 664 458	26 865 757	23 798 701	53.0	47.0
1990	56 473 035	33 326 351	23 146 684	59.0	41.0
2000	67 803 927	44 006 274	23 797 653	64.9	35.1
Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi					
2007	70 586 256	49 747 859	20 838 397	70.5	29.5
2008	71 517 100	53 611 723	17 905 377	75.0	25.0
2009	72 561 312	54 807 219	17 754 093	75.5	24.5
2010	73 722 988	56 222 356	17 500 632	76.3	23.7
2011	74 724 269	57 385 706	17 338 563	76.8	23.2
2012	75 627 384	58 448 431	17 178 953	77.3	22.7
2013	76 667 864	70 034 413	6 633 451	91.3	8.7

Kaynak: Genel Nüfus Sayımı Sonuçları, 1927-2000

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2007-2013 http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistik-Tablo.do?istab_id=943

5. Kentleşme ve ulaşım sorunu

Hem kentleşmenin hızla artması hem de kentteki ulaşım sistemleri tercihleri nedeniyle şehirlerimizde ulaşım problemlere giderek artmaktadır. Kentsel gelişmenin etaplar halinde yapılmaması (imar kanununda bu kuralın olmasına rağmen) tercih edilmemektedir. Şehir gelişimlerinde öncelikli olarak kentsel gelişim planlanmayan alanlara doğru gelişme sorunu ile karşılaşmaktadır. Bu alanlara kentsel ulaşım altyapısının planlanması ve sunumu talepleri yoğunlaşmakta, ulaşım altyapı maliyetlerinin artmasına neden olmaktadır. Diğer bir sorun bu tür gelişim çevre ve ekolojik kaynakları da olumsuz etkilemekte kısıtlı olan çevre kaynakları yok olmaktadır.

Ayrıca yapılan çalışmalarda görülmektedir ki, Türkiye’de yerel yönetimler ve merkezi idarenin ulaşım ve trafik ile ilgili birimlerinde “**kentsel ulaşım**” büyük ölçüde taşıtlara göre planlaması eğilimi hâkimdir. Bu eğilimin sonucu kentsel ulaşım da, yollar taşıtlar lehine genişletilmekte, otomobilin hareketi için katlı kavşaklar yapılmakta, yaya kaldırımları daraltılmakta, sinyalizasyonlu hemzemin yaya geçitleri kaldırılmakta ve yayalar üst-alt geçitten geçmesi istenmektedir.



Şekil 2. Kentlerde ulaşım peyzajlarına örnekler

6. Karayoluna dayanan kentsel ulaşımın temel özellikleri

Taşıt kapasitesi az, hızı düşük alt kademedeki yollardan kapasiteli ve hızı fazla üst dereceli yollara ve hedef noktasına varırken tekrar kapasitesi az, hızı düşük yol kademelenmesi kullanılarak kentin bir bölgesinden diğerine gidilir.

Türel dağılım?

- Otomobil
- Minibüs
- Otobüs
- Metrobüs
- Raylı sistemler
- Deniz ve Su yolları

Günümüzde kentsel ulaşım çoğunlukla otomobillere göre biçimlenmektedir.

Otomobil ve kent birbirleriyle uymayan mekân profillerine sahiptir. Kent-Otomobil sarmalını çözenin yolu, artan otomobil sayısı karşısında daha fazla yol, daha fazla otopark, daha çok katlı kavşak ve daha hızlı kent geçişleri yaparak “kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak” değil sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için “otomobili kente” uydurmaktır.

2013 TÜİK verilerine göre, İstanbul, Ankara ve İzmir ile birlikte ilk 10'da yer alan Antalya, Bursa, Konya, Adana, Mersin, Kayseri ve Gaziantep şehirlerindeki otomobillerin toplam sayısı 5,2 milyona (toplam otomobil sayısının yüzde 52'si), toplam araç sayısı ise 8,7 milyona (toplam araç sayısının yüzde 56'sı) erişmektedir. **Ülke ortalamasının 114,4 otomobil/1000 kişi** olduğu otomobil sahiplik oranları ele alındığında **Ankara 208,6**, Muğla 167,2 ve Antalya 162,9'luk oranlar ile ilk üç sırayı paylaşıırken, **İstanbul 145,1** oranı ile altıncı, İzmir ise 139,5 oranı ile dokuzuncu sırada, **Trabzon ise 83,9 oranı** ile kırk dokuzuncu sırada yer almaktadır.


Uluslararası Yol Federasyonunun 2009 verilerine göre seçilmiş ülkelerde ülke ortalamasında 1000 kişiye düşen otomobil sayısı yaklaşık olarak **Lüksemburg 650**, **İtalya 600**, **Almanya 550**, **Fransa 500**, **ABD 450**, **İngiltere 440**, **Güney Kore 230** civarında görülmektedir.

Ülke karşılaştırmalarında 1000 kişiye düşen otomobil sayısına baktığımızda Almanya 550 iken Türkiye'de 114,4 olduğu görülmektedir. Ülkemizdeki ortalamamızın az olmasına rağmen ulaşımında karşılaşılan problemler ülkemizin birçok kentinde aşırı derecede hissedilmektedir. Kentsel ulaşım problemlerin çözümünde, ulaşım planlamasının ve bununla birlikte kentsel ulaşım peyzajının önemi daha da artmaktadır.

Bu çerçevede odaklanılması gereken nokta kentsel ulaşım peyzajlarıdır. Literatürde dile getirilen kavramı daha somutlaştırmak istedik. Neden kentsel ulaşım peyzajı? Kavramları açtığımızda, kentsel ulaşım ve peyzajdan oluşan bu yeni durumun ifadesi gerekmektedir. Nedir kentsel ulaşım, kent nedir? İçinde yaşadığımız mekândır. Ulaşım nedir? Motivasyon ve hareket gereksinmelerimizi anlatan bir kavramdır. Peyzaj ise, nihayetinde yaşadığımız ve hareket etme imkânı bulduğumuz kentsel alanları, yani ulaşım biçimlerini nasıl algıladığımızın, nasıl sosyalleştığımızın ve nasıl etkinliklerle buluştuğumuzu anlatır. Toplamı ise, kentsel ulaşım peyzajı ise bu şekilde bütünlüklü bir kavram olarak karşımıza çıkıyor.

Peki, amacımız nedir? Kentsel ulaşım peyzajıyla varmak istediğimiz hedef midir? Kentlerde işte kaliteli sağlıkla yaşanabilir mekânlar veya kentsel çevreler için bunu ne yapıyoruz? Düşünüyoruz. Doğal olarak ulaşımın kentle olan birtakım problemleri/ilişkileri var. Bunlar çevresel ekolojik işlevsel estetik, kent imaj yönünden olduğunu söyleyebiliriz.

Evet, tabii ulaşım deyince birtakım enstrümanları var. Karayolu denizyolu raylı sistemler havayolu vesaire. Yurtdışında özellikle raylı sistemler tren vesaire bunlar tabii çok fazla kullanılan örnekler. Fakat ülkemizde henüz bununla ilgili kentsel mekânda çok fazla örneğini hemen hemen hiç göremiyoruz; yani bir-iki sembolik örneklerinin dışında. Dolayısıyla ulaşım deyince bizim aklımıza hep neler geliyor? Yollar geliyor, bununla birlikte otomobillerin de hemen aklımıza

 en en önemli kentsel ulaşım aracı olduğunu görüyoruz. Fakat yurtdışında, özellikle Avrupa kentlerinde kentsel ulaşımında ray ve tren ayrılmaz bir araç.



 **kil 3.** Berlin'den kentsel ulaşım mekânına ait bir görüntü.

Yollar ulaşımında en önemli başlığımız; çünkü kent planlaması açısından ve ortaya çıkacak olan peyzajı açısından yollar çok önemli. Neden önemli? Yollar bir ekosistem, yollar bir mekân, kamusal alan, yollar koridor, bazen sınır, bazen kenar. En önemlisi kentsel tasarım aracı. Yolların değiştiğini ifade edebiliriz ve yollar bir ağ olarak bunları başlıklandırabiliriz.


Yolun tabii önemi bizim için, insan gözlemci kenti gözlemek yollar üzerinde hareket etmek, kentsel mekânı algılamak ve bu öğeleri algılayarak kent hakkında bilgi edinmek. Özellikle bir yerden bir yere başka bir şehre gittiğimizde, önce yollar vasıtasıyla kenti algılamaya, yeri hissetmeye ve orayla ilgili fikir geliştirmeye çalışıyoruz. Yani kentin imgesi yavaş yavaş bizde oluşmaya başlıyor.

Yol dediğimizde sadece araçların hareket ettiği, sadece bir asfalt zeminden oluşan bir ulaşım malzemesi veya tekniği değil veya işte araçlara son yıllarda ekonomik düzeye göre son zamanlarda çok fazla ilgi gösteriyoruz ve yollar buna hizmet eden yerler. Ama yolların sadece buna yönelik değil de, bir ekosistem olduğunu, kentsel mekânda habitat oluşturduğunu ve bu özelliklerini aşağıdaki fotoğraflarda görebilmekteyiz.

Raylı ve lastikli toplu taşıma sistemlerinin kentsel ulaşımında kullanılması, otomobil kullanımlarını önemli bir şekilde azalttığı görülmüştür. Toplu taşıma kent ulaşım sistemleri taşıt ve yaya yollarında toplumsal, kamusal kullanıma olanak sağlayacak şekilde yeni bir ortam yarattığı tespit edilmiştir.



kil 4. Avrupa kentlerinde toplu ulaşım ve mekanlar

Mesela Roma'dan bir örnek; bir yol peyzajı, kentsel bir yol peyzajı, kentin karakterize eden özellikle bitkilerle donatıldığında kentin en önemli karakterini ortaya koyuyor. Yollar kentin karakterini ortaya koyan araçlardan bir tanesidir. Bunu Madrid'de de görebiliyoruz, Tokyo'da da  biliyoruz. Tabii bizdeki yol düzenlemeleri, planlamalara ne kadar konuluyor? O geometrisi yolun yakın çevresiyle olan ilişkileri ne derece konabiliyor? Bunların detaya ne kadar inilebiliyor? Tartışılabilir. Ancak yurtdışındaki yollara baktığımızda, sadece taşıtlara ayrılan mekânlar olmadığını, aynı zamanda taşıtlarla beraber yayaların da bu mekânları kullandığını ne yapıyoruz? Görüyoruz. Yani yayalar için de alanlar ayrıldığını ne yapıyoruz? Görüyoruz. Tokyo'dan bir örnek...



Şekil 5. Kentsel peyzajlarda ulaşımın yeşil öğelerle olan ilişkileri

Tabii farklı ulaşım araçları kentsel mekânlarda kullanılıyor yollarda. Özellikle bisiklet son zamanlarda Avrupa kentlerinde sıkça üzerinde projeler yapılan araç haline geldi. Örneğin Kopenhag’da ve Stockholm’de yapılan çalışmalarla, şu anda kentsel ulaşımında yüzde 15 düzeyine, kent merkezine gelen kişilerin yüzde 15 düzeyinde kullanıldığı. 2030’a kadar da bu düzeyin yüzde 30’a kadar çıkarılacağı hedeflenmiş durumda. Bunun dışında işte yavaş şehir sakin şehir akımlarında da, otomobilin dışında taşıtın dışında ulaşım araçları ne yapıyor? Değerlendiriliyor.



Şekil 6. Avrupa kentlerinde yol mekanlarının araçsız kullanımı

Örneğin, Freiburg'da. Mesela Freiburg'daki bir öncekinde de vardı. Dikkat eder-
seniz burası kent merkezi, hemen hemen bir klasik söylemdir. "Gelişmişliğin
düzeyi bordürün yüksekliğiyle ölçülür" diye. Hakikaten bordür göremiyorsun,
yani bir bordürü göremiyorsunuz. Yol diye ayrılan mekânda hem yaya hem tren
hem araç aynı mekânda görülüyor ve Freiburg şu anda kentsel mekânlar içeri-
sinde dikkat çekici, Avrupa kentlerinden dünya kentleri içerisinde öne çıkmış
bir kent.

Yollar aynı zamanda oturma mekânı, yürüyüş mekânı, alışveriş mekânı ve diğer işe gelirken evden gelirken diğer mekânlar olarak kullanılan alanlar. Amsterdam'da da aynı şeyi görüyorsunuz ve paylaşımlı mekânlar. Sadece araca ayrılmış mekânlar değil. Hem araç hem yayaya ayrılmış mekânlar. Dolayısıyla bu örnekleri fazlaca görebilirsiniz.

Örneğin, Brüksel'de bunu çektiğimiz zaman, zannedersen hafta sonuydu. Hafta sonu nedense mesela taşıtı fazla göremedik. Tamamen yollar yayalara insanlara ayrılmıştı. Evet, yine Freiburg'dan bir örnek. İnsanların kendilerini ifade ettiği veya işte sanatsal olarak bir şeyler yaptığı alanlar. Bakın sadece taşıt değil, taşıtı zaten burada görmüyoruz; işte bisikletiydi yayasıydı yola ayrılmış taşıta ayrılmış bölümün dışında bisiklete yayaya ayrılmış bölümler de var. Dolayısıyla ortak mekân, yani kamusal mekân olarak görmemiz gerekir. Aynı şekilde Hollanda'dan bir başka örnek; dikkatinizi çekiyorum; mesela araca ayrılan alan bu kadar. Bunu bir kesit olarak hayal ederseniz, çok farklı olduğunu görürsünüz.

Tabii bu uygulamalar uzun süreden beri Avrupa'da var. Yeni rastladığımız bir şey değil. Tabii hedef kentsel mekânlarda yayayı kent merkezine daha fazla çekmek; çünkü biraz önce söylediğimiz gibi, kentler buluşma karşılaşma alanları. Dolayısıyla ne kadar yayayı kent merkezine çekerseniz, ihtiyaçlarına yönelik o kadar başarılısınız şeklinde yaklaşımlar var.

Zürih'te bir yol üzerinde bisikletlisi ve treni aynı yerde ne görebiliyorsunuz. Bu görseller daha fazla da arttırabiliriz. Tabii bizim imar planlarımızda kentin nüfusuna, kentin topografyasına, kentin yapısına, kentteki işlevlere bağlı olarak yapılaşma düzeyindeki kararlar daha fazla. Dolayısıyla mekân olarak sadece insanların içine girebileceği yapısal kararlar kent yöneticilerimiz daha fazla veriyor gibi geliyor. Ama yolları da bu şekilde daha fazla değerlendirmemiz gerektiğini söyleyebiliriz.

Mesela Paris ve Berlin örneği, tamamen uzunca koridor şeklindeki yollar. Lynch'in dediği **odmarkları** vurgulayan en önemli araçlardır yollar. Koridor tanımlar erişim hedefi belirler ve bu hedefe giderken yollar üzerinde insanlara birçok aktivite imkânı sunar. Aynı şekilde bir başka örnek Zürih'ten; yol mekânları sadece burada gördüğümüz gibi, taşıtların kullandığı mekânlar değildir.

Duesseldorf örneğinde, yollar aynı zamanda yeşil koridorlardır. Yanında bitişğinde sular akar, insanlar burayı rekreatif olarak da kullanır; bisikletlisiyle, yürüyüş yapan kişisiyle. Otopark yok mudur? Otopark yok mudur? Tabii ki vardır, otopark olmazsa olmaz. Bazen fazlaca da olabilir. Ama sonuçta otopark alanı göstermeden kimse araç sahibi olamaz.



Şekil 7. Avrupa kentlerinde yol mekanları

Bakın Barcelona’da yollar tamamen denize dik yollar şeklinde, insanları denizle buluşturmak, hava koridorları oluşturmak ve bu alanları yeşil koridorlar haline getirmek çok önemli bir incelik gibi görülüyor. Çok da şey değil, çok çok... Ama iyi bir planlama kararı.

Biraz kentin dışına çıktığımızda, özellikle yeşil öğeyi daha fazla görüyorsunuz yollarda; en önemli peyzaj öğesi olarak. Yollar bazen hedefe insanları yönlendirir veya prestij yollarıdır, prestij kaynağıdır; İngiltere’de Londra’da işte Buckingham Sarayında olduğu gibi. Hamburg’da olduğu gibi, yollar belli bir hedef ortaya koyar ve bunları iyi planlamalara aktarabilmek gerekir. Aynı şekilde Paris’te Şanzelize’de olduğu gibi. Sadece kaldırım ve motorize yol arasındaki ilişki ve bitkilendirmeye, tabii ki binaları yapıyı da unutmamak lazım, son derece iddialı bir kentsel mekân oluşturulduğu söylenebilir.

Yollar bazen mimari öğelerin sergi mekânıdır da aynı zamanda. Yollar bazen çok iddialı birtakım meydanlar oluşturabilir veya örtü öğeleriyle örtü elemanlarıyla kamusal mekânı güçlendiren elemanlar da olabilir ya da yollar bitişiğindeki alanlarla küçük küçük sanatsal objelerin sergilendiği alanlardır da aynı zamanda.

Barcelona’da La Rambla çok güzel bir örnek, çok yolların yayaya ayrıldığı etkinlik alanları şeklinde tasarlandığı iyi örneklerden bir tanesi. Rambla alle demek, ama İspanya’daki kullanımları biraz daha farklı. Yolun orta refüjünü tabiri caizse etkinlik alanı olarak kullanmış. Buna benzer uygulamaları Berlin’de, Brüksel’de, Dresden’de, Fas’ta da görebiliyoruz aynı şeyleri. Yeşil teknolojiler arttı Barcelona’da olduğu gibi. Trenlerin geçtiği güzergâhları bile artık yeşillendiriyorlar.



Şekil 8. Barcelona kentinde La Rambla'lar

Bitki örtüsü bizim peyzaj mimarlığında çok önemli. Gerekliliklerini söylemeye gerek yok. Bitki örtüsüyle kentsel mekânlarda yol peyzajını kentsel ulaşım peyzajları ne kadar değiştirilebilir, ne kadar kente karakter verebilir?

7. Sorun ? – çözüm?

Ülkemizde ulaşım sistemine ve imara ilişkin kararların alınması ve uygulanması, acele neredeyse telaşlı-biçimde ve tepeden inme bir “**kent için en iyisini biz biliriz**” anlayışı ile yapılmaktadır. Bu kararların çok büyük bir bölümü herhangi bir plana, akılcı, tutarlı ve sürdürülebilir bir kentsel ulaşım politikasına dayanmamaktadır. Ulaşıma ilişkin kararlar bir ana plana ve tutarlı bir ulaşım politikasına göre değil, kent ve ülke yöneticilerinin vizyonuna göre, proje bazında ve acele olarak alınıp uygulamaya geçildiği için uygulamada ciddi yanlışlıklar yapılmaktadır. Bu yanlışlıklar sonucunda, bütünleşme sorunları taşıyan, beklenen hizmeti tam sağlamayan ve çok pahalıya mal olan bir ulaştırma sistemi çıkmaktadır.

Toplumdaki değişik kesimlerin kentsel gelişmeden anladıkları da farklıdır. Gelişmiş ülkelerde, dikkatli ve uzun bir çalışma süreci içinde, katılımcı bir çevrede ve aşağıdan yukarıya doğru oluşturan planlara/projelerle kentsel ulaşım peyzajları da çözümlenmektedir. Buna karşılık kentlerimizde merkezîyetçi, tepeden inme ve hızlı bir karar süreci çoğu zaman söz konusudur. Kente ve ulaşımına ilişkin kararlar, bu kararlardan etkilenen geniş kitlelerin görüşlerine başvurulmaksızın alınmakta ve uygulanmaktadır. Karar süreci şeffaf ve katılımcı değildir. Kentlilerin, imar planı değişiklikleri, büyük kavşak, yol, meydan ve raylı sistem projeleri gibi, kendi yaşam çevrelerini geri dönülmez biçimde değiştiren kararlardan çoğu zaman haberi bile olmamaktadır.

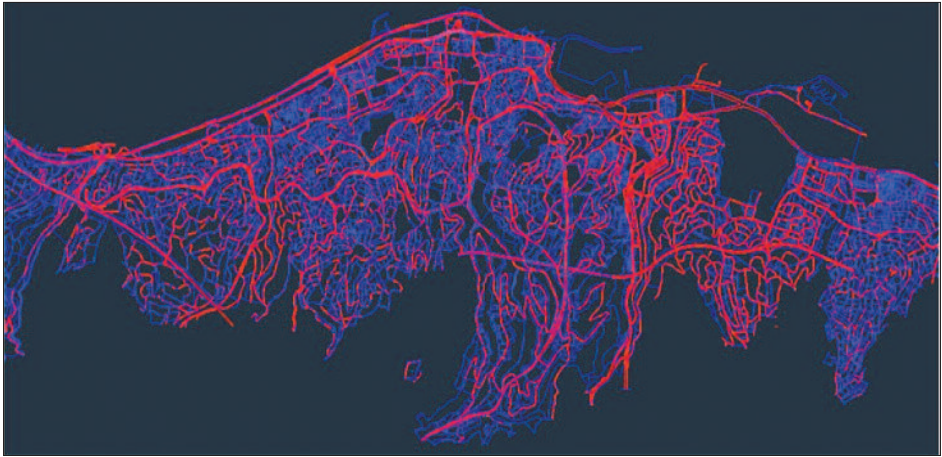
Bu çerçevede, kentsel ulaşım sisteminin kullanıcılarının ya da kullanıcı olmadığı halde ulaşımın olumsuz etkilerinden (tıkanma, kirlilik, gürültü vb.) etkilenen bireylerin politika oluşturma ve karar sürecine katılımlarını sağlayacak düzenlemelerin eksikliği de başlıca sorunlar arasındadır. Planların ve projelerin oluşturulması ve uygulanmasındaki başarı ya da başarısızlıkta karar çevresinin ve sürecinin etkisi çok büyüktür.

Ancak, ulaşım koridorları ve tesisleri bir kentin önemli peyzaj ve kamusal alan bileşenleridir. Kentsel doğal sistemlerin analizler ve arazi kullanım planlaması ile kentsel ulaşım planlaması bütünleşmesi sürdürülebilir bir çevrede yaşanabilir toplulukların oluşturulması için gereklidir.

8. Trabzon'da kentsel ulaşım peyzajı değerlendirilmesi

Trabzon bulunduğu yer itibarıyla **Doğu Karadeniz'e sahil kenti**. Bir başka açıdan, vadiler kenti. Dolayısıyla ulaşım hep denize paralel yollarla çözümlenmeye başlamış ve başlanmıştır. İşte 1960'lı yıllarda sahil yolu geçirilmiştir. Ondan sonra kentin ihtiyaçlarına göre bu planlara göre sahil yoluna paralel yollar geçirmeye başlanmıştır. Fakat bu paralel yollar ile dikey yollar; mesela dikey yollar çok tanımlı değil açıkçası. Yani bir Barcelona'da gördüğümüz gibi Gazipaşa Yokuşunu göremiyoruz. Havalanma koridorları diyoruz, işte Lambert önermiş, fakat bunları göremiyoruz.

Trabzon kentsel yol ağı. Bunu mevcut hâlihazırdan çıkarttık, bakın küçücük, Trabzon aslında yürünebilir bir mesafedeki bir kent. Bakın yol ağı o kadar girift o kadar fazla ki ve çok da tanımlı değil. Bir şekilde topografyayla beraber geçirmeye çalışılan yollar.



Şekil 9. Trabzon kentsel yol ağı

Eski Trabzon'dan da örnekler verelim. Eskiden tabii eski fotoğraflara baktığımızda ki, bu fotoğrafları sağ olsun Mustafa Reşat Sümerkan'dan aldık, kendilerine teşekkür ediyoruz. Yol dediğimizde, yol mekânı dediğimizde, taşıtın çok az olduğunu, sadece yayanın ağırlıkta olduğunu görüyoruz. Mesela Maraş Caddesi, Uzun Sokak dokuya bir bakalım, ondan sonra şimdiki haline bir bakalım.



Şekil 10. Eski Trabzon mekanları (Foto: M. Reşat Sümerkan arşivi)

Tabii diyeceksiniz ki kentler değişiyor. Kalekapı'ya doğru Maraş Caddesi, Uzun Sokak. Bunlar da yeni çektiğim sahil yolundan ve kentten fotoğraflar. Sahil yolundan fotoğraflar.



Şekil 11. Trabzon'da yol peyzajı ve sorunları

Tabii yollar siz de biliyorsunuz daha çok kentsel ulaşımında hâlâ işte karayollarının kararıyla getirildiği için, yani açık bir şekilde söyleyebilirim. Karayolları kentsel ulaşım konusunda çok da başarılı bir kurum değil.



Şeil 12. Trabzon'da Maraş Caddesi yol peyzajı ve sorunları

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz: Ulaşım planlaması olmadan, kent planı ve gelişimine katkıda bulunamayız. Kent ulaşımı sadece taşıtlara bırakılmamalı, tüm kullanıcılara yönelik olmalı. Ulaşım kent kimliğini doğrudan etkilediğinden, kentsel ulaşım peyzajları ayrıntılı olarak çalışılmalı. Yayaalara yönelik kamusal alanlar iyileştirilmeli, ulaşım taşıta bağlı talebini azaltıcı politikalar oluşturulmalı; yavaş sakin şehir gibi. Ulaşım planlaması yapılırken, kentin algılanabilirliğini okunabilirliğini sağlamak için, kentsel ulaşım peyzajıyla birlikte düşünülmeli ve bu nedenle kentsel ulaşım peyzajları kentlerin okunabilirliğini arttırmada bir fırsat olarak gözükmüyor;

Bunlar tabii nasıl oluyor? Kentin katılımıyla, paylaşımcı şekilde. Sonuç olarak kentsel yeşil ulaşımı Türkiye'de inşallah geliştiririz.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Cengiz Hocaya ve tabii Kadir Hocaya çok teşekkür ediyoruz sunuşları için. Kentlerde ağırlıklı olarak, Türkiye kentlerinde tabii raylı sistemden çok işte araç yollarına öncelik ve ağırlık verildiği için, Hocamız da bununla ilgili dünya örneklerinden çok zengin bir seçkiyi bize sundu. Gerçekten hepsi çok eğitici öğretici ve peyzajın yollarla ilgili olarak bir kentin kimliğini oluşturmaya ne kadar önemli bir katkısı olduğunu da bu vesileyle bu örneklerle beraber bir kez daha görmüş olduk. Kendilerine çok teşekkür ediyorum.

Şimdi hemen zamanımızı iyi kullanmak için ikinci konuşmacımıza geçelim. İkinci konuşmacımız Doç. Dr. Ela Babalık Sutcliffe. Ela Hoca ODTÜ Şehir Planlama Bölümünde lisansını tamamladı. Daha sonra yüksek lisans eğitimini ODTÜ Şehir Planlama bölümüyle kamu yönetiminin ortak oluşturduğu kentsel politika planlaması ve yerel yönetimler programında yine ulaşım politikaları üzerine yaptığı bir çalışma ile bitirdi. Daha sonra doktora çalışmaları için İngiltere'ye Londra'ya gitti. Londra'da University College London'da, ulaşım politikaları ve kentsel raylı sistemler üzerine bir tez verdi.

Şu anda kendisi ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde kentsel ulaşım planlaması ulaşım politikası ve kentsel ulaşım sistemleri planlama ve tasarım derslerini veriyor. Araştırma konuları ağırlıklı olarak kentsel ulaşım, sürdürülebilir ulaşım politikaları, iklim değişikliği ve ulaştırma sektörü ve kentsel raylı sistemler üzerine. Dolayısıyla Cengiz Hocayla Kadir Beyin sunmuş olduğu ağırlıklı araç yolları üzerine yapılan sunumdan sonra, Ela Hocamız belki biraz raylı sistemle ilgili olarak da bize bilgi verecek.

Bildirisinin başlığını da okuyayım: Kentsel ulaşım da trafik sorunu, Erişebilirlik ve trafik güvenliği için doğru planlama.

Evet, Hocam sizi dinliyoruz.

KENTSEL ULAŞIMDA TRAFİK SORUNU, ERİŞEBİLİRLİK VE TRAFİK GÜVENLİĞİ İÇİN DOĞRU PLANLAMA

Doç. Dr. Ela BABALIK SUTCLIFFE

ODTÜ, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Teşekkür ederim. Öncelikle tüm katılımcıları, konuşmacıları, hocalarımı selamlıyorum. Bu organizasyonda emeği geçen herkese teşekkürlerimi iletiyorum.

Konumun başlığı kentsel ulaşımında trafik sorunu; özellikle de erişebilirlik ve trafik güvenliği üzerinde duracağım. Trafik sorunu dediğimizde hepimizin aklına aslında trafik sıkışıklığı geliyor. Trafikte karşılaştığımız en büyük sorun olarak sıkışıklık sorununu görüyoruz. Trafik sıkışıklığı ise en basit şekliyle şöyle tanımlanabilir: Yoldaki araç sayısının yolun taşıyabileceği araç sayısını, yani yolun kapasitesini aşması.

Kimi zaman bu tarif edilirken, bir kaba su doldurmak üzerine bir benzetme yapılır. Aslında oldukça hatalı bir benzetme, ama bu hatayı anlatmak için şu anda kullanmayı da faydalı görüyorum. Elinizde bir kap var, buna su dolduruyorsunuz, ama artık kap yeterli gelmiyor ve su taşmaya başlıyor. İlk tepki olarak daha büyük bir kaba ihtiyacım var diye düşünüyorsunuz.

Kentlerimizde de genelde trafik sıkışıklığıyla beraber yolun kapasitesi, yani trafiği taşıyan o kap yetersiz kalmaya başladığında, ilk tepki olarak yolun kapasitesinin arttırılmaya çalışıldığını görüyoruz. Böylece yolun kapasitesini, yani yolun taşıyabileceği araç sayısını mevcutta gözlemlediğimiz araç sayısına eşitlemek gibi bir yaklaşım oluyor bu. Bunun için de yol genişletme çalışmaları yapılıyor, yollara yeni şeritler ekleniyor veya katlı kavşaklar yapılıyor. Yol genişletme çalışmaları, yolun kapasitesi arttırırken, katlı kavşaklar da kavşağın trafiği akıtma kapasitesini arttırıyor. İkisi beraber trafiğin daha kolayca akmasını sağlıyor.

Pek çok kentimizde geçtiğimiz 10-20 yılda bu tür yatırımların yapıldığını gördük. Gerçekten de ilk aşamada trafikte bir rahatlama oluyor ve kullanıcılar olarak hepimizde artık trafik sorununun çözüldüğüne ilişkin bir algı oluşuyor. Bu

algının ise kısa ve orta vadede şöyle etkileri var: Trafik sıkışıklığı yaşanan koridorlarda, eğer trafik sıkışıklığından etkilenmeyen metro, hafif raylı gibi raylı sistemler ya da İstanbul'daki Metrobüs örneğinde olduğu gibi kendisine tahsis edilmiş yolu olan, böylece trafik sıkışıklığından etkilenmeyen bir toplu taşıma sistemi varsa, trafik sıkışıklığında beklemek yerine, zaman kaybetmek yerine yolcular bu toplu taşıma sistemlerini kullanmayı tercih ederken, "artık trafik sıkışıklığı problemi de çözüldü kendi otomobilimle gidebilirim" diyor, yani algısı ve yolculuk davranışı değişiyor. Ya da bazılarımız diyoruz ki, "sabah 8:30-9:30 arasında, akşam 17.00-18.00 arasında, yani zirve saatlerde trafik çok kötü, bir yolculuk yapacaksam ya önce ya sonra yapayım". Ama yol genişletme ve katlı kavşak gibi yatırımlar yapıldıktan sonra "artık trafik sıkışıklığı yok, demek ki yine otomobille istediğim saatte yolculuk yapabilirim" algısı oluşuyor. Ya da bazılarımız şunu da düşünüyoruz: "Kentin trafik sıkışıklığı yaşanan bölgesine gitmem ya da o sıkışıklığın çok kötü olduğu koridoru kullanmamı gerektirecek bir yolculuğu hiç yapmam daha iyi". Ancak yol genişletme ve katlı kavşak yatırımlarının hemen ardından "şimdi artık buralara gidebilirim, bu yolculuğu yapabilirim" diye düşünmeye başlıyoruz, çünkü trafik sıkışıklığının çözüldüğü algımız oluşuyor.

Dolayısıyla yol kapasitesi dediğimiz o kabı büyüttüğümüzde, ilave şeritler ve katlı kavşaklarla kapasiteyi arttırdığımızda, aslında yeni yeni yolculuklar ortaya çıkmaya başlıyor, yeni kullanıcılar ortaya çıkmaya başlıyor. Daha önce toplu taşımayı kullanan, daha önce o yolculuğu başka saatlerde yapan ya da daha önce o yolculuğu yapmamaya karar vermiş olan kullanıcılar eklenmeye başlıyor sisteme ve böylece trafikteki araç sayısı yine artmış oluyor. (Şekil 1)



Şekil 1: Trafik sıkışıklığını çözmek için yapılan yol yatırımlarının yarattığı kısır döngü

Şimdi su ve kap benzetmesine geri dönersek, bu benzetme hatalı; çünkü trafikte insan faktörü var, algı faktörü var ve kullanıcı davranışı, sürücü davranışı faktörü var. Elinizde bir kap var, bir miktar su var, bu su bu kaba sığmıyor diye kabı büyütüyorsunuz, ama bir yandan su da büyümeye başlıyor, su da artmaya başlıyor.

Buradaki sorun kimi zaman şöyle bir söylemle açıklandı: “Her yeni yol kendi trafiğini yaratır.” Bu söyleme daha sonra konuşmada geri döneceğim, ama burada vurgulamak istediğim, bu yaklaşımın aslında bir kısır döngü olduğu. Bu hatalı bir yaklaşım, bir kısır döngü; çünkü trafik sıkışıklığını kısa vadede rahatlatıyoruz, ama orta ve uzun vadede aslında daha da fazla otomobilli yolculuk yapılmasını teşvik ediyoruz, çünkü tüm kullanıcıların algılarını değiştiriyoruz. Ama bir de bütün bunun yanında, aslında bunun kentsel yaşama çok ciddi olumsuz etkileri var. Trafik güvenliği, ama özellikle de erişebilirlik koşullarını son derece olumsuz etkileyen kentsel yatırımlar bunlar.

Bu olumsuzlukları anlatmak için, ben bu konuşmada yol kademelenmesini temel alan bir çerçeve çizeceğim. Yol kademelenmesi, kent planlamada ve kentsel ulaşımında yol ağı planlamasında kullandığımız bir kavram; genelde bir ulaşım ağı içindeki tüm bağlantıları en yüksek hiyerarşiden yani kademeden, en alttaki kademeye kadar sıralayıp sınıflandırmayı temel alan bir kavram.

Başvurduğunuz kaynağa göre farklı sınıflandırmalar yapabilirsiniz. Ben burada biraz basite indirgeyerek beş kategoride sınıfladım (Tablo 1). O yüzden örneğin otoyol ve hız yolları farklı tarif edilebilse de, ben onları birlikte bir sınıfa aldım. Ardından ana arter geliyor. Onun ardından ikincil arterler kademelenmenin tam ortasında yer alıyor ki, bunları kentlerdeki bulvarlarımız, kent bulvarları olarak tanımlayabiliriz. Kademenin alt sıralarında toplayıcı yollar ve daha sonra en alt kademede konut alanlarındaki sokaklar (yerel yollar) olarak sınıflama yapabiliriz.

Bu tablo içinde, en üst kademeden aşağıya doğru indikçe, aslında en temelde yolun işlevi değişiyor. Yukarıdaki en üst kademedeki yolların temel işlevi taşıt akımını en kolay şekilde yolun üzerinde akıtmak; yani işlev akım. Ama bu tablo içinde aşağıya indiğinizde, kent bulvarı, özellikle de toplayıcı yollar ve sokaklara doğru indiğimizde artık işlev yolların üzerindeki kullanımlara erişim sağlamak.

Bu oldukça kalabalık bir tablo, ama hızlıca üzerinden geçmek istiyorum. Zaten bahsettim, tablonun üst tarafındaki üst kademedeki yollarda işlev trafik akımını sağlamak iken, alt kademelerde kamusal mekân yaratmak gibi bir işlevin de söz konusu olduğunu görüyoruz, ama kademelenmenin altında yer alan bağlantılarda artık yolun işlevi sadece yol üzerindeki kullanımlara, yapılara erişim sağlamak. Dolayısıyla trafik üst kademelerde kesintisiz iken, kademelenmenin yani tablo-

nun altına doğru indiğimizde, kesintilerin sık sık olmasını istiyoruz, yaya hareketi kolay olsun, yayalar karşıdan karşıya geçebilsin, araçlar dursun, park edebilsin, yolcu indirsin bindirsin, dolayısıyla kullanımlara erişim sağlanabilsin diye.

Hız da işlev kadar yol kademelenmesinde tasarımı belirleyici bir konu. Zaten ikisi birbirini tamamlıyor. Trafik akımının temel işlev olduğu üst kademedeki yollarda, trafiği hızlıca akıtmak temel hedef ve bu yüzden otoyol ve hız yollarında saatte 80-120 kilometreyi bulan akımlardan bahsediyoruz Konut alanlarında ise saatte 30 kilometrenin altına inen hızlar var. Burada kavşaklar arası mesafeyi de önemli bir konu olarak görüyorum. Yine üst kademedeki otoyollar ve hız yollarında kavşaklar arasındaki mesafe açısından 3 kilometrenin altına inmemek gerektiği, bundan daha sık kavşak yapılmaması gerektiği görülürken, en alttaki konut içi yerel yollar açısından 40 metrenin ilginç bir standart olduğunu düşünüyorum. Yolun 40 metrede bir kesilmesi demek, aslında erişebilirlik düzeyinin çok yüksek olması demek. Yayanın sürekli sağa sola dönmesi, bir diğer yola geçme olasılıklarının artması anlamına geliyor. Ancak sadece yaya da değil, araçtaki bir kullanıcı olarak, sürücü olarak da sağa sola dönüş olanaklarının fazla olmasından faydalanıyoruz: Bu durum yol altyapısının kapsama alanını, bağlantı çokluğunu (*connectivity* düzeyini), erişebilirliği arttıran bir unsur.

Şerit sayısı ve şeridin genişliği, üst kademe yollarda daha yüksek; çünkü daha fazla hıza izin veren bir altyapı sağlamak istiyoruz. Alt kademe yollarda ise daha düşük; çünkü hızı sınırlamak istiyoruz: Örneğin dar bir yerden geçerken veya şerit daraldığında, sürücüler hızını düşürmek ihtiyacı duyar; sürücü davranışını etkileyen ve hızları düşüren bir etken yol genişliği.

Otoyollar ve hız yolları ile ana arterlerin büyük bir bölümünde, yolun üzerindeki kullanıma doğrudan erişim sağlamak temel amaç değil. Aslında bunun mümkün olduğunca da sınırlanması gerekir. Yol üzerinden giriş çıkış verilen kullanımların planlanmaması gerekir. Toplayıcı yollar ve sokaklar, yani yine bizim bu şehrin altına indiğimizde ise, amacımız zaten kullanımlara erişim sağlamak olduğu için yapılar, kullanımlar yola yakın olmalı, ayrıca park ve duraklama için olanaklar olmalı.

Yol kademelenmesinde yer alan en üst ve en alt kademe bağlantılardan bahsettim. Bir de tam ortada duran kent bulvarlarına değinmek istiyorum. Bu yollarda eş işlev söz konusu, yani hem belli bir oranda trafik akımının sağlanması gerek, hem de yolun üzerindeki kullanımlara erişim sağlamak gerek. Bu nedenle biraz daha hassas bu kent bulvarlarının planlanması. Toplu taşıma için ideal bir kademe. Toplu taşıma sisteminin de hem mümkün olduğunca akması, ama sık sık da durak vermesi, duraklaması gerekir. Eş işleve sahip olan bulvarlarda, her iki işlevi birden yürütebilmek için hız ne çok yüksek olmalı, ne çok düşük. İdeal genişlik kent bulvarlarında her iki yönde iki şerit olarak tanımlanır, ama üç şerit de olabilir.

Otobüs için duraklama, durakların olduğu yerde muhakkak karşıdan karşıya geçme olanakları olmalı, ama tabii bir yandan trafik akımı da önemli. Her noktada da kesilen bir yoldan bahsetmiyoruz.

Şimdi katlı kavşaklar ile yol genişletme çalışmaları ve şerit ekleme konularına geri dönersek; aslında yapılan işin biraz önce çerçevesini çizdiğim bu kademelenme konusunu tamamen zedelediğini görebiliriz. Kentlerimizdeki bulvarlar aslında ikincil arter dediğimiz ve toplu taşımayı akıtan, kullanıcılar için gerekli sıklıkta kesilen kent bulvarları kademesinde iken bunları genişleterek, bunlara şerit ekleyerek, bunların üzerinde katlı kavşaklar yapıp kesintisiz trafik yaratarak, biz bu bulvarları bir ya da iki kademe yukarıya almış oluyoruz. Yani biz bunları ana arter veya hız yolları olarak kullanmaya çalışıyoruz. Dolayısıyla bu bulvarlarda hız bir anda yükselmeye başlıyor.

Otobüs için duraklama olanağı belki hâlâ olabilir, ama birazdan fotoğraflarla göstereceğim, çoğu örnekte artık karşıdan karşıya geçme olanağı tamamen kalkıyor. Örneğin bir otobüs sistemini düşünün; ne tarafta akıyorsa yolun o tarafına hizmet veriyor, yolcuların yolun karşı tarafına geçme olanakları kalmıyor. Trafik akımı başlıca işlev oluyor. Bu kademedeki yolun eş işlevi olması gerekirken, artık o yol boyunca yer alan kullanımlara erişim sağlamak çok geri planda kalan bir amaç haline geliyor. Bu bulvarlar hız yolu ve ana arter mantığıyla çalışmaya başlıyor. Birçok yerde de yaya üst geçitleri yapıldığını görüyoruz. Yayalar üst geçide yönlendiriliyor ki, trafik hiç kesintisiz sürekli aksın. Ama birçok örnekte üst geçitlere rağmen yayaların hemzemin geçmeye devam ettiğini görüyoruz. Bu ne demek? Bütün bu yatırıma rağmen ya hız yükselmiyor (ki olması gereken o, böyle bir kent bulvarında hızın yüksek olmaması gerek) ya da trafik güvenliği sorunları yaşıyoruz.

Şimdi özellikle Ankara'dan örnekler göstereceğim, ama ondan önce şunu sorabilirsiniz: “Kentlerimizde mevcut altyapı, sanki bu kademelenmeye bu kadar uygun olarak mı yapıldı da biz bunu bu kadar zedeliyoruz?” Türkiye’de de dünyada da birçok kent tamamıyla böyle bir şablon üzerinde gelişmiş değil. Ancak şundan emin olabilirsiniz ki tarihi olarak bir yolun genişliği ve karşıdan karşıya geçme olanakları nasılsa, zaten onun çevresindeki kullanımlar da ona göre gelişmiş. Yani bu kademelenme konusu muhakkak sıfırdan planlanan bir kentte bir ulaşım altyapısının oturtulduğu bir şablon olarak görülmemeli; ulaşım ile kentin işleyişi sürekli bir etkileşim içinde olduğundan yol altyapısının özellikleri kenti şekillendirmiş; kentteki bir koridorun gereksinimleri o yolun nasıl işlediğini belirleyen faktör olmuş. Dolayısıyla, bu kademelenme bazen kendiliğinden de bu etkileşimin bir sonucu olarak oluşmuş. Tarihsel bir etkileşim içinde ortaya çıkmış bu kademelenme ve bu ilişki günümüzde katlı kavşaklar ve yol genişletme projeleriyle zedelenmiş oluyor.

Şekil 2’de Ankara’da Akay Kavşağını görüyoruz, ancak Akay Kavşağı’nın en tartışılan bulvar kısmı değil de, Akay Caddesi’ni gösteriyorum. Buradaki genişlikten zaten algılayabilirsiniz, bu bir kent bulvarı bile değil, onun altındaki kademede yer alan bir toplayıcı yol özelliğinde. Üzerindeki kullanımlar da yoldan erişim alan, yola yakın, sık sık karşıdan karşıya geçme olanağını gerektiren tür kullanımlar: Az sayıda konut, çoğunlukla işyeri, banka gibi kullanımlar var. Geçmişte başlıca otobüs hatlarından biri olan Esat otobüslerinin de durakları varken, şimdi tek yönde yani iniş yönünde durak olan, çıkış yer altına verildiği için artık otobüs durağıyla o istikamette hizmet ve erişim sağlanmayan bir yol. Artık yolun öncelikli işlevinin kullanımlara erişim sağlamak değil sürekli taşıt akımını akıtmak olduğunu görüyoruz. Yolun iki tarafının birbirinden koptuğunu, arada geçiş sorunları olduğu görülüyor.



Şekil 2: Ankara’da Akay Caddesi üzerindeki katlı kavşak: Yol boyunca yer alan kullanımlara erişim sağlama işlevi için tasarlanmış bir yolun araç akımı sağlama işlevine dönüştürülmesi (Fotoğraf internette alınmıştır)

Şekil 3’te Ankara’nın Atatürk Bulvarı görülüyor. Tam kentin içinden geçen, kent bulvarına çok iyi bir örnek. Burada bahsedeceğim sorun, yolun iki tarafının birbirinden kopmasıyla ilişkili: Fotoğrafta yolun gittiği istikamet Kızılay yani kent merkezi yönü; kent merkezinden Kavaklıdere Çankaya’ya doğru gelirken, geçmişte fotoğrafın sol tarafına isabet eden tarafta bir otobüs durağı varken, artık katlı kavşak sonucunda karşıdan karşıya geçme olanağı kalmadığı için, bu taraflar da zaten konsolosluklar olup, toplu taşımayla pek fazla hizmet verilmediği için bu durak ortadan kaldırıldı.

Bu çok mu önemli bir konu? Çok önemli bir konu; çünkü fotoğrafta sağ tarafa denk gelen Kavaklıdere Tunalı Hilmi Caddesi kısımlarını kullanan kişilerin, artık bu bölgeye en yakın durak kaldırıldığı için önceki veya sonraki toplu taşıma durağını kullanmaları gerekli; dolayısıyla buralara daha fazla, daha yüksek mesafede yürümeleri gerekli. Yani daha fazla mesafe kat ediyorlar ve daha fazla zaman alıyor bu durum. Bir noktadan diğer noktaya ulaşımında, toplu taşıma ile yapılan yolculuğun toplam süresi artmış oluyor. Bu bizim erişilebilirlik düzeyini ölçtüğümüz başlıca değer: Bir kişinin evinden toplu taşıma durağına erişme mesafesi ve süresi artıyorsa, bu kişi için toplu taşıma ile yapılan yolculuğun toplam süresi de artıyor demektir. Bu duruma neden olan yol yatırımı erişilebilirlik düzeyinin kötüleşmesine yol açmıştır.



Şekil 3: Atatürk Bulvarı: Fotoğrafın sol tarafına isabet eden yol istikametinde yer alan otobüs duraklarından karşıya geçme olanağı kalktığı için otobüs durakları da kalktı. (Fotoğraf internette alınmıştır)

İnönü Bulvarı da bir kent bulvarı iken, bir hız yoluna ya da ana artere dönüştürüldüğünü, işlevinin tamamen trafik akımına teslim edildiğini görüyoruz Şekil 4'te. Şekil 5 Atatürk Bulvarı'nda başka bir katlı kavşağı gösteriyor. Bu kesintisiz akım ve katlı kavşaklar yolun iki tarafındaki kullanımların birbirinden koparılmasına yol açıyor.



Şekil 4: İnönü Bulvarı: Katlı kavşaklardan sonra ana arter özelliğinde işleyen bir yola dönüştü. (Fotoğraf internetten alınmıştır)



Şekil 5: Atatürk Bulvarı: Bir tarafında Türkiye Büyük Millet Meclisi, diğer tarafında çeşitli çalışma alanları, banka, vergi dairesi vb. kullanımların olduğu bir kent bulvarı ana arter olarak işlemekte. (Fotoğraf internetten alınmıştır)

Atatürk Bulvarı'nda Kuğulu Park katlı kavşağı yapıldıktan sonra bu kavşağa bağlanan yolların ikisinde (Cinnah Caddesi ve Atatürk Bulvarı'nın güney kısmında) daha önce çift yön işleyen bu bağlantılar tek yöne dönüştürülerek dört şerit olarak akan bir trafik yaratıldı. Şekil 6'da görülen Cinnah Caddesi'nde

karşıdan karşıya geçme olanağı yok ve 1 kilometreyi geçen bir uzunluğu var bu yolun. Fotoğrafta görüldüğü gibi, daha önce belki iki şerit geçip refüjde bekleyip yolun öbür yönünden gelen trafiği kontrol edip karşıdan karşıya geçenler, şu anda dört şeritten birden hızla gelen trafiği kollayarak karşıdan karşıya geçmeye çalışıyorlar.



Şekil 6: Cinnah Caddesi (Fotoğraf: Ela Babalık-Sutcliffe)

Yayaların hep karşıdan karşıya geçme zorluğundan bahsettim, ama aynı zamanda şerit genişletme ya da katlı kavşak yapmak demek, genellikle motorlu taşıta ayrılan yol kesiminin genişletilmesi ve kaldırımların daraltılmasıyla sonuçlanıyor. Bu nedenle bir de bulunduğunuz kaldırımda yürüyecek yeterli alanın olmaması gibi bir sorun var; bu da yine erişebilirlik niteliğini son derece olumsuz etkileyen bir durum. Şekil 7 ve Şekil 8’de yine Atatürk Bulvarı’ndan birer örnek görülmekte. Bunlar kaldırım olarak tarif edilemeyecek altyapılar, ama bunlar kaldırım ne yazık ki.

Şekil 9’da ise yine trafiğin kesintisiz olarak akması için, hemzemin yaya geçitlerinin kaldırılıp yaya köprülerinin yapıldığı Ankara kent merkezindeki Meşrutiyet Caddesi’ni görüyoruz. Yayaların yine de daha kolay, daha az yorucu, daha doğrudan bir güzergah olarak hemzemin geçmeye devam ettikleri ve trafik güvenliği sorunlarının yaşandığı bir örnek.



Şekil 7-8: Atatürk Buvarı'ndan görüntüler: katlı kavşak sonunda genişlikleri standartların çok altına düşen yaya kaldırımları (Fotoğraflar: Ela Babalık-Sutcliffe)





Şekil 9: Meşrutiyet Caddesi (Fotoğraf: Ela Babalık-Sutcliffe)

Buraya kadar ikincil arterleri katlı kavşaklarla hızlandırarak ve şerit ekleyerek birkaç kademe yukarıya aldığımızdan bahsettim. Birkaç kademe yukarı alırken, bir ana artere ya da hız yoluna dönüştürürken, bir yandan da üzerlerinde hâlâ erişim sağlamamızı gerektiren kullanımları, özellikle de alışveriş merkezleri gibi kullanımları açmaya da devam ediyoruz. Bunun sonucunda yine ana işlev erişim mi trafik akımı mı çelişkisi oluşuyor. Şekil 10 ve 11’de yine Ankara’dan örnekler veriyorum. Zaman içinde üç dört ve beş şeride çıkartılarak, artık bir ana artere dönüşmüş olan bulvarda, alışveriş merkezleri planlanıyor ve doğrudan ana arter üzerinden park yerine giriş ve çıkışa izin veriliyor. Yani park yerindeki bir araç doğrudan bir ana artere bir hız yoluna çıkıyor. Oysaki arkadan başka bir toplayıcı yolla bu park yerine hizmet sağlanıp, ara kademelerle ana artere bağlanmak ve trafiği aktarmak gerekir.



Şekil 10-11: Ankara Dumlupınar Bulvarı (İnönü Bulvarı devamı – Eskişehir Yolu): 4-5 şeride çıkartılarak ana artere dönüştürülen yolda açılan alışveriş merkezleri ve ana artere doğrudan giriş-çıkış bağlantıları (Fotoğraflar internette alınmıştır)

Katlı kavşaklarla ilgili olmamakla beraber, benzer bir anlayışı ve yaklaşımı temsil eden bir diğer sorun da, yeni konut alanlarında “ileriye düşünerek kapasiteleri yüksek tutalım, ileride bu konut alanlarında trafik sıkışıklığı olmasın” gibi bir

gerçekle yapılan, neredeyse ana arter genişliğindeki yerel yollar. Burada bu fotoğraflarda (Şekil 12-13) gördüğümüz gibi; buralarda karşıdan karşıya geçmek son derece riskli çünkü bu genişlikte bir yol altyapısı trafik hızlarının artmasına neden olmaktadır.



Şekil 12-13: Ankara'da konut alanları içindeki yerel yollar: Kademelenme yaklaşımına aykırı, aşırı geniş, dolayısıyla yüksek hızda olanak veren altyapılar (Fotoğraflar internetten alınmıştır)

Şekil 14'te ise yol genişliğinin ve kapasitenin sınırlı olduğu, dolayısıyla trafik hızının az olacağı, yayının kolaylıkla karşıdan karşıya geçebileceği bir yerel yol örneği gösterilmekte. Bu yol Ankara Kavaklıdere bölgesinde bir konut alanında ve kademelenmeye uygun bir yerel yol.



Şekil 14: Yol kademelenmesi yaklaşımına uygun genişlikte bir yerel yol: Ankara Kavaklıdere bölgesinden bir konut alanı (Fotoğraf: Ela Babalık-Sutcliffe)

Katlı kavşaklar ve genişletilen yolların kademelenmeyi nasıl zedelediğinden bahsettim ve kentteki erişim koşullarının ve trafik güvenliğinin olumsuz etkilendiğini açıkladım. Konuşmanın başında da demiştim ki, aslında katlı kavşaklar trafik sıkışıklığında da çözüm sağlayamıyor; çünkü yollardaki araç sayısını da sürekli artırıyor.

O zaman çözüm ne? En başta verdiğim şemaya geri dönersek (Şekil 1), burada dedim ki, her yeni yol kendi trafiğini yaratır gibi bir söylem var. Aslında bütün konuşma boyunca çizdiğim şema şunu da gösteriyor ki, sürekli toplu taşıma ve yaya erişim koşulları kötüleştiği için de insanlar daha fazla otomobile yöneliyorlar. Dolayısıyla bu ilk şekilde görülen kısır döngüyü daha da artırıyor.

Peki, çözüm ne? Çözümü tarif etmek için bir kere trafikteki asıl sorun ne, sorunu doğru mu tanımlıyoruz diye sormalı. Konuşmaya başlarken ben de özellikle dedim ki, trafik sorunu deyince aklımıza trafik sıkışıklığı geliyor. Trafik sorununu trafik sıkışıklığı olarak tanımlıyoruz. İşte aslında hata burada. Trafik sıkışıklığı asıl sorun değil, bu bir semptom, asıl sorunun sonucu. Asıl sorun, trafikteki araç sayısındaki artış. Şekil 1'deki şemaya bakacak olursak bu şema trafik sıkışıklığı olarak belirtilen kutuyla başlamıyor. Aslında bu şema solda yer alan "trafikteki araç sayısında artış" olgusuyla başlıyor. Trafik sıkışıklığı bu olgunun bir sonucu. Sorunu trafikteki araç sayısındaki artış olarak tanımlarsak, o zaman çözüm başka bir şey oluyor. O zaman yoldaki araç sayısını azaltarak, yol kapasitesini nasıl en akılcı biçimde kullanabiliriz diye düşünmemiz gerekiyor.

Bu konuda ise uzun bir tartışmaya hiç gerek görmüyorum. Yanıtı çok basit, çok açık, tartışma götürmez bir şey olarak görüyorum. Taşıma kapasitesi en düşük tür olan otomobil kullanımı arttığı için trafik sıkışıklığını yaşıyoruz. Bu kadar. Dolayısıyla otomobil yerine, kullanıcılar toplu taşıma kullanımına teşvik edildiği zaman trafik sorunu çözülmüş oluyor. Toplu taşıma yolcu taşıma kapasitesi yüksek olan bir ulaşım türü. Bir kentte yolculuk yapanların büyük çoğunluğu toplu taşıma türlerini kullanırsa, yol altyapısını en verimli en akılcı biçimde kullanmış oluruz ve trafik sıkışıklığı yaşanmaz, ya da en aza indirilir. Bir kentte yolculuk yapanların büyük çoğunluğu otomobilleri ile yolculuk yaparsa, trafik sıkışıklığı yaşanır çünkü yol altyapıları bunu kaldıramaz. O halde kentlilerin toplu taşımayı kullanmaları sağlanarak trafik sorunu çözülebilir. Evet, çözüm bu kadar basit. Ancak insanların yolculuk davranışlarını değiştirmek çok kolay değil.

Otomobili sınırlamak ve insanları toplu taşımaya teşvik etmek özellikle trafik sıkışıklığı yaşanan zamanlarda ve mekanlarda gerekli. Trafik sıkışıklığının yaşandığı kentlerin merkezi bölgelerinde veya koridorlarında, hafta içi günlerde ve özellikle zirve saatlerde, kentlilere bu saatlerle bu bölgelere otomobille yolculuk yapılmamalı mesajını verecek uygulamalar, projeler hayata geçirilmeli. Eğer toplu taşımayı seçerseniz daha kolay, daha ucuz, daha hızlı bir şekilde buralara varabilirsiniz mesajı verilmeli. Eğer bu saatlerde bu bölgelere otomobille yolculuk yapmayı seçiyorsanız, yolculuğunuz çok daha uzun sürecek ve çok daha masraflı olacak, yani yarattığımız trafik sıkışıklığının bedelini ödeyeceksiniz mesajı net biçimde verilmeli. Bu mesajı verecek önlemler ortaya konulmalı.

Bunlar ne olabilir? İki temel önlemden bahsedebiliriz. İlk olarak toplu taşıma ve yaya erişim koşullarının iyileştirilmesi gerek. İkinci olarak, otomobille yolculuğu caydırıcı önlemler getirmek gerek. Örneğin, kent genelinde tutarlı bir otopark politikası: Merkezde park kapasitesini azaltmak ve yine merkezde park fiyatlarını, otopark fiyatlarını arttırmak gerekli; böylece merkeze otomobille yolculuk yapanlar hem kolay park yeri bulamayacaklarını bilmeli, hem de merkezde çok yüksek bir park ücreti ödemeleri gerektiğini bilmeli. Aynı zamanda merkezde otomobil akımına ayrılan yol kapasitesinin de zaman içinde sistematik bir biçimde azaltılması gerekir. Bu yayalaştırmayla olabilir; yaya artı toplu taşıma bulvarları tasarlanarak olabilir; veya yine kent merkezindeki yolları düşük hızlı, düşük kapasiteli, yaya akımını öncelikli kılan yollara dönüştürerek olabilir.

Şekil 15'te Londra'da sadece otobüs ve taksinin girişine izin verilen bir kent bulvarı (Oxford Street) görülmekte. Şekil 16'da Barcelona kentinde La Rambla örneği: Oldukça geniş bir yol, ama yolun kapasitesinin büyük kısmı ortada yaratılan platform ile yayalara ayrılıp, sadece yolun sağında ve solunda son derece dar birer şerit motorlu araç trafiğine ayrılmış durumda. Bir diğer örnek (Şekil 17) Danimarka'dan: Yine oldukça geniş bir yol ama yolun kapasitesinin büyük kısmı yaya kaldırımı olarak ayrılmış; ortada çok dar bir kısımda toplu taşıma ağırlıklı bi-

çimde motorlu taşıt trafiğine izin veiliyor. Bunların hepsi kent merkezlerinden örnekler. Kent merkezindeki yol altyapısının toplu taşıma ve yaya ağırlıklı biçimde dönüştürülmesine, değiştirilmesine ilişkin örnekler. Bir diğer örnek yine İngiltere'den: Şekil 18'de görüldüğü gibi, otomobillere bir sınırlama yok, yolun genişliği de az değil; ancak karşıdan karşıya yaya geçiş sıklığıyla, kaldırımın genişliğiyle, karşıdan karşıya geçerkenki orta refüjü nasıl tasarladığınıza bağlı olarak bir bulvarı yaya dostu, toplu taşıma dostu bir mekâna dönüştürmek mümkün.

Konuşmama burada son veriyorum. Çok teşekkür ederim.



Şekil 15: Londra: Oxford Street örneği (Fotoğraf: internet)



Şekil 16: Barcelona: La Rambla örneği (Fotoğraf: Ela Babalık-Sutcliffe)



Şekil 17:
Danimarka:
Aalborg kentinin
merkezi (Fotoğraf:
Ela Babalık-
Sutcliffe)



Şekil 18: İngiltere:
Otomobilin sınır-
lanmadığı ancak
tasarımı ile yaya,
bisiklet ve toplu ta-
şıma ağırlıklı bir
mekan oluşturan
bir kent bulvarı ör-
neği (Fotoğraf in-
ternetten
alınmıştır)

Ek 1: Yol Kademelenmesi

	İşlev	Akım özelliği	Kullanıcı türü	Hız (km/saat)	Kavşaklar arası (m)	Şerit sayısı	Şerit genişliği	Yapı yoldan çekme (m)	Yatay dönüş yarıçapı (m)
Otoyol	Trafik akımı	Kesintisiz, hemzemin kavşak olmamalı	Motorlu araç – yaya bisiklet olamaz	80-120	3200	3 ve 3	3,65	25	490
Hız yolu	Trafik akımı	Kesintisiz, sınırlı hemzemin kavşak olabilir	Motorlu araç – yaya bisiklet az olmalı	60-80	3200	3 ve 3	3,65	25	490
Ana Arter	Trafik akımı – sınırlı erişim	Sınırlı kavşak, hemzemin olabilir	Tüm kullanıcılar, ağır taşıt sınırlanmalı	50-70	800	3 ve 3	3,35 – 3,65	18	300
İkincil Arter	Erişim, akım, kamusal mekan	Kesinti olmalı, toplu taşıma, yaya geçişleri	Tüm kullanıcılar, ağır taşıt sınırlanmalı	45-60	400	2 ve 2	3,35	10	180
Toplayıcı Yol	Erişim, kamusal mekan	Kesinti sıkça olmalı, kolay yaya hareketi	Tüm kullanıcılar, ağır taşıt az	30-50	200	2 ve 2	3,00 – 3,35	0-10	120
Sokak	Erişim	Araç-yaya ortak akım	Tüm kullanıcılar	30 ve altı	40	1 ve 1	3,00	-	60

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Ela Hocaya çok teşekkür ediyoruz. Ela Hocam da trafik sıkışıklığını çözmek gidermek için yol kapasitesinin artırılmasının bir çözüm olmadığını, aslında yeni sorunlara yol açan bir yaklaşım tasarım anlayışı olduğunu anlattı. Yol kademelenmesi üzerine ayrıntılı bilgiler verdi ve tabii bize kötü örnek olarak Ankara'yı sundu ki, son derece haklıdır kendisi. Ankara'da yaşayan bir kişi olarak tamamen katılıyorum. Ankara bugün öyle bir hale geldi ki, amaç tasarlayanlar ya da genelde başkanın görüşü diye düşünüyorum. Kentin bir ucundan öbür ucuna hızla geçebilirsiniz en güzel ulaşım sistemini yarattınız demektir. Böyle bir yaklaşımı var maalesef. Mevcut yollar, refüjler daraltılıyor, orta refüjler daraltılıyor, artık hiçbiri kalmadı, şerit eklenip duruyor. Yeni yollar yaparken, inanılmaz genişlikte yollar yapılıyor ve müthiş hızlar var. Yani eğer araçla yaşıyorsanız güzel, fena değil. Yani taksi şoförleri çok seviyorlar mesela başkanı, çok iyi araları. Çünkü onlar böyle hızla gidiyorlar bir yerden bir yere, ama kazara yayaysanız haliniz duman. Biraz önce verdiği örnek çok doğru; Tepe Prime geçemiyorsunuz yani, toplu taşıma ulaşamıyorsunuz. Böyle bir insafsız bir yapı var. Ama çoğu kimse de nedense bunları çok seviyor. Bu örnekler başka şehirlerde de uygulanmaya başlandı.

Dolayısıyla aslında bu iki belki sunuşun arka arkaya olması da çok güzel oldu. Bir tarafta olması gerekenler, öbür tarafta da yapılmaması gerekenler diye. Özellikle öğrenci arkadaşlarımıza hem resimlerle, hem de bilgi notu olarak ayrıntılı verildi. Bence her ikisi de hem birbirini tamamlayan, hem de son derece bilgilendirici sunuşlar oldu.

Şimdi efendim son sunuşumuz, Yrd. Doç. Dr. Fikret Zorlu Hocamız tarafından yapılacak. Fikret Hoca Mersin Üniversitesinde Şehir Bölge Planlama Bölümünde halen öğretim üyeliği yapıyor. Kendisi lisans ve yüksek lisans ve doktora çalışmalarını Orta Doğu Teknik Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde tamamladı, yüksek lisansı da doktorası da hep ulaşım üzerine. 2006 yılından bu yana da Mersin'de üniversitede görev yapıyor. Kendisi kentsel ulaşım, kentsel tasarım, kentsel lojistik alanlarda çalışıyor. Bu yönde araştırmaları çalışmalarını makaleleri var.

Bize sunacağı bildirinin başlığı da; ulaşımın kent formu üzerindeki etkileri, ulaşım kentsel işlevler etkileşimi. Evet, Fikret Hocam sizi dinliyoruz.

ULAŞIMIN KENT FORMU ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: ULAŞIM KENTSEL İŞLEVLER ETKİLEŞİMİ

Yrd. Doç. Dr. Fikret ZORLU

Mersin Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Kentlerin gelişimi ve fiziksel biçimlenmesinde ulaşım altyapısının önemli etkenlerden biri olduğu bilinmektedir. Ulaşım altyapısı erişilebilirliğin artmasını sağlamakta, kentsel işlevlerin yer seçimini belirlemekte ve arazi kullanımını etkilemektedir. Kimi örnekte ulaşım olanakları kentsel gelişmenin yönlendirilmesi için etkili bir araç olabilirken kimi örnekte kentsel gelişimin istenmeyen biçimlerde gelişmesine neden olabilmektedir. Bu sunumda dünyadan ve Türkiye’den bazı örnekler verilerek bu ilişki irdelenmektedir. Kentlerde kara ulaşımı, raylı sistemler ve diğer ulaşım türlerinin farklı etkileri bulunmaktadır. Kentin yayılma sınırı, saçaklanma ya da kompakt biçimde gelişmesinde arazi yapısı ile birlikte erişilebilirlik önemli etkenlerdir. Bu sunumda, kentsel planlamada bu tür yönlendirici araçların ne şekilde kullanılabileceği tartışılmaktadır.

Sayın Başkan ve değerli konuklar; hepinize saygılarımı sunuyorum. Şehir Plancıları Odası Trabzon Şubesi’ne bu sempozyuma beni davet ettikleri için teşekkür ederim.

Sunum kapsamında ilk aşamada kentsel işlevler ulaşım ilişkisine ilişkin literatürü ve birtakım bulguları kısaca sunacağım. Bu bağlamda ulaşım ile kentsel işlevler ilişkisini kısaca kavramsal olarak ve bulgulara dayanarak açıklamaya çalışacağım. Sonra yol ağları ve kentsel doku trafik ilişkisini ve yolların kentleştirilmesi konusuna değinmek istiyorum. Sunumun sonunda temelde iki argümanı ortaya koymaya çalışacağım. Birincisi, *ulaşım planlaması bir kentsel planlama ve tasarım sorunudur*. Dolayısıyla ulaşımın performansını, sorunların çıkmasını veya problemin çözülmesini etkileyen en önemli faktör, kentin tasarımı ve fiziksel biçimlenmesidir. Ulaşım ve trafik planlaması bu temel biçimin üzerine oturabilir. Bu temel biçimin kendisinde sorun var ise, ulaşım ve trafik planlaması çok kısıtlı çözümler sunabilir gibi bir argümanı öne sürüyorum. İkincisi ise, *ulaşım*

sisteminin verimliliği ve etkili olup olmaması konusunda yol geometrisinin önemli bir faktör olduğunu öne sürüyorum. Bu bağlamda kentsel kullanımlar içinde yol miktarı ve alanının fazlalığından ziyade, yolun ağının geometrik özelliklerinin ulaşım sisteminde çok etkili olabileceğini örneklerle göstermeye çalışacağım.

Sunumda ele alacağım bir diğer konu ise, daha sonraki aşamada bu öneri Trabzon'da tartışılabilir, *ulaşımın ve yolların kentlileştirilmesinin* nasıl olabileceğine ilişkindir. Birinci konuyla da ilgili olarak kentsel planlama ve tasarımda bir kentli doku ve kentli yol sistemi geliştirilebilir mi, ve nasıl elde edilebilir, sorusunu tartışmaya açmaktadır. Bu sorudan yol alarak çıkarak, Trabzon'da Tanjant Yol bir kentli yol haline gelebilir mi, ve hangi işlevsel ve fiziksel dönüşümle sağlanabilir, sorusuyla bırakacağım. Çünkü ona yönelik bir detaylı değerlendirme olanağım bulunmamakta ancak tartışmaya açmak isterim.

Ulaşım ile kentsel işlevler ilişkisini irdeleyen literatür araştırması sonucunda birtakım tespitler yapılmıştır.

Ulaşım ve kentsel işlevler ilişkisi ulaşım planlama, kentsel planlama ve tasarım alanlarında pek çok araştırmanın konusu edilmiştir. Bu çalışmalarda tespit edilen bazı hususlar:

- Kentsel mekanın biçimlenişi, yoğunluğu, işlevlerin dağılımı kişilerin ulaşım davranışlarını (yolculuk talebini) etkilemektedir.
- Ulaşım altyapısı kentsel mekanın biçimlenmesi ve işlevlerin dağılımında önemli bir etkidir.
- Kent biçimi, yayılma şekli, işlevlerin dağılımı ulaşım sisteminde verimliliği (kapasite kullanım oranı, ulaşım maliyeti) etkilemektedir.
- Çalışkan (2004), derişik (kompakt) kentlerde ulaşım mesafesi ve akaryakıt tüketiminin yaygın kentlere göre daha az olduğunu tespit etmiştir.
- Kentsel biçime göre ulaşım sistemi tasarlanabilir, değiştirilebilir.
- Ulaşım ağı, sisteminin tasarımı aynı zamanda kent tasarımı sorunudur.
- Mekan tasarımı ile aynı zamanda ulaşım sistemi de tasarlanmaktadır.

Bunları kısaca özetlemek gerekirse; etkileşimin iki yönlü ve sürekli olduğu görülecektir. Kentsel mekânın biçimi yoğunluğu, işlevlerin dağılımını ve ulaşımın davranışını, talebini etkilemektedir. Dolayısıyla kentin planlamasındaki fiziksel biçimlenme ve işlev dağılımı, talebin yoğunluğunu, büyüklüğünü, niteliğini ve dağılımını belirlemektedir. Dolayısıyla ulaşım planında bu talebin kendisine yönelik çözümler sunan sistemler ve hizmetler varsa birtakım mühendislik çözümler etkili olabilmektedir. Kentte işlevlerin dağılımını belirleyen arazi kullanımı planlaması aynı zamanda bir ulaşım planlama aracı ve yöntemi olarak öne çıkmakta-

dır. Kentsel planlamada düzenlenen yol ağının geometrik özellikleri erişilebilirliği etkilediği için, işlevin dağılımında bir etken olmaktadır. Özetle aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- Her ulaşım altyapısının farklı erişilebilirlik etkileri bulunmaktadır. Altyapının yaygınlığı ve hizmet alanı bulunduğu çevrede hangi işlevlerin yer seçeceğini etkiler. Karayolu daha yaygın alanda az etkili, raylı sistemler ise koridorlar boyunca daha yüksek etkili olmaktadır.
- Yolların işlevleri zamanla değişebilir. Çevre yolu, expres yollar zaman içinde kent dışında yeni yolların yapılması ile kentsel bulvarlara dönüşebilir. Yolların işlevlerindeki değişim, çevrelerindeki kullanımların da değişimini getirir.
- Ulaşım altyapısının yaygın ve yeterli olması kentte işlevler için seçenek oluşturur. Sistemin yaygınlığı ulaşım maliyetini arttırmakta sistemin konsantrasyonu ise kentsel yoğunluğa neden olmaktadır.
- Sadece belirli koridorlardan oluşan bir yol sisteminde kullanımlar için yer seçimi seçenekleri azalmakta, arazi fiyatları yükselmekte, koridorlar boyunca işlevsel yoğunlaşma trafik yoğunluğu getirmektedir.

Literatürde çok sayıda kent üzerine yapılmış araştırmaların sonuçları kentsel planlama, yol sistemi, ulaşım talebi, ulaşım sorunları ve yine arazi kullanım değişimi arasında sürekli ve karşılıklı ilişkiyi göstermektedir. Kent biçimi, yayılma şekli, ulaşım sisteminde verimliliği –ki, *biz bunu kapasite kullanım oranıyla ölçeriz-* etkilenen en önemli faktördür. Önemli olan kentsel alan kullanımı içinde yol miktarının çok olması ya da az olması değil, esas ilke, yol ağının verimli çalışabilecek bir geometrik düzende olmasıdır. Derişik (kompakt) kentlerde toplam ulaşım mesafesi azalmakta, yakıt tüketimi azalmaktadır. Ancak kentin yoğunlaşması, çevre kalitesi, koruma problemleri ve benzeri başka tür problemlere neden olmaktadır. Ulaşım açısından verimli bir özellik olmakla beraber, mekân kalitesi açısından olumsuz sonuçları olabilen bir model olmaktadır.

Kentsel biçime göre ulaşım sistemi de tasarlanabilir. Ulaşım ağı sistemi tasarımı, aynı zamanda bir kent tasarımı sorunudur. Dolayısıyla mekânın tasarımıyla aynı zamanda ulaşım sistemi de tasarlanmaktadır. Bu nedenle ulaşım planlamasından büyük altyapı yatırımları ile etkili sonuçlar beklemek yerine, plancının müdahalesi daha etkili olabilir. Burada kentsel planlamada ulaşımaya yönelik analiz, tahmin ve önerilerin bir ulaşım ana planı kadar olmasa da kapsamlı ve detaylı biçimde yapılması beklenir. Ulaşım planına yönelik birtakım talep analizleri, ulaşım sistemleri yatırımları için zorunludur, ancak yine de çok da büyük bir sonuç beklemem gerekir; çünkü plan burada kentin planı, çalışma ve yaşama alanlarının dağılımı ve yol altyapısının özellikleri çok etkili olmaktadır. Sistemin toplam başarısı sadece ulaşım altyapı yatırımları ile sağlanamamaktadır.

Her ulaşım altyapısının erişilebilirlik üzerinde farklı etkileri bulunmaktadır; karayolu altyapısının yaya kullanımını ve oranını genellikle azaltıcı yönde etkilemesi, raylı sistemlerin bir koridor boyunca duraklar çevresinde yüksek erişilebilirlik sağlaması, otobüs ağının geniş bir alanda erişilebilirliği arttırması, bazı yol yatırımlarının eşikler oluşturması gibi etkiler bulunmaktadır. Erişilebilirlik aşağıdaki ifadelerle tanımlanabilir:

- Erişilebilirlik nüfus ve istihdam ile doğru orantılı, mesafe ve ulaşım maliyeti ile ters orantılı bir göstergedir.
- Yol ağı erişilebilirliği belirleyen en önemli et kentir
- Yol ağının tümleşik ya da ayrık olması bağlantılılık ve erişilebilirliği belirler.
- Erişilebilirlik bir maliyet faktörü olduğundan kentsel işlevlerin yerleşiminde doğrudan ve dolaylı en önemli etkenlerden biridir.
- Erişilebilirlik görel bir göstergedir. Zaman içinde nüfus ve ulaşım altyapısının değişmesine bağlı olarak kent parçalarının erişilebilirlik düzeyi artabilir ya da azalabilir.
- Yol sistemleri tasarımı, yol ağları erişilebilirlik, işlevsel çeşitlilik, mekan kalitesi, trafik ve altyapının verimli kullanımında önemli etkileri olan bir çalışma alanıdır.

Erişilebilirlik dediğimiz bir harita, topografya haritası gibi eşzaman, ya da eşmesafe eğrilerinden oluşan, kentsel alt bölgeler, hatta sokaklar düzeyinde görel bir durumu ifade etmektedir. Altyapı durumuna, nüfusun değişimine göre zaman içerisinde değişen bir özelliktir. Diğer bir deyişle kentsel alt bölgelere nüfusun ne kadar maliyetler ulaşabildiğini gösteren bir gösterge diyebiliriz. Karayolu ağları, daha yaygın alanda etkili olabilmektedir, raylı sistem ise bir koridor bazında daha çok erişilebilirliğin artmasını, ancak diğer bölgelerde görel bir gerilemeye neden olabilmektedir.

Yolların işlevleri zamanla değişmektedir. Dolayısıyla zaman içinde bir bölgenin erişilebilirliği ve kentte erişilebilirlik haritası değişebilir. Çevre yolu, ekspres yollar ilk aşamada eşikler oluşturarak erişilebilirliği olumsuz etkilerken, zaman içinde kent dışında yeni yolların yapılması sonrası kent içi ekspres yollar kentsel bulvarlara dönüşerek, erişilebilirliği olumlu yönde etkileyebilir. Bu durum Trabzon'da da karşılaştığımız planlama problemi olarak değerlendirilebilir. Diğer bir deyişle kentsel olmayan çevre yolu gibi yollar trafiğin başka yollara yönlendirilmesiyle kentlileştirilebilir. Dolayısıyla yollardaki işlevsel değişim kentsel kullanımlarda da bir değişime olanak verir.

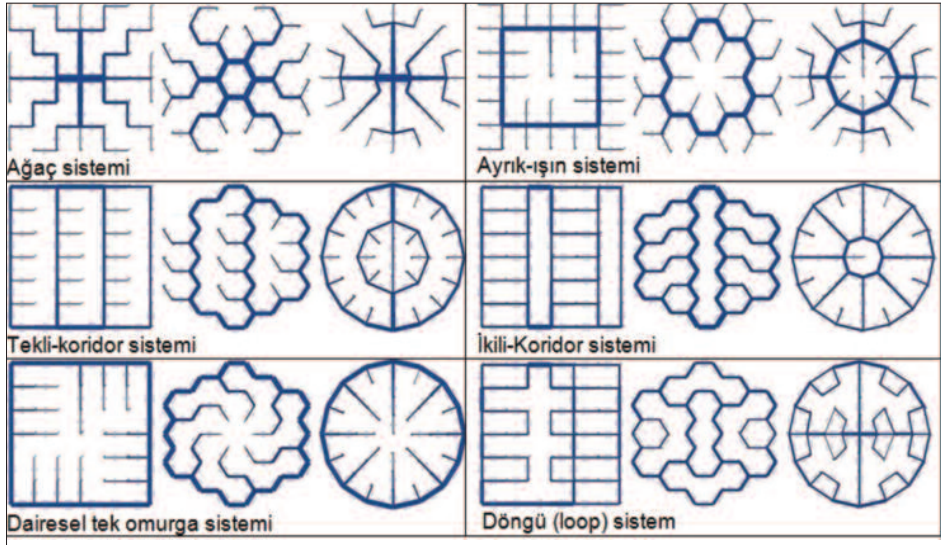
Sadece belirli koridorlardan oluşan bir yol sisteminde, kullanımlar için yer seçimi seçenekleri sınırlıdır. Yani çok az sayıda yol, ama geniş bulvarlardan oluşan

bir kentsel sistemde, arazi kullanımının da çok yaygın olmasını, ticaretin ve farklı kullanımın da çeşitlenmesini bekleyemeyiz. Örneğin, Trabzon'da çok kompakt bir merkez yerleşimi var. Yol ağı kısıtlı. Bu yolların genişletilmesi zorunlu anlamına gelmiyor, ama ulaşım sisteminin bir sıkıntısının göstergesidir merkezin kompakt olması ve genişlemeye olanak veren bir yol sisteminin olmaması önemli bir soruna işaret etmektedir.

Türkiye'deki pek çok kentte yol ağı genellikle taşıt yolu koridorları şeklindedir. Yaya ve yeşil alan sistemiyle ve çevresindeki kullanımlarla bütünleşen yaygın bir yol ağı yerine bir iki önemli cadde ya da bulvardan oluşan bir yol altyapısı ile sınırlı kalmaktadır.

Şimdi kentsel tasarım ile, kentin tasarımında neyi amaçlıyoruz sorusuna; nitelikli mekân üretmek, yaşanabilir mekân üretmek gibi amaçlar sıralanabilir. Bunun yanında mekânı ulaşılabilir yapmak, ihtiyaçları karşılamak, insan yaşamını kolaylaştırmak gibi amaçlar ile sorunun yanıtı genişletilebilir. Acaba planlama uygulamaları bu amaçları ne düzeyde sağlamaktadır? Bunu tartışmak isterim. Bunun için öncelikle planlamanın ulaşım sistemine dair etkili olup olmadığını irdelemek gerekir.

Kentsel erişilebilirliği ve trafik sisteminin performansını etkileyen sistemleri örnek vereceğim. Trafik planlamasında veya ulaşım planlamasında çeşitli sistemler tasarlanır. Bu kentin biçimine bakılarak, talep analizi yapılarak belirlenen sistemlerdir. Kentin formu ve talebin miktarına göre, hangi sistemin uygun olduğu tespit edilebilir.



Şekil 1: Tümeleşik Olmayan Yol Sistemleri Kaynak: Zorlu (2008:)

Yol ağı, ana hatlarıyla 11 sistem üzerine kurulmaktadır. Bu sistemler kent formuna uygulandığı zaman yol ağı oluşturulur. Her yol ağı üzerinde taşıt yoğunluğu tahminleri yapıldığında her yol ağına farklı yoğunluk kademeleri oluşmaktadır. Dolayısıyla her yol sistemi, yerleşme niteliğine göre ve işlevlere göre değerlendirilebilir. Ulaşım sistemleri farklı morfolojik yapılara ve geometrilere uyarlanabilir.

Dolaşım sistemleri içinde incelenen ilk model *ağaç ağ* sistemidir, bu sisteme kırsal yerleşme ve kasaba yol ağı denebilir, bu sistemde bir tane merkez vardır, kırsal alana yayılan yollar zamanla daha ince dallara ayrılır. Merkezde yoğun bir trafik olması beklenir doğal olarak çepere yayıldıkça daha alt kademe yollar tasarlanır. Dolayısıyla hiyerarşi açısından baktığımız zaman, merkezde geniş yoldan başlayıp, çeperde alt kademe yollarla sonlanan yol ağı olarak görülmektedir. Bu sistem büyük ölçekli kentlerde toplu taşıma ağ tasarımı kullanılabilmektedir. Eğer bir raylı sistemden bahsediyorsak, büyük kentlerde merkezden çepere uzanan raylı sistem ağını tarif edebilir. Türkiye’de büyük kentlerin yol ağına da bu sistem temel oluşturabilmektedir. Gelişmemiş bir sistem olmasına rağmen, birçok kentimizin yol ağına baktığımız zaman, ağaç sistemini görüyoruz. Bu sistem nüfusu az olan, ulaşım talebinin az olduğu ve merkezden yayılan ulaşım talebinde kullanılabilir. Büyük ölçekli kentlerde birden fazla merkezin olması, karmaşık bir ulaşım talebi olması nedeniyle ağaç sistemi uygun değildir. Ağaç sistemi zerine kurulu kentlerde sistemi yaygınlaştırmak ve karmaşık hale getirmek yerine her bir koridorun kapasite genişletmeleri yapılmakta ulaşım sorunu yapısal olarak çözülememektedir. Ankara’da İstanbul yolu Eskişehir yolu Konya yolu ve Atatürk Bulvarından oluşan bir ağ görürsünüz. Talebi karşılamadığı için, her seferinde genişletmek, köprülü kavşak gibi yatırımlar ile sorun çözülmeye çalışılmaktadır. Yol ağına çok sayıda güzergah seçeneği sunulmadığından yapısal çözümler geliştirilememektedir. Çünkü ağın kendisi alternatif bir ulaşım tasarımına olanak vermemektedir. Dolayısıyla bir koridoru güçlendirmek gibi çözümler aranmaktadır. Aslında burada sorunun arkasında 1930’lar 40’lar 50’lerdeki planlamada yol ağının ağaç şeklinde tasarlanmış olmasının sebebi vardır. Yol ağı karmaşık ve gelişmiş değil, oldukça sade ve yetersizdir.

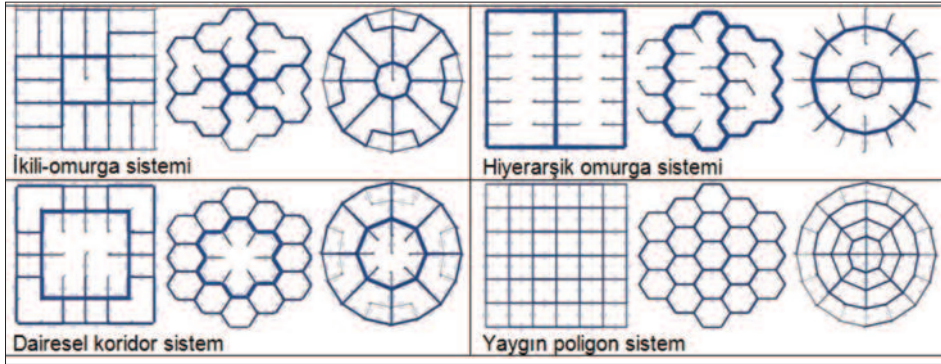
Yol sistemi tasarımında kullanılabilen diğer bir seçenek ise *ayrık ırsın* sistemidir. Bu sistem özellikle kent merkezi çeperinde ulaşım ağı tasarımında kullanılmaktadır. Eğer merkezde yayalaştırma yapılıyorsa ve toplu taşıma sistemi merkezde öngörülüyorsa, merkezin dışında çevre yolu, ikinci çevre yolu gibi birtakım çözümler geliştirilmektedir.

Diğer bir model ise daha çok konut alanlarında kullanılan *tekli koridor* yol sistemidir. Yoğunluğun çok olmadığı konut alanlarında belirgin bir yol hiyerarşisi olan bu ağda yol genişliklerinin ne şekilde çıkması gerektiği sayısal olarak trafik analiziyle anlaşılabilir. Bunun benzeri başka bir sistem ise *ikili koridor* sistemidir.

Omurga sistemi, daha çok küçük bir kent parçası, konut yerleşkesi için kullanılan, ancak kent genelinde bir ulaşım sistemi tasarımında kullanılmayan bir sistemdir. İkili omurga, ise daha yaygın olarak kullanılan bir sistem; Avrupa’da ve dünyada pek çok kentte gerek kentlerin genel ulaşım sistemi ve gerekse kent merkezlerinin yıl ağı tasarımında uygulanmaktadır. Bu sistemlerin geometrik tercihi (kare ızgara, altıgen ya da dairesel) tamamen kentin morfolojik özellikleri ve tasarım geometrisiyle ilgilidir. Diğer bir sistem olan *hiyerarşik omurga*, daha çok belirli bir kent parçası ve konut alanlarında uygulanmaktadır. Kent bütünü için yeterli olabilecek nitelikte ve esneklikte değildir.

Döngü sistemi 1960’larda Amerika’da yeni kentler ve konut gelişme bölgelerinde uygulanmıştır. Erişilebilirliği ve güzergah seçenek sunma kapasitesi düşüktür, ancak trafik yoğunluğunun yüksek olmadığı yerlerde az maliyetli bir ağ kurulmasına olanak verir. Yerleşme içinde sosyal mekân yeşil alan ve benzeri alanlar yaratmaya yönelik, trafiği denetleyen bir sistemdir. *Dairesel koridor sistemi* de daha çok yeni bir yerleşim alanının merkezi veya kent merkezlerinde uygulanan bir sistemdir.

Ulaşım ağları içinde büyük ölçekli kentlerin yapısına, yüksek ve karmaşık bir ulaşım talebinin olduğu kentlere yönelik uygulanan sistem ise *yaygın poligon sistemi* olarak tanımlanmaktadır. Önceki sistemlerde belirgin bir hiyerarşi ortaya çıkarken, yaygın poligonda hiyerarşik bir düzen zorunlu olmamaktadır. Talebin esnek bir sistemle karşılanması, çok sayıda güzergah seçeneği sunulması, yol yapısında gerektiğinde çok çeşitli işlevsel kademelenmelere olanak vermesi nedeniyle dayanıklı ve güçlü bir sistem olduğu tespit edilmiştir.



Şekil 2: Tümleşik ve Yarı Tümleşik Yol Sistemleri

Ulaşım talebi (örneğin taşıtlar) hiyerarşik yol ağlarına atandığı zaman, belirli yollar çok yoğun belirli yollar ise atıl kalmaktadır. Yaygın poligon sisteminde ise belirgin bir hiyerarşi ortaya çıkmamaktadır. Çünkü yaygın ağlarda A noktasından B noktasına çok sayıda güzergah seçeneği olduğundan, kullanıcılar ağ üzerinde tercih yaparak bütün yolların kullanılmasını sağlamaktadır. Dolayısıyla

herhangi bir yolu güçlendirmenin çok gereği çıkmayabiliyor. Tabii bu durum bütün yolların eşit enkesitte ve kapasitede olacağı anlamına gelmemektedir.

İlk sıralarda incelenen ağlar, *ayrık* ve *hiyerarşik*, son sıralarda incelenenler ise bunlara *tümleşik* olarak adlandırılmıştır. Ağaçsı ağlarda ise, hiyerarşik yani trafik yoğunluğu açısından dengesiz bir kullanım ortaya çıkmaktadır. Tümleşik ağlarda yolculuk mesafesi ve zamanı daha kısa, yolların verimliliği (kapasite kullanım oranı, trafiğin dengeli dağılımı) daha yüksek çıkmaktadır. Tümleşik olmayan sistemlerde çeperdeki yollarda trafik talebi az olmaktadır, ancak yol enkesiti geniş olduğunda sistem verimsiz işlemektedir. Bazı kentlerde gelişme bölgelerinde geniş yollar bulvarlar tasarlanmaktadır. Örneğin, Ankara Batıkent'te geniş enkesitte, her iki yönde 3er şerit genişlikteki yolların kullanım oranı düşüktür. Buna karşın trafiğin yoğun olduğu kent merkezinde iki yönde 2şer şerit bulunmakta ancak talebi karşılamamaktadır. Bu durum verimsiz ve orantısız bir yol ağı tasarımı olarak değerlendirilebilir. Diğer bir deyişle kent genelinde kapasite kullanım oranı dengesizdir.

Yol ağı tasarımında *yaygın ağ* olarak adlandırılan tümleşik ağlarda, verimlilik, kapasite kullanımındaki denge yüksek çıkmaktadır. Bu sistemler çok farklı ulaşım önerilerine uygun kullanılabilen, yol ağında çeşitli seçenekler uyarlanabilmektedir. Örneğin bir raylı sistem tasarımında çok farklı güzergâh seçenekleri, bir trafik düzenlemesinde çok farklı yönlendirme seçenekleri sunmaktadır.



Şekil 3: Barselona Kenti Yol Ağı

Tümleşik sistemlere en iyi örneklerden biri Barselona yol ağıdır. Bu yol ağı 1859 tarihinde hazırlanan Cerda Planı'nda öngörülmüştür. İlgili tarihte 500.000 nüfusun ihtiyacına göre atlı araba ve tramvay kullanımına göre tasarlanmıştır.

Yolların toplam kentsel alan kullanımları içindeki oranı yüksektir, ancak yol oranının yüksek olması ulaşım sisteminin yeterli olmasını garanti etmez; önemli olan ağın, topolojik özellikleridir. Yoğun kullanımlı alanlarda tümleşik ağlar gerekmektedir. Döneminde yol genişlikleri ve ağın bağlantılık düzeyi yüksek, kullanım oranı düşük iken zamanla otomobilin yaygınlaşmasıyla kullanım oranı artmıştır. Ancak yollar sadece gelecekteki ulaşım talebini karşılamak için değil, aynı zamanda yaya çeşitli amaçlarla kullanılabilir açık kamusal mekan olarak tasarlanmıştır. Yol ağı aradan geçen 160 yıl sonrasında dahi yeterli olabilmektedir. Kentsel kullanım yoğunluğa ve bu kullanım çeşitliliğine rağmen sistem işleyebilmektedir. Cerda Planı'nın ilk halinde yapı emsali 1 olarak öngörülmüş, zaman içinde 2 emsale arttırılmış, bazı bölgelerde 3 emsal uygulanmıştır. Buna rağmen yol altyapısı talebi karşılayabilmektedir. Bunun en önemli nedeni yolların tümleşik sistemde tasarlanmış olmasıdır. Günümüzde Barselona kentinde otomobil sayısı bin kişiye yaklaşık 450 araçtır. Bu rakam Türkiye'deki kentlerin ortalamasının yaklaşık üç katıdır. Türkiye'de otomobil sahipliği gelişmiş ülkelere göre oldukça düşük olmasına rağmen ciddi trafik sorunları yaşanmaktadır ve bu oranın üç katına ulaşması durumunda ulaşım altyapısının yetersiz kalacağı açıktır.

Türkiye'deki otomobil sayısı iki katına çıkarsa, ki belediyeler ve kamu otoriteleri raylı sistem yapma konusunda da çok büyük yatırımlar gerçekleştirememektedir, bu kentlerin yol ağlarının taşıt yoğunluğunu kaldırabilecek nitelikte tasarlanması gerekir, ancak bu gereklilik daha fazla yol oranı anlamına gelmemektedir. Verimli çalışan, işlevsel bir yol ağı tasarımı daha etkili çözümler sunabilmektedir. Her kentin yol ağının Barselona gibi olması gerekmiyor, ancak bu özellikteki ağlarda her türlü trafik yönetim sistemi uygulanabilir. Ağın sunduğu çok fazla seçenek vardır, ancak ağaç modeli ya da koridor modeline göre tasarlanmış tümleşik olmayan ağlarda trafik yönetim sistemi etkili olamamaktadır. Koridor ve ağaç sistemlerinde köprülü kavşak ve alt geçit gibi hızlı yollar da etkili olamamaktadır. Çünkü sistemin taşıma kapasitesi, esnekliği ve yapısal bağlantılık düzeyi düşüktür.

Aşağıdaki şekilde Madrid'den bir yol ağı örneği görülmektedir; peyzajıyla güçlendirilmiş, hem mekân yaratan hem trafik problemini çözen bir kent dokusu ve sokak düzeni tasarlanmıştır.



Şekil 4: Madrid’de Bir Konut Bölgesi Sokak Düzeni

Aşağıdaki ise Meksika’da bir yol ağı örneği, 20. Yüzyılın kenti daha Amerikan tarzında. Amerika’da da birçok kent bu şekildedir ve yol kullanım oranı yüksektir. Sebebi de 1000 kişiye 600, aile başına 2 otomobil düşmesidir. Dolayısıyla çok fazla yol alanı rezerv edilmiştir.



*Şekil 5:
Puebla/Meksika Yol
Ağı*

Aşağıdaki şekilde Amsterdam'dan bir sokak dokusu örneği görülmektedir. Bu bölgede yolların toplam taşıt içindeki oranı yüzde 10'u geçmiyor. Yani yol oranının illaki yüksek olması gerekmiyor. Amsterdam, otomobil sahipliği yüksek olmasına (bin kişiye düşen otomobil sayısı 400'ün üzerindedir) karşın bisiklet kullanımının yaya kullanımının yüksek olduğu, toplu taşımın yüksek olduğu bir kent olarak öne çıkmaktadır. Türkiye'nin iki katından fazladır, ancak otomobil bağımlılığı düşüktür. Bir konut çevresi, bir mekân kalitesi yaratmıştır. Bir trafik problemi veya otomobili teşvik etmeyen bir sistemdir. Dolayısıyla en azından güçlü bir ulaşım altyapısı yoktur, ama bir mekân kalitesi vardır.



Şekil 6: *Amsterdam'da Bir Konut Bölgesi Sokak Düzeni*

Aşağıdaki örnek ise Granada'da 15. Yüzyıldan kalma Albazin Mahallesi kent dokusu. Burada da otomobil kullanımı düşüktür, sınırlamalar vardır, ancak mekân vardır. Otomobil kullanımına olanak vermeyen bir doku. Eğer yaşanacaksa bu dokuda yaya olarak yaşanır. Çeperlerde taşıt ulaşım altyapısı vardır. Buraya bir ulaşım sistemini adapte etmek isterseniz problemi çözersiniz, ama mekânı kaybedersiniz. İspanya'da da kimse Grenada'nın Albazin Mahallesine trafiği çözmek için dokuyu bozarak yol yapmaz, bu mahalleye dokunmaz.



Şekil 7: Granada Albazin Mahallesi Konut Bölgesi Sokak Düzeni

Şimdi var olan kentsel dokularımızda belli bir ağdan bahsedebiliriz. Aşağıdaki şekillerde son yıllarda planlı olarak gelişmiş, planın uygulandığı kentlerde nasıl dokular üretildiği görülmektedir. Şimdi bu ağ, az önceki sistemlerden hangisine uyuyor ve bu ağ ne tür bir mekân yaratıyor?



Şekil 8: Ankara'da Konut Bölgesi Sokak Düzeni

Türkiye'deki 2007-2008'de yaptığım bir analizde (Zorlu, 2009), Türkiye'de ortalama yollara ayrılan alan %22-30 arasında değişmektedir, yani Barcelona'ya yakın bir oran. Ancak, Türkiye'deki kentlerde yol oranının fazla olması ulaşım sorununu çözmekten öte mekan israfına neden olan bir sorun olmaktadır. Çünkü yollar işlevsel değil belirli bir sisteme uymamakta ve mekan yaratmamaktadır. Bir kentsel mekân olarak, bir sosyal mekân olarak kullanılıyor mu, ulaşımında bir işlevsel rolü var mıdır, yollar hangi amaçla planlanmaktadır, kentleri neden böyle tasarlıyoruz sorusu akla gelmektedir. Yol ağı bu şekilde tasarlanmış bir kentte ortaya çıkaracak ulaşım problemi sinyalizasyonla veya köprülü kavşakla veya çözülemez. Çünkü yol ağının kendisi, az yukarıda anlatılan sistemden herhangi birini adapte etmeye uygun değildir.

Aşağıdaki örnek, Mersin'de yeni gelişme bölgesinden bir örnek. Tamamen plana göre uygulanmış bir yerleşme dokusu. Bu bir kasaba planıdır, bu bir kentsel doku değildir. Burada mekân da üretilmemiştir. Yani bir kentsel çevre yaratılmamıştır. Bir ulaşım sistemini çözmeye veya ulaşımın işlevsel bir yol sistemi önerilmemiştir.



Şekil 9: Mersin'de Konut Bölgesi Sokak Düzeni

Aşağıdaki şekilde Trabzon'dan yeni gelişme alanı örneği görülmektedir. Şimdi burada nasıl bir kentsel dokudan bahsedebilir miyiz? Yani bir mekân kalitesi, mekânsal çevre oluşturulmamakta, yolun bir işlevselliği bulunmamaktadır.



Şekil 10: Trabzon'da Konut Bölgesi Sokak Düzeni

Bu kentsel alanda bir trafik analizi yaptığımız zaman, bu yolların büyük orandaoranında atıl kaldığı görülecektir. Yolları kullanan taşıt sayıları elde edilebilirse yol kapasite kullanım oranı hesaplanabilir. Kapasite kullanım oranı %20-30'lar düzeyinde çıkacaktır diye tahmin ediyorum. Dolayısıyla bu kadar yol ihtiyaca uygun olmadığı gibi bir kentsel çevre de yaratmıyor, dolayısıyla bir mekân israfı söz konusu. Yolların kentlileşmesi dediğimiz zaman, aynı anda kentsel mekan olarak kullanılabilirlikleri, kentsel doku oluşturabilme ve trafik yoğunluğunu karşılayabilme düzeyi ifade edilmektedir.

Ankara, Mersin ve Trabzon'da verilen örneklerde bir kasaba dokusu olduğunu, bir kırsal doku olduğunu, dolayısıyla hani çok yüksek yoğunluklara veya trafiklere göre değil veya bir mekânsal kentsel çevre oluşturmaya değil de bir arazi geliştirme, işte konut üretimi gibi çok ekonomik nedenlere dayandığını görüyoruz.

Yolun kentlileşmesiyle neyi kastediyoruz? Yolun geometrisinin, yolunun ağının kesitinin kentsel karakter göstermesi anlamına da gelmektedir. Yollar için geliştirilen birtakım kesitler vardır; sosyal kullanım ve benzeri kullanımlara olanak sağlar. Bunların bir yaya mekânı olması gerekmiyor, bir trafik mekânıdır. Yol geometrisi ağı ulaşım talebine göre dönüştürülebilir. Bir çevre yolu zamanla kent içi yolu haline gelebilir, kent içi bir sokak, gerektiğinde daha işlevsel yüksek kademeye yola dönüştürülebilir. Kent içinden geçen şehirlerarası yollar, (örneğin bu Trabzon'da Tanjant yolunu söyleyebiliriz) kentsel bulvarlara dönüşebilir. Gele-

cekte çevre yolu yapıldığında, bu Tanjant yol bir şehirlerarası yol olarak mı kalacak? Kentlileşmiş bir kentsel bulvara dönüşebilecek mi? Evet, viyadükler var, çok dik kesitler var, ama bu çevresindeki mimari tasarımlarla kentsel tasarımlarla, o yolun çevresini kullanımlar, yayanın kullanabileceği, hızın denetlenebildiği, çevresinde ticari ve sosyal mekânların gelişebildiği bir bulvara dönüşebilir mi? Şu an hızlı geçen bir ekspres yolu niteliğindedir. Dolayısıyla bu problem, yani yolların kentlileşmesi dediğimiz zaman aklımıza iki şey geliyor: Bir, mühendislik çözümleriyle ortaya çıkmış şehirlerarası birtakım yolların kentsel karaktere dönüşümü. Tabii bu dediğim gibi alternatif yolların yaratılmasıyla mümkündür. İkincisi, yolların dokusunun bir kasaba dokusundan bir kent dokusuna -ki, bunu az önce birtakım ulaşım sistemleriyle anlatmaya çalıştım- kentsel dokuya dönüştürülmesi sağlanabilir mi? Sorusunu öne sürmek istiyorum.

Planlamada “geniş bulvarlar tasarlayalım” yaklaşımı tamamen olmasa da büyük oranda geçerli olmayan bir kanıdır. İsraf edilen, kamuyu büyük zararlara uğratan, gereğinden fazla geniş çeperlerde yollar yapılmaktadır. Ancak bu yollar genellikle işlevsel olmamaktadır. Kent merkezi ve çevresinde veya yeni gelişme alanlarında işlevi olan, daha fazla yola ihtiyaç var bu açıktır.

Özetlemek gerekirse, bir yol ağı tasarımı dediğimiz şey temelde imar planının konusu olan kentsel ölçekte bir problemdir. Bu aşamada biz ulaşım sistemini tasarlamış oluyoruz, trafik sistemini de dolaylı olarak tasarlamış oluruz. Dolayısıyla bunun üzerine gelecek olan mühendislik çözümü, sadece bunun uygulamasını, bunun belirli oranda düzelmesine olanak tanır.

Ulaşım sistemini eğer tamamen bir mühendislik çözümü olarak gördüğümüz zaman mekân kalitesinden, mekândan vazgeçmiş oluyoruz. Mekânı elde etmeye çalışıp, ulaşımı ihmal ettiğimiz zaman, yetersiz bir sistem ortaya çıkabilmektedir. Dolayısıyla bu dengenin kendisi bu verimlilik üzerinden sağlanabilir. Problem kaynak problemi değildir. Problem DOP ve benzeri ortak alan oranıyla sınırlı değildir. Bunun verimli kullanılması, uygun tasarlanmasıyla ilgilidir diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

KAYNAKÇA

Çalışkan O. (2004) “Urban Compactness: A study of Ankara Urban Form, Yüksek Lisans Tezi, ODTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Ana Bilim Dalı, Kentsel Tasarım Programı.

Marshall, S. (2005), *Street Patterns*, Spon Press, New York.

Ritter, P. (1964), *Planning for Man and Motor*, Pergamon Press, London.

Southworth M. and Ben-Joseph E. (2003) *Streets And Shaping of Towns and Cities*. Island Press, Washington, DC. ,

Yerra, B. and Levinson, D. (2004) The Emergence of Hierarchy in Transportation Networks. *Annals of Regional Science*.

Zorlu, F. (2008) “Kentsel Doku Trafik İlişkileri”, METU Journal of Faculty of Architecture, 2008/1 (25:1), 81-104

Zorlu F. (2009) “Fiziksel Planlamada Kentli Haklarını Savunmak: Kentsel Ulaşımında Kentsel Çevre Kalitesi ve Kentli Hakları” 33. Dünya Şehircilik Günü Kollokyumu, TMMOB Şehir Plancıları Odası, Antalya.

SORULAR KATKILAR YANITLAR

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Fikret Hocaya da çok teşekkür ediyorum. Fikret Bey de bize ulaşım planlamasının aslında bir kentsel planlama ve tasarım sorunu olduğunu söyledi. Kent formu ve planlaması ve tasarımının aslında ulaşım planlamasını da doğrudan belirlediği etkilediği tezini ayrıntılı örneklerle bize sundu ve mevcut kentlerimizde aslında sorunun yollar için ayrılan alanın yetersizliğinden ziyade, bunların belirli bir planlama ve tasarım ilkesi etrafında ağ oluşturacak anlayışla yapılmadığı için, verimli kullanılmaması nedeniyle istediğimiz sonuçları alamadığımızı söyledi.

Şimdi her üç sunuş da bence birbirinden değerli ve bilgi verici, anlatıcı, örnekleriyle de ufuk açıcı sunuşlardı. 20 dakika içinde soruları alalım ve hangi hocalara yöneliyorsanız o hocanın da ismini söylerseniz. Hepsini bir seferde alacağım ve daha sonra da konuşmacılara bunların yanıtlarını vermeleri için bir kısa 5'er dakikalık süre tanıyacağım. Dolayısıyla hocalarımızdan da ricam not alırlarsa eğer yöneltilen sorularla ilgili olarak kendilerine, işimizi kolaylaştırır hızlandırır.

Şimdi sol taraftan başlayalım ve sağa doğru soruları alalım. Evet, buyurun. Kendinizi de tanıtırsanız memnun oluruz.

Utku CAN- Fikret Hocamın sunumunda, Ulaşım ana planını beklemeden planının yapması gerekenler nelerdir? bahsetti. Birazcık daha açabilirse sevinirim.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Teşekkürler. Başka efendim sol taraf, ortaya geçmeden yine sol taraftaki soruları tamamlayalım.

Umut ÜRÜN (Van Büyükşehir Belediyesi)- Ben Ela Hocama bir soru yönelteceğim. Bu yol kademelenmesine ilişkin bir sunum yaptı. Buradaki standartlar hocamızın kendi belirlediği standartlar mı? Burada birçok ulaşım ana planını incelediğimizde, her ana planda planı yapan firma ya da kuruluş kendi yol kademelenme çalışmasını yaptığını görüyoruz. Örneğin, hocamızın sunumunda ana arter dediği yol tipine birinci derece yol ya da toplayıcı yol olarak belirttiği yol tipine yerel yollar şeklinde yol sınıflandırılması yapılmış. Acaba bu konuda ortak bir standart geliştirilmesine yönelik bir çalışma var mı? Türk Standartları Enstitüsünün buna yönelik belirlediği standartlar var mı?

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Teşekkür ederiz. Başka efendim sol taraftan bir tane daha alabiliriz varsa. Tamam, üçüncüyü de alalım ortaya geçelim.

Deniz ÖZGÜR (İnşaat Mühendisi)- Fikret Hocama değerli açıklamalarından dolayı teşekkürler. Şunu söylemek gerekiyor. Aslında Fikret Hocam tüm bu toplantıların ülke genelinde yapılan toplantıların sonucunu tek bir noktada analiz edebiliyoruz. Maliyet tamam var, iş insanı mühendis hepsi var, kamu alanı var, planlılara büyük bir iş düştüğünü dile getiriyor.

Ben de şöyle izah etmek istiyorum olayı. Hani Ankara'dan İstanbul'dan İzmir'den ve diğer ülkelerden örnekler verildi. Ben de Trabzon'dan örnek vermek istiyorum; hani Karadeniz sahil yolu malum. Yapıldığında şöyle bir insanların mühendisliğin aklın bilimin bertaraf edilip, sadece kapitalizme mahkum olan şirketlerle, yarışında koşan zihniyetin ortak bir projesi bu. Hani yol yapıldığında güzergâh daha ortada yokken “bakan kitabına uydururlar” diyor. Dönemin bakanı “Samsun'a 3 saatte gidilecek” diyor ki, hesaplandığında 120 kilometre bölü saat hızla gidilmesi gerekiyor. Bu yolda mümkün müdür?

Baktığımda bu işi daha çok ismi önünde sıfatı olanlar, hani siz değerli bilim hocaları veya şöyle izah edeyim, toplum mühendisi sıfatına sahip olanlar değil de, daha çok kamuda sıfatsız veya başta da belirttiğim gibi oy kaygıları olanların planlaması bu sonuçları doğuruyor.

Şunu da ilave etmek istiyorum: Bu coğrafyadaki insanlar TMMOB'a çok güveniyorlar. Sizlerin yaptırım gücü olması gerekiyor, olayı planlayıcılar üzerine atmamak gerekiyor. Sizlerin TMMOB olarak bir yaptırımı olması gerekiyor. Eğer sizlere rağmen Karadeniz sahil yolu kaya denize dönüşmüşse, Sümela Manastırına kaçak kat atılmışsa, Uzungöl uzun havuza dönüştürülmüşse, Araklı'da sit alanına çöp depolama tesisi yapılıyorsa, daha sayabileceğim onlarca örnek var tabii ki. Yeni daha 5 yıllık bir kentten söz ediyoruz, Boztepe'deki yerleşim alanından. Daha yolu olmadığını dile getirmek istiyorum.

Eğer bunlar yapılıyorsa yanlış anladığınızı istemem kesinlikle. Dediğim gibi toplum mühendisi sıfatına sahip olan insanlara daima üniversite hocalarımıza daima saygımız var. Eğer bunlar sizlere rağmen yapılıyorsa, çok özür diliyorum bu dükkânı kapatalım diyorum. Yani yaptırımın daima öncelikli proje üzerinde her şey on numara her şey güzel, her şey yerinde. Mühendislik aklın bilimin kriterleri her şekilde uygulanmış, ama eğer bilginin her zaman pragmatist olduğunu dile getiriyoruz biz üniversitelerde. Biz ortada bilimden bir şey göremiyoruz. Biz Karadeniz sahil yolunda hani Berlin duvarı görüyoruz, Çin Seddi görüyoruz.

Kolay gelsin.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Teşekkür ederim. Arkadaşımız kısa bir manifesto sunduğu için tabii alkış aldı, hak etti. Peki, orta grupta var mı sorular? Lütfen arkadaşlarımıza yönelteyim.

Merve ÖZEN- Merhabalar. Cengiz Hocama şunu sormak istiyorum. Yapılaşmış

bir alanda, özellikle Trabzon gibi organik dokuya sahip bir alanda peyzajı nasıl kullanabiliriz ulaşım için? Yani bunu nasıl yaratabiliriz? Ela Hocama ise, şöyle ütöpik bir soru sormak istiyorum. Bugün Trabzon'da ulaşımı tamamen araca kapatırsak ve sadece toplu taşımaya izole edersek, toplumun buna alışma süreci nasıl olur ya da adapte olabilir mi?

Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Teşekkür ederiz. Evet, bir kişi daha vardı yine. Evet, buyurun.

Bilal Tansel ERDEM (Şehir Plancısı-Tokat)- Ela Hocamı, Fikret Hocamı iyice dinledim. Ben şöyle bir sonuca vardım.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Cengiz Hocamı da iyi dinlemişsindir.

Bilal Tansel ERDEM (Şehir Plancısı-Tokat)- Tabii ki sonuna kadar, yalnız onlarla alakalı olduğu için o soruyu kendilerine yöneliyorum. Dikkat ettiğim kadarıyla gelişmiş ülkelerde ulaşım sorunu yok, az gelişmiş ülkelerde ve ülkemizde var. Acaba bunun sahip olunan sosyoekonomik düzeyden daha fazlasını arz etmekten dolayı olabilir mi? Araç kullanımını olarak.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Teşekkür ederim. Başka var mı efendim orta grupta. Evet, bir de sizi alalım.

Nagehan SEZGİN- Hocam genel olarak dedik ki, hani olması gerekenler ve olanlar. Olması gerekenler genelde Türkiye dışından örnekler ve olanlar bizden olanlar. Peki, Türkiye gerçekten planlama konusunda bu kadar kötü mü? Türkiye'de verilebilecek iyi bir örnek yok mu? Hiç yok mu yani?

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Peki, bunu da soralım. Evet, sağ tarafa geçiyoruz. Bu grupta var mı efendim soru sormak isteyen sağ tarafta. Bir tane olsun alalım yani, yok mu hiç? Bir tane soru var.

İnci GÜNGÖR- Trabzon'da şehir plancısı olarak çalışıyorum, biraz da KTÜ'de ders veriyorum ve Trabzon ulaşımını 1996'dan beri emek vermiş; işte yolun yayalaşması, Uzun Sokağın ilk 1994-96'da öncüsü olan, bugün meydanın yayalaşması, ama ulaşım –ulaşım değil de daha çok trafik diyeyim- trafik projesine emek vermiş. Bir kısmı uygulanmış, işlerine gelini uyguluyorlar, işlerine gelmeyeni uygulamıyorlar.

Ben çok genel bir şey, belki üç hocamın da gözünden kaçmadığına eminim, ama hatırlatmadıkları için, hem soru gibi hem katkı gibi olacak. Şimdi olayı ulaşımaya ayrılan yolların yüzdesi olarak bakmak... Hepimiz biliyoruz, yani alanın yüzde

22 yüzde 30 oranında yola ayrıldığını biliyoruz, ama şunu gözden kaçırdık diye düşünüyorum. Özellikle Cengiz Hocaya söylüyorum. Planlama dediniz, tabii ki bu onu içeriyor. Nüfus yoğunluğu, yani emsale dayalı imar haklarının belirlenmesinde, hani herhangi bir alanı planlarken veya mevcut planlarda revizyon yapılırken verilen emsaller o kadar yüksek ki. Yani bugün Türkiye’de ortalama, işte 114 araç kaç bin kişi diye konuşuldu. Bu iki misline çıkarsa, bu beş misline de çıkabilir. Şöyle bir yazı okumuştum; alanının yüzde 5’i üzerinde bütün insanlar yaşıyor. Yani batı ülkelerinde imarlı alanlar, yani nüfus yoğunluğu olarak alınan alanlar, 100-150 yoğunluk gibi. Yani bizde biliyoruz hepimiz biz plancı olarak, yani bir emsal aşağı yukarı 250 yoğunluğa tekabül ediyor bir çoğunluğa tekabül eden. O zaman da alanın yüzde 75’i yüzde 70’leri konut alanı donatı alanı, konut dışı alanlar. Yani donatı alanı olarak ayrılması gerekiyor.

Yani bütün alanın yüzde 75-80’lerinin donatı olması gerektiği 250 yoğunlukta ki, bu 1 emsale tekabül ediyor. Bugün Türkiye’de 5 emsaller kullanılıyor, telaffuz edilir hale geldi İstanbul’da Ankara’da. Hatta 5’i telaffuz edemiyorlar da, ticarette 2 emsal artı konut kısmı 3 emsal diye kullanıldığını ben tanıgım bunun, İstanbul’da çalışırken de. Onun için bence alanın yüzdesi olarak bakmak yerine, yoğunluk kişi sayısına tekabül edecek veya yoğunluğa tekabül edecek yüzde oranı olarak ulaşım veya trafik alanlarının ayrılması gibi yeni bir model gerektiğini düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Çok teşekkür ederiz. Evet efendim, şimdi 10 dakikamız var, ama 5 dakika sarkabilir. 5’er dakika her hocamızdan rica edeyim. Bu sefer tersten başlayalım, önce Fikret Hocaya söz vereyim.

Yrd. Doç. Dr. Fikret ZORLU (Mersin Üniversitesi Şehir Bölge Planlama Bölümü)- Teşekkür ederim Sayın Başkan. Bana yöneltilen sorulara yanıt vermeye çalışayım. Ulaşım ana planını beklemeden plancının yapması gerekenler nelerdir? Şimdi önce ulaşım planları yapılırken arazi kullanım planı üzerinden birtakım matematiksel analizler anketler sonucunda bir tahminde bulunulur ve bir altyapı ve sistem önerilir. Burada amaç bir raylı sistemse ki, Türkiye’deki ulaşım planları ağırlıklı olarak bir raylı sistem fizibilitesi şeklindedir, buna yönelik talep analizi yapılır, amaç yol sisteminin etkin kullanımı ve trafik sorununu çözmek ise yol genişletme, kavşak önerisi ve trafik yön düzenlemesinden ibarettir ulaşım planı.

Bir ulaşım planı yeni bir yol öneremez. Sebebi; var olan planın üzerine inşa edilmesidir. Bir yolun geometrisini değiştirmez, onun mühendislik ölçülerini verebilir. Dolayısıyla bu bütün yolun genişliği, özelliği, yol ağı özellikleri ve benzeri şeyler kentsel planlanmada belirlenebilir. Bir plancının, “*ben planı tasarlarım ulaşım ile ilgili kısımları ulaşım plancısı çözsün*” veya “*ulaşım planlamasıyla çö-*

züksün” yaklaşımı sonuç getirmeyecektir. Bir imar planında yolun geometrik özellikleri de, gerekiyorsa raylı sistem, gerekiyorsa trafik yönetimi de, durağı da bunların hepsinin önerilmesi beklenir. Talebin de tahmin edilmesi lazım, çok detaylı olmasa da. Dolayısıyla plancının bir bu ulaşımaya yönelik fikri bilgisinin olması anlamında yapabilecekleri var diye düşünüyorum.

Plancının yaptırımı ya da etkisi neler olabilir? Dünyanın her tarafında yanlış yatırımlar yapılmaktadır. Bireysel olarak meslek alanınızın dışında bir vatandaş olarak yapıp itiraz edebilecekleriniz var; buna gücünüz yeter ya da yetmez. Plancı olarak var olanı nasıl dönüştürebileceğimiz önemlidir. Örneğin Trabzon’da bir Tanjant yolu var ve siz bu aşamada bir plancı olarak bunu nasıl kentleştirirsiniz ve bir sosyal faydaya dönüştürürsünüz. Çoğu zaman yatırım kararında plancı etkili olmayabilir ama şunu da kabul etmek lazım ki, dünyanın hiçbir yerinde de bu kadar böyle her şey kolay değil plancılar için, böyle problemlerle karşılaşılıyorlar. Planlamada biz nasıl ki iklim, coğrafya, nüfus ve demografiyi girdi alırız, bunun yanında siyasi bir iklim var ve hukuki iklimi var. Bunun içerisinde mesleği açısından neyi yapabilir? Plancının politik pozisyonu veya karşı duruşu ayrı bir alandır, ama mesleki olarak da bir katkı sunabilmek lazım.

Ulaşım sorunu gelişmişlik mi gelişmemişlik sorunu mudur? Dünyada gelişmiş ülkelerde ulaşım sorunu daha fazladır. Türkiye’deki kentleri, dünyadaki birçok kentle kıyaslısak, Türkiye’de ulaşım ve trafik problemi çok hafiftir. Dünyadaki ulaşım problemlerinin en önemli kaynağı yüksek taleptir. Zenginlik nedeniyle otomobil sahipliğidir, aşırı taleptir. Ama Türkiye’deki ulaşım probleminin ana problemi talep değildir. Henüz dediğim ekonomik gelişmişlik, kişi başına tüketimlerimiz filan dünyadaki birçok ülkenin altındadır. Bunlar artarsa ulaşım sorunlarımız katlanır. Dolayısıyla Türkiye’deki problem tasarım ve planlama konusundaki yöntem hatalarıdır. Gelişmiş ülkelerin kentlerindeki ulaşım probleminin temel kaynağı yol tasarımı ve planlama değildir.

Türkiye’de iyi örnek yok mu? Genel anlamıyla iyi bir ulaşım planlama uygulama deneyimi veya kent deneyimini çok göremiyorum. Ama tekil örnekler var. Dünyada da verdiğimiz örnekleri saysanız 30’u 50’yi geçmiyor 3 bin 4 bin tane kent içinde. Biz böyle bir yabancı meraklılığı yapmıyoruz. Dünyada bulabildiğimiz, 30 tane iyi örnek var, onları sunmaya çalışıyoruz. Türkiye’de de iyi örnekler var, bazı çabalar var, örnekler var. Başka bir konu olsaydı, kent mekânına yönelik çok örnek verirdim, ama ulaşım ile ilgili çok sayıda örnek veremiyorum.

Yolların oranı yoğunlukla ilişkili midir? Evet, doğrudur. Türkiye’de kentlerde bir plan hazırlanırken yoğunluk istendiği kadar emsal verilebiliyor mu? Veriliyor. Türkiye’de bu anlamda yoğunlukları sınırlayıcı bir hukuki düzenleme yok, herhangi bir sınır yoktur, bir eşitlik ilkesi veya herhangi bir kural yoktur. Dolayısıyla bu dengesizliğin çözümü ne olacak? Esas sorun budur.

Dünyada da bazı kentlerde yüksek yoğunluklar vardır, ama kazanç vergilendirilerek kamuya kazandırılır ve ona yönelik de altyapı vardır. Bu oran artabilir mi? Yolun oranı önemli değil dediniz ya, ben de bunun önemli olmadığını söylüyorum. Bunun iyi kullanılmasıyla ilgilidir. Maalesef kentleşmeye yönelik bir hukukun olmadığı (imar mevzuatı sınırlı bir düzenlemedir) bir durumda bu anlamdaki problemi çözmek olanaklı değildir. Plancılar olarak bu olanaklar içerisinde bu kadarını önerebiliyoruz. Bu eşitsizlik, bu hukuki iklim içinde biz ne yapabiliriz size naçizane öneriler sunmaya çalışıyoruz. Sistemin değişikliği bizleri aşan konular.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Teşekkür ederiz. Evet, Ela Hoca...

Doç. Dr. Ela BABALIK SUTCLIFFE (ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü)- Teşekkürler. Öncelikle standartlarla ilgili bir şey sorulmuştu, bunları nereden aldınız diye. Aslında yol standartlarına ilişkin el kitapları var. Özellikle otoyol mühendisliği (*highway engineering*) el kitapları. Ama farklı ülkelerde farklı ele alışlar da söz konusu. Amerika'da biraz daha geniş yollar ve şeritler; Avrupa'da daha dar olabilir. Ama sonuçta genel çerçeve aynıdır: Otoyol, hız yolu, ana arter, ikincil arter, toplayıcı yol, sokak veya yerel yol. Zaman içinde bunlar için kabul edilen standart ölçüler değişebiliyor. Örneğin park yerlerinin standartları son 20 yılda değişti ki, insanlar küçük araba satın alsın ve kullansın diye.

Türkiye'de ise uyulması şart kılınan böyle bir standart olduğunu bilmiyorum, böyle bir şey yok, ama elbette çalışılabilir. Yine de bunlar evrensel standartlardır, yerele özel biçimde değiştirmek söz konusu olmamalı; genel hatlarına uyumalı.

İkinci olarak bütün bu yapılan hataların yaptırımı olabilir mi denildi. Yaptırımdan önce, yani yaptırım aslında bir ceza, belki de şunu tartışmamız gerek: Biz burada bunları tartışıyoruz, okullarda tartışıyoruz. Gerçekten uygulamacılara karar vericilere derdimizi nasıl anlatabiliriz? Bunlar aslında kullanıcılar da aynı şekilde. Yani sadece karar vericiler değil, kullanıcılar kentliler. Çok kapsamlı farkındalık artırma kampanyaları yapılabilir, bunların belki etkileri olabilir. Yaptırım kısmını nasıl yaparız bilmiyorum, ama ondan önce bir de eğitime, bilinçlendirmeye ilişkin bir aşama olması gerektiğini düşünüyorum.

Ütopik olarak tanımlanan soru vardı, Trabzon'daki merkezi araçlara tamamen kapatsak diye. Ama bunun için öncelikle toplu taşımayı iyileştirmek şart. Onu da dediniz gerçi soruyu sorarken. Toplum buna adapte olabilir mi diye sordunuz. Birkaç yıl önce Uzun Sokak kapatılmış motorlu taşıt trafiğine, toplum ona nasıl adapte olmuş? Türkiye'de de dünyada da bazı örneklerde yaşanan bir süreç var: Bir koridor motorlu taşıt trafiğine kapatıldığında, ilk başta tepki oluyor, özellikle kent merkezine giden insanlar ya da orada dükkân sahibi olanlar ekonomik ola-

rak kayıpları olacağını düşünüyor, ama sonra bambaşka bir deneyim yaşamaya başlıyorlar: Bu mekânlar çekici yaya mekanlarına dönüşünde müşterileri artabiliyor. Bir de kent genelinde veya merkezi bölgede trafik kilitlenmiyor, çünkü ben konuşmamda da onu söylemeye çalıştım, insan faktörü var algı faktörü var. Herkes bir şekilde yolculuklarını ayarlıyor. Ankara'da 90'lı yıllarda metro yapılırken, kent merkezi tamamen kapatıldı trafik kilitlenmedi. Herkes bunu biliyordu ve ona göre hareketlerine devam ediyordu, yollarını seçiyordu.

Sonuçta toplum adapte oluyor. Bir yolu kapattığımızda, başka yapabileceği bir şey yok, ama bir yandan da merkezin çökmemesi için de orada başka aktiviteler planlanmalı, iyileştirme çalışmaları yapılmalı.

Gelişmiş ülke konusundaki yorum açısından, tamamen katılıyorum Hocamın söylediklerine, çok da fazla bir şey eklemeyeceğim. Gelişmiş ülkelerde otomobil sahipliği daha fazla, toplu taşıma kullanımı çok daha az. Bizde yüzde 60'larda 70'lerde toplu taşıma kullanımı, orada ise yüzde 30'larda. Trafik sorunu da var ama daha iyi kontrol ediyorlar, çözümler getiriyorlar, çok fazla kişi otomobil kullanıcısı olmasına rağmen, kentin merkezi bölgelerinde otomobil kullanımını sınırlandırıp yaya ve toplu taşıma öncelikli mekanlar yaratıyorlar. Belki de biraz önce söylediğim farkındalık konusuna geri gelmemiz gerek. Hem kullanıcılar açısından, ama özellikle de karar vericiler açısından sistemin değiştirilmesi gerektiğinin farkındalar ve o yüzden belki iyi uygulamalar var.

Türkiye'de de iyi uygulamalar iyi örnekler verebiliriz. Yani kent merkezine müdahalelerle otomobili biraz daha sınırlamaya yönelik olarak Şanlıurfa'da iyi bir uygulama yapıldı. Eskişehir raylı sistem getirip, kent merkezindeki bulvarı diğer motorlu taşıt trafiğine kapatan bir örnektir. Onun da iyi bir örnek olduğunu düşünüyorum. Burada İzmir'den meslektaşlarımız var. Ben, Ankara'dan gelen biri olarak İzmir'de yapılan birçok şeyi, örneğin toplu taşımadaki akıllı kart uygulamasında 90 dakika içinde ücretsiz olarak toplu taşımada sınırsız sayıda aktarma yapılması olanağını, ayrıca feribotların iyileştirilmiş olmasını, sistemler arasındaki bütünleşmeyi iyi örnekler olarak görüyorum. İstanbul'da raylı sistemler sürekli geliştiriliyor, oradaki akıllı kart sisteminin ve aktarma kolaylıklarının da yine iyi bir uygulama olduğunu düşünüyorum. Metrobüsün kesinlikle diğer kentlere örnek olması gereken bir uygulama olduğu kanısındayım. Elbette sıkıntılar sorunlar var, bunların hepsi ayrı tartışma konuları, ama yine iyi örnek olduğunu düşünüyorum. Uzun Sokak yayalaştırılmış, iyi örnek olduğunu düşünüyorum. Daha önce Uzun Sokak yaya alanı değilken gelmiştim. Bir ay kadar önce de buradaydım, özellikle orayı o yüzden gezdim.

Son olarak da yoğunluk konusuna hızlıca değineyim. Yoğunlukların aşırı yüksek olması konusunda aslında iki cevabım var. Şöyle; belli yerlerde, özellikle bu alışveriş merkezleri yapılarak, rezidanslar yapılarak, mevcutta yoğunluğun daha

düşük olduğu bir yerde, yoğunluğun arttırılması gerçekten trafiği etkileyen bir şey. Bunu başka konuşmalarda toplantılarda da tartıştık aslında. Yurtdışında bazen şöyle düzenlemeler olabiliyor: Trafik etki analizi diye bir uygulama yapılıyor. Yani böyle bir bölgede alışveriş merkezi yapımına karar verilirse, bu ilave ettiğimiz yoğunluk ve yeni kullanım trafiği nasıl etkileyecek, ne kadar daha fazla araç yolculuğu yaratacak, ne kadar park yerine ihtiyaç yaratacak, ne kadar trafik sıklığı yaratacak diye bir rapor hazırlanması mecburi tutuluyor. Sanki bir ÇED raporu gibi. Böyle bir şeyi belki tartışmak gerek ülkemiz için.

Ama ikinci bir şey de şu: Yoğunluklarla aşırı nüfus geliyor. Bununla beraber otomobil sayıları artıyor olabilir. Ama Fikret Hocam da aslında konuşmasında değindi. Araba sahipliği değil meselemiz, onun kullanımı. Yani otomobil sahipliğini değil, onun trafışk sıklığı yaşanan yerlerde kullanımını caydırıcı ve engelleyici uygulamalar hayata geçirilmeli. İnsanları toplu taşıma kullanmak daha avantajlı, daha hızlı, daha kolay, park yeri bulmakla uğraşmayın, park yeri çok pahalı türünden mesajlar verecek uygulamalar olmalı. Otomobil sahibi herkes olabilir, herkesin hakkı var, ama kullanımı sınırlamak önemli diye düşünüyorum.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Çok teşekkür ediyorum. Evet, son olarak Cengiz Hocam buyurun sizden dinleyelim.

Prof. Dr. Cengiz ACAR (Karadeniz Teknik Üniversitesi)- Kent planlarının sonucunda, işte mekânı düzenleme noktasında yine peyzaj mimarlığı en sona kaldı. Bir soru vardı, bir de İnci Hanımın küçük bir eleştirisi vardı.

Öğrenci arkadaşımız, yapılaşmış bir alanda peyzajı nasıl kullanabiliriz? Bu ulaşım ile ilgili, yoksa herhangi bir kent mekânıyla ilgili? Ulaşım ile ilgili. Kimdi o arkadaş? Bir daha tekrar eder misin?

KATILIMCI- (Duyulmuyor)

Prof. Dr. Cengiz ACAR (Karadeniz Teknik Üniversitesi)- Şimdi peyzaj mimarlığına çevrenin güzelleştirilmesi, işte bitkilendirilmesi, işte estetik hali getirilmesi olarak bakılıyor. Fakat sorunun baştan kaynaklı, yani bugün sabahtan beri konuşulan konularda ulaşım politikalarından, kent planlarından, o planın uygulanma biçiminden, yerel yönetimlerin bunları devam ettirmesine kadar olan bir süreç.

Sonuçta eğer bir yol, biraz önce hoca arkadaşlarımız da bahsetti. Eğer trafikten kaynaklanan bir problem varsa. Diyelim Ankara'da, istediğimiz kadar orta refüjleri bitkilendirin veya işte orta refüjlere veya dar olan kaldırımlara oturma bantları getirin. Oradaki ana problem trafik problemidir veya trafikte en önemli problem bana göre, kullanıcının güvenliğidir. Yani emniyetli bir şekilde araç istediği yere gidebilecek akabilecek veya erişimini sağlayabilecek. Yaya da, örneklerde görüldüğü gibi, karşıdan karşıya geçebilecek.

Bunun için eğer olması gereken neyse, önce işleve uygun planlamanın ve tasarımının gerçekleştirilmesidir. Bu konuda peyzaj mimarı ne yapar? O alanın o mekânın ekolojisini etkilemede, estetiğini oluşturmada veya mekânın kalitesini arttırmada etkinliklerini oluşturmada gerekli olan yapısal doğal elemanları tasarıma planlamaya katmada etkili rol oynar. Sonuçta peyzaj mimarlığı kentlerde bir açık alan sistemiyle ilgilendiği için, bunların insanlara en uygun şartlarda sağlamayı hedefler.

Bunun dışında eğer yol emniyeti yoksa. Örneğin, ışıklar var, dalcıkların kenarına duvarlar oluştu, beton yüzeylerin veya sert zeminlerin düşey bahçeler halinde tasarlanması. Bunun örnekleri yavaş yavaş İstanbul'da başladı, ama bunlar tamamen çok kısa vadeli, çok o anlık çözümler, gerçek çözümler değil. Çünkü orada ister istemez siz sadece o günkü günü kurtarmış oluyorsunuz, gerçek çözüm değil. Eğer trafik kazası orada oluyorsa, peyzaj mimarı orada istediği kadar düşey bahçe yapsın, hiçbir anlamı yok.

Diğer bir soru İnci Hanımdan bir yoğunlukla ilgili bir şey geldi. Şimdi benim gösterdiğim örnekler yurtdışından. Sanılmasın ki, biz yurtdışında böyle yapılıyor, işte Türkiye Trabzon kenti böyledir, dolayısıyla bunların aynısını getirelim buralara koyalım. Hayır, böyle bir anlayışımız yok olamaz zaten; bu mekânın ruhuna aykırı. Oradaki nüfus yapısı, oradaki ekonomik yapı, oradaki kültürel yapı, tamamen kentlerin organizması, tamamen bizlerden oldukça farklı, ama onlar bir nevi bu işleri işte toplu taşıma, kentlerdeki o yol sokak cadde ulaşım geometrisini değiştirmeye kendilerine bir çözüm bulmuşlar. Biz de buna yönelik çözümler arayalım istiyoruz. Buna yönelik çözümler bulmada tartışalım istiyoruz; önemli olan bu.

Sonuçta diyeceğimiz şey, bunların sadece merkezi kararlarla oldubittiye getirilerek yapılmaması, planlamada parçacıl yaklaşımlardan uzak tutulması. Şimdi sabah da öyle bir tartışma olmuştu. Sonuçta dikkatinizi çekerim veya benim algılamam öyle. Bu zamana kadar olan bütün planlama çalışmalarında, kenti etkileyen ana kararlar, planın dışındaki kararlardan ortaya çıkmıştır. Yani sonuçta o zaman şuna geliyoruz biz. Plan yapmak yoktur Türkiye'de, plana işlemek vardır. Yani böyle olduğu sürece biz peyzajı mı konuşacağız, trafiği mi konuşacağız? Hiçbir şeyi konuşamayız, asıl sıkıntı buradadır; bunu bir çözüme kavuşturmak lazım.

Yurtdışında bunu çözüme kavuşturuyorlar bir şekilde, bir araya gelebiliyorlar. Ama biz ne zaman bu işleri yapacağız bilemiyorum. Çünkü herkesin kentle ilgili söz söyleme hakkı var. Mekânla ilgili söz söyleme hakkı var. Bunu illaki çevre tasarımıyla planlamasıyla ilgili olan şehir plancıları mimarlar peyzaj mimarlığı değil, toplumun her kesiminden mekâna yönelik talepler istekler olabilir. Önemli olan bu tercihleri uzlaştıracak bir yönetime gelebilmek.

Onun dışında, örneğin sabah arkadaşımızla konuşuyorduk. Geçen sene ulaşım ile ilgili işte Almanya'ya gittiğinden bahsetti. Aynı şekilde ben de gitmişim. Yani araç sayısı o kadar fazla olmasına rağmen, ben 22 gün dolaşım, bir yerde ne korna sesi duydum, ne trafik sıkışıklığı gördüm. Sonuçta gözümüzü kapatıp Almanya'nın iki noktasını birbirini bağlayın deseler toplu ulaşım ile, çok rahat bir şekilde ulaşabilirsiniz.

Bu demek değildir ki, Türkiye'yle Almanya'yı biz karşılaştırıyoruz; hayır, Almanya sürekli gayrisafi milli hasılasında sürekli artışları olan bir ülke. Bizde bazı sıkıntılar var, ama çözüm hocalarımızın da söylediği gibi, sadece ekonomiye dayanmıyor. Pratik çözümlerle bunları gerçekleştirebiliriz.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. Melih ERSOY (Oturum Başkanı)- Çok teşekkür ederim. Ben ikinci oturumun kolaylaştırıcısı olarak önce bildiri sunan hocalarımıza, daha sonra da sabırla bizleri dinleyen siz katılımcılara çok teşekkür ediyorum. 15 dakikalık bir aramız var, ondan sonra da üçüncü oturuma geçeceğiz.

Teşekkürler.

III. OTURUM

BÖLGEDEKİ MEVCUT ULAŞIM POLİTİKA VE PROJELERİNİN MEKÂNSAL PLANLAMAYA ETKİLERİ

Oturum Başkanı:Öğr. Gör. Kadir GÜNAY
TMMOB Şehir Plancıları Odası Trabzon Şube Başkanı

Doç. Dr. Ahmet Melih ÖKSÜZ
Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Bölümü,
Şehircilik Anabilim Dalı

Prof. Dr. Baykan GÜNAY
Orta Doğu Teknik Üniversitesi
Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Kadir GÜNAY
Oturum Başkanı

Sempozyumumuzun üçüncü ve son oturumunu başlatıyorum. Oturumumuzun genel teması, bölgedeki mevcut ulaşım politika ve projelerinin mekânsal planlamaya etkileri. Bu oturumu planlarken üç konuşmacı olarak planlamıştık. Birinci konuşmacımız Prof. Dr. Baykan GÜNAY Hocam, diğer konuşmacımız Doç. Dr. Ahmet Melih ÖKSÜZ, bir diğer konuşmacımız da Trabzon Büyükşehir Belediyesinde Ulaşım Daire Başkanlığından yetkili bir kişi olarak talep etmiştik. Büyükşehir Belediyesinden bu konuyla ilgili bize olumlu veya olumsuz herhangi bir cevap gelmedi bu zamana kadar.

İlk konuşma sözünü Karadeniz Teknik Üniversitesinde öğretim üyesi Doç. Dr. Ahmet Melih ÖKSÜZ'e veriyorum. Sunumunun başlığı; kent içi yollarda karayolları teşkilâtının rolü, Trabzon kenti üzerinden kurumsal ve teknik irdeleme.

Buyurun Sayın Melih ÖKSÜZ.

KENTİÇİ YOLLARDA KARAYOLLARI TEŞKİLATININ ROLÜ: TRABZON KENTİ ÜZERİNDEN KURUMSAL VE TEKNİK İRDELEME

Doç. Dr. Ahmet Melih ÖKSÜZ

KTÜ Mimarlık Bölümü Şehircilik Anabilim Dalı

GİRİŞ

Karayolları teşkilatı*5539 sayılı yasa ile 1950 tarihinde (16.02.2014 Tarih 7434 sayılı RG) kurulmuş ve Ülkemizdeki şehirlerarası yollardan sorumlu bir kurumdur. Önceden Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı bir kuruluşken şimdi Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir kuruluş olarak görevine devam etmektedir.

Karayolları kurum olarak otoyollar (erişme kontrollü yollar-otobanlar), devlet ve il yolları gibi birçok yoldan sorumludur. Bu yolların projelendirilmesi ve uygulaması dışında İl Özel idarelerinin sorumluluk alanındaki birçok grup köy yolu ya da belediyelerin sorumluluğundaki kent içi yolların da projelendirilmesi ve uygulamasını yürütmektedir.

Kent içi yolların projelendirilmesi ve uygulamasında ilgili belediye ile yapılan protokol çerçevesinde yetki Karayolları Kurumuna devredilmekte ve Karayolları Kurumu da ilgili belediye ile işbirliği yaparak yolu imar planındaki güzergâhı esas olarak projelendirmekte ve uygulamaktadır. Buradabelediyeler kentin imar planında önerilmiş, bölgesel ölçekteki kapasitesi yüksek olan ve kendi sorumluluklarında olan yolları; sahip oldukları teknik kadro, donanım ve finans olanaklarıyla gerçekleştirmekte yetersiz kaldıkları için, bu sorumluluğu merkezi idarenin bütçe olanakları ile Karayolları Kurumuna devrederek yaptırılmaktadır.

Bu çalışmada irdelenecek Samsun-Sarp Karadeniz Sahil Yolunun Trabzon kent içi geçişindeki yol bölümü her ne kadar Trabzon kenti sınırları içinden (sahilinden) geçse de yukarıda bahsedilen sorumluluğu Trabzon Belediyesi'ne ait olup, yapımı Karayolları kurumuna devredilen bir yol değildir. Samsun-Sarp

* Karayolları Teşkilatından kastedilen Karayolları Genel Müdürlüğü, onun taşra teşkilatı olan Bölge Müdürlükleri, Otoyollar Müdürlükleri, Makine İkmal ve Grup şeflikleridir.

Karadeniz Sahil Yolu Karayolları Kurumunun görev alanında olarak en başından beri tüm sorumluluğu Karayolları Kurumuna aittir ve bu kurum tarafından projelendirilerek uygulanmıştır. Burada Karayolları Kurumu İmar Yasası'nın 9. Maddesi uyarınca merkezi idarenin resen plan yapması yetkisi çerçevesinde yolu projelendirerek uygulamış ve projede kabul edilen güzergâh kent imar planına aynen işlenmiştir.

Bu yazının amacı Türkiye'de karayollarından sorumlu olan Ulaştırma Bakanlığına bağlı Karayolları Kurumunun kent içi ulaşımı açısından yetkinliğini tartışmaya açmaktır. Karayolları Kurumu kendi sorumluluk alanında olan, ancak kent içinden geçen ve kentsel gelişmeyi etkileyen yolları planlayacak kurumsal bir yapıya ve teknik kadroya sahip midir? Bu bağlamda öncelikle Karayolları Kurumunun kurumsal yapısı irdelenecektir.

Ardından karayolları kurumunca gerçekleştirilmiş olan Samsun-Sarp Sahil Yolunun Trabzon kent içi geçişindeki bir bölümü kent planlama teknikleri ve kente bağlantıları açısından irdelenerek yorumlanacaktır.

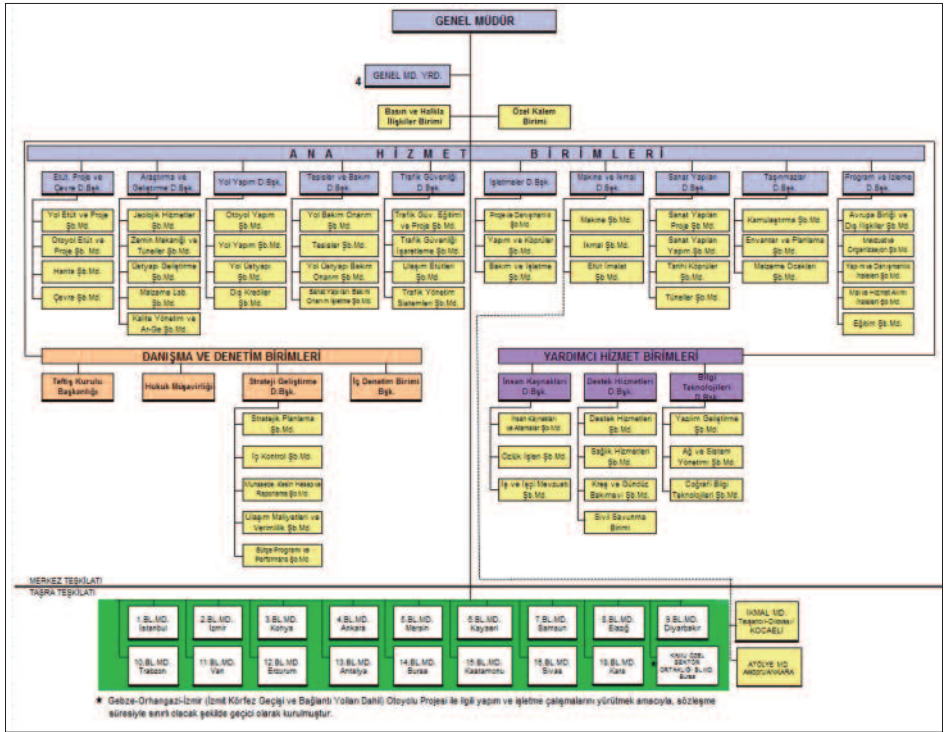
Sonuçta özellikle yeni Büyükşehir Yasası ile il düzeyinde büyük şehir olan yerleşmeler açısından Karayolları Kurumunun sorumluluk alanları ve görev tanımının farklılaşacağı düşüncesiyle kurumsal ve teknik kadro olarak yapılabilecek değişiklikler açısından öneriler getirilecektir.

1. Karayolları Kurumunun Kurumsal Yapısı

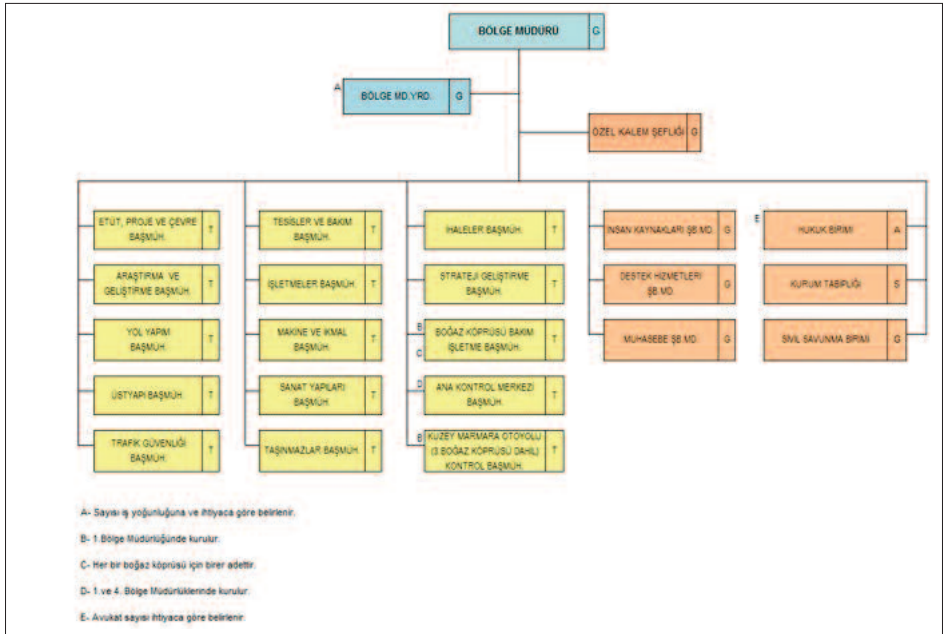
Karayolları teşkilatı, kuruluş yasasının kendisine yüklediği görev itibarı ile bir planlama kurumu olmayıp daha çok uygulamaya yönelik bir kurumdur. Kendi bünyesinde Ülke ulaşım stratejileri açısından gerekli olabilecek yol akslarının planlandığı ifade edilse bile, bu daha çok programlamaya yönelik bir faaliyet olarak yürümektedir.

Karayolları Kurumunun kuruluş Yasasında ve Karayolları Genel Müdürlüğü internet sitesinde kurumun örgütlenmesi açısından bir genel müdür ve genel müdür yardımcısı/yardımcıları sorumluluğu altında 11 ana hizmet birimi tanımlanmıştır (1, URL 1) (Şekil 1).

Günümüzde Genel Müdürlük bünyesinde kuruluş yasasında olmayan yeni güncel birimler eklenmiştir. Bunun dışında Genel Müdürlüğe bağlı 18 Bölge Müdürlüğü oluşturulmuştur. Trabzon'da Trabzon ve çevresindeki 6 ilden (Trabzon, Rize, Giresun, Artvin, Gümüşhane, Bayburt illeri ile Erzurum ilinin bir kısmı) sorumlu 10.Bölge Müdürlüğü'nün merkezi yer almaktadır. Bölge kurumsal örgütlenme şemasında ise Genel Müdürlük bünyesinde oluşturulan ana hizmet birimlerinin alt birimleri yer almaktadır (Şekil 2).



Şekil 1. Karayolları Genel Müdürlüğünün Kurumsal Örgütlenme Yapısı (URL 1)



Şekil 2. Karayolları Bölge Müdürlüklerinin Kurumsal Örgütlenme Yapısı (URL 2)

Karayolları Kurumunun yasal görevleri incelendiğinde, bu görevler arasında kent planlama, bölge planlama, ulaşım planlaması gibi mekânsal planlamaya dair tanımlanmış hiçbir görevinin olmadığı görülmektedir. Karayolları teşkilatında kent planlamayla ilişkili olabilecek yasadan kaynaklı görev tanımı Yönetmelikte: Etüt, Proje ve Çevre Dairesi Başkanlığı'nın görevi olarak "Proje çalışmalarında, imar planlarının güzergâhtan ve tesislerden etkilenmesi durumunda ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde çalışmak, gerektiğinde imar mevzuatı kapsamında çalışma yapmak veya yaptırmak" (2) şeklinde ifade edilmektedir. Dolayısıyla Karayolları Kurumu herhangi bir kentsel yerleşmeyi ilgilendiren ve kapasitesi yüksek bir yol aksının kentsel yerleşmenin gelişimi açısından önemini kavrayabilecek, bu anlamda yolun kent üzerindeki olası etkilerini sorgulayacak kurumsal yapıya ve teknik kadroya sahip değildir.

Kurum birimlerinde çalışan teknik personelin meslekleri ve meslek birikimleri açısından bakıldığında da; kent ve bölge planlama veya ulaşım planlaması konularında uzman meslek mensuplarına pek fazla yer verilmediği anlaşılmaktadır. Karayolları Kurumunda ağırlıklı olarak inşaat mühendisleri yer almaktadır (Tablo 1).

Öğrenim durumu	Merkez	Taşra	Toplam
İnşaat mühendisi	272	1122	1394
Makine mühendisi	65	416	481
Elektrik mühendisi	7	38	45
Harita / jeodezi ve fotogrametri mühendisi	33	135	168
Diğer mühendisler	119	320	439
Mimar	14	38	52
Diğer teknik personel(lisans mezunu)	65	37	102
İnşaat teknikeri	42	392	434
Diğer teknikerler	59	729	788
Teknisyen	57	251	308
Sağlık personeli	19	40	59
Hukuk mezunu personel	20	102	122
İdari personel ve yardımcı personel	352	1645	1997
Toplam	1124	5265	6389

Tablo 1. Karayolları Kurumunda Memur Personelin Öğrenim Durumuna Göre dağılımı

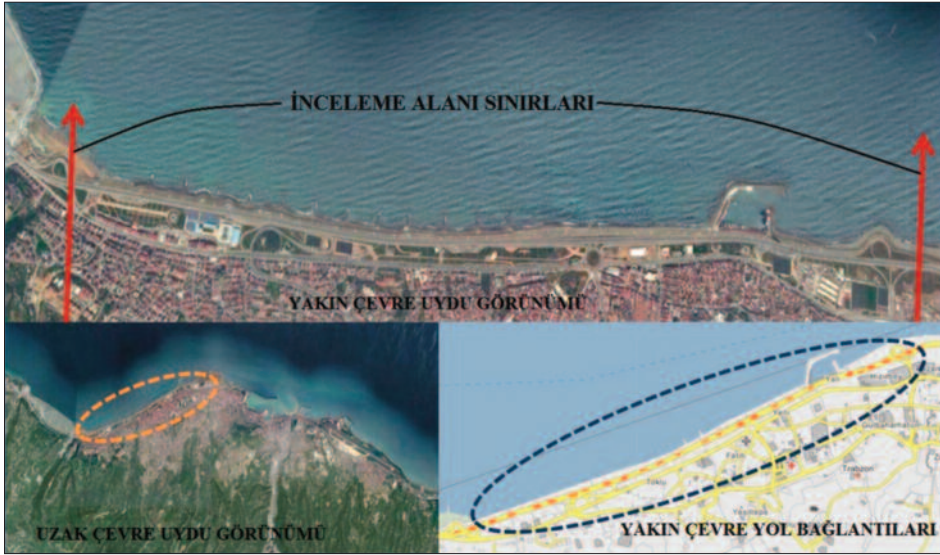
İnşaat mühendisliği meslek alanı da karayollarının gerçekleştirilmesinde planlama boyutundan çok, projelendirme, arazi etüdü, mülkiyet, yapım vb. konularla ilgilenebilir. İnşaat mühendisliği meslek alanı belirli uzmanlıklar (Ulaşım, su sağlama gibi teknik altyapılar) açısından kent ve bölge planlamaya yakın bir mes-

lek alanı gibi gözükse de inşaat mühendisliği eğitimi verilen üniversitelerdeki eğitim programlarında kent planlamaya ilişkin bilgi yeterince yer almamaktadır**.

Genel olarak değerlendirildiğinde kurumsal örgütlenme, yasal görev ve sorumluluklar ile istihdam edilen personelin özelliği itibarı ile Karayolları kurumunun kent planlama ilke ve teknikleri açısından kent içi yolların özelliklerini anlama ve kavrama yeteneğinden uzak olduğu, kurum olarak yolların projelendirilmesi, jeolojisi, mülkiyeti, yapımı gibi konulara odaklandığı anlaşılmaktadır.

2. Samsun-Sarp Yolu Trabzon Kent İçi Geçişinde Seçilen Bölümün Kent Planlama ve Ulaşım Bağlantıları Açısından İrdelenmesi

Samsun-Sarp Sahil Yolunun Trabzon kent içi geçişinde bu çalışma kapsamında tartışmaya konu edilen bölümü, yolun Trabzon kentine batıdan bağlantı yaptığı Beşirli kavşağı ile yapımı tamamlanmak üzere olan Reşadiye kavşağına bağlantı yapılan yere kadar olan yol bölümüdür (Şekil 3).Yolun bu bölümü dışındaki kısımları içinde projelendirme, uygulama ve işletme (kullanım) aşamaları ile ilgili tartışma konusu olan/olabilecek birçok yönü olmasına rağmen bu sempozyum çerçevesinde kısıtlı bir bölüm ele alınarak irdelenecektir.



Şekil 3. Samsun-Sarp Sahil Yolunun Trabzon Kent İçi Geçişinde İrdelenen Bölümü (URL 3)

** Bu amaçla incelenen ODTÜ, İTÜ, KTÜ ve YÜ inşaat mühendisliği programlarından hiç birinde kentsel alanların ulaşım planlamasına yönelik zorunlu ders olmayıp, ulaşım (KTÜ), karayolu mühendisliği (İTÜ), trafik ve ulaşımın İlkeleri (ODTÜ) ve karayolu mühendisliği (YÜ) gibi temel zorunlu ulaşım mühendisliği dersleri söz konusudur. Bunlar dışında sadece Yıldız üniversitesinde Kent içi ulaşım sistemleri adlı seçme ders verilmektedir.

Söz konusu yolun ortaya çıkışı, planlama (projelendirme) ve uygulaması Karayolları kurumunun sorumluluğunda olmuştur. Yani bu yol kentin imar planı kararı ile üretilmiş bir yol değildir. Bu nedenle Trabzon kenti imar planı kararı ile üretilmiş ve uygulaması Karayolları kurumunca yapılan/yapılmış yollardan farklılaşmaktadır. Örneğin Trabzon kenti sınırları içindeki, Tanjant Yolu (Yavuz Selim bulvarı), Korniş Yol, Erdoğan Yolu gibi yollar imar planı kararı ile önerilen ancak projelendirmesi ve uygulaması (yapımı) kurumsal protokol ile Karayolları kurumuna devredilen yollardır.

Dolayısıyla Samsun-Sarp sahil yolunun Trabzon kent içi geçişi ile ilgili olarak ortaya çıkacak kentsel etkilerin sorumluluğu; yolun kent ile bağlantılarının kurulması, yolun belirlediği (sınırlandırdığı) kentsel alanların işlevsel kullanımlara uygunluğu vb. gibi konular planlayan, projelendiren ve uygulayan kurum olarak karayolları kurumuna aittir.

Samsun-Sarp sahil yolunun Trabzon kent içi geçişinde, yolun planlanması ve yapım aşamalarında tartışma konusu yapılan en önemli konulardan biri dolgu alanının alansal derinliğinin (kuzey güney yönündeki mesafesinin) az olmasıdır. Bu yönde eleştiri yapanlar kent içi kullanıma terk edilecek/terkedilen eski Devlet Yolu ile yeni sahil yolunun arasındaki mesafenin daha geniş olması gerektiğini belirterek, önerilen mesafenin kentsel kullanımlar (yeşil alan, spor vb.) açısından yetersiz olduğunu ve uygun olmayacağını dile getirmişlerdir.

Kıyı boyunca geçirilen Samsun-Sarp sahil yolunun geçtiği yerleşmelerle kurduğu fiziksel ilişki; yolun yerleşmenin güneyinden çevre yolu şeklinde geçmesi (örneğin Ünye gibi), yolun eski Devlet yolu üzerinden standardı yükseltilecek geçmesi (örneğin Çarşıbaşı, Arsin, Of vb. gibi), ya da yolun yaygın bir biçimde kullanılan yöntem olarak deniz doldurularak dolgu alanı üzerinden geçmesi (Trabzon, Vakfıkebir, araklı vb. gibi) şeklinde olmaktadır (3).

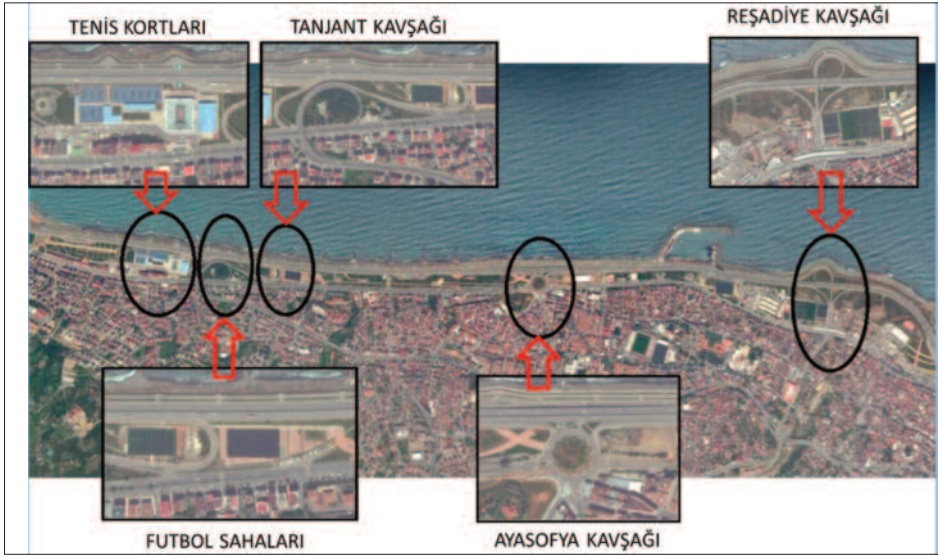
Dolgu yapılarak geçilen durumlarda yolun yapımını etkileyen en önemli unsurun dolgu maliyetleri olduğu düşünülebilir. Bu, en temelde yapılacak dolgunun eninin uzunluğuna ve dolgu yapılan alanın derinliğine bağlıdır. Ancak burada dolgu ile kazanılacak alanın kentsel kullanımlar açısından önemi yadsınamaz ve bu da dolgu alanının boyut olarak kentsel kullanımlar (işlevler) açısından uygunluğu ile ilgilidir. Kuşkusuz dolgu yaparak kentsel kullanımlar için alan kazanmak -birçok kıyı yerleşmesinde yaygın bir araç olarak kullanıldığı gibi- bir yöntem olarak uygun değildir ve kullanılmamalıdır. Ancak bölgesel, ulusal ve uluslararası bir ulaşım arteri için dolgu yapmak kaçınılmaz bir zorunluluk olarak ortaya çıkacaksa, burada dolgu ile elde edilen alanların kentsel kullanımlar açısından faydalı bir büyüklük olarak düşünülmesi ve önerilmesi gerekir.

Bir alanın kentsel kullanımlar açısından faydalı bir büyüklükte önerilmesi ancak kentin yapısının, ihtiyaçlarının, o ihtiyaçları karşılayacak alan büyüklüğü ve kul-

lanım özelliklerinin, kentin işlevlerinin ve işlevsel ilişkilerinin kısaca dinamiklerinin bilinmesi ve anlaşılması ile mümkün olabilir. Dahası önerilen düzenin kentsel gelişmeye bağlı ortaya çıkacak ihtiyaçları karşılayıp karşılayamayacağı yönünde bir esnekliğe sahip olması da istenir ve bu, düzenlemeyi yapanların kent planlama ile ilgili mesleki bilgi ve birikimlerinin derinliğine bağlıdır.

Seçilen alan üzerinde yolun sınırlandırdığı dolgu alanının faydalı alan olarak üzerindeki kentsel kullanımlar (yapı ve tesisler) için uygun olup olmadığı alanın en batısındaki gençlik Olimpiyatları için yapılan tenis kort ve tesisleri alanı, onun doğusunda Tanjant yolunu eski Devlet yoluna ve Samsun-Sarp sahil yoluna bağlayan kavşak çözümü ve kavşağın da daha doğusunda yer alan futbol sahaları (Şekil 4) açısından irdelenecektir.

Ulaşım bağlantısı olarak Samsun-Sarp sahil yolunun Ayasofya kavşağı (Şekil 4) çözümü, ulaşım ve kavşak çözümlemesi açısından ve yine yolun Moloz mevkiinde yeni yapılan Reşadiye katlı kavşağı (Şekil 4) çözümü ve bunun tarihi kent surları ve sit alanı ile olan ilişkisi açısından irdelenecektir.

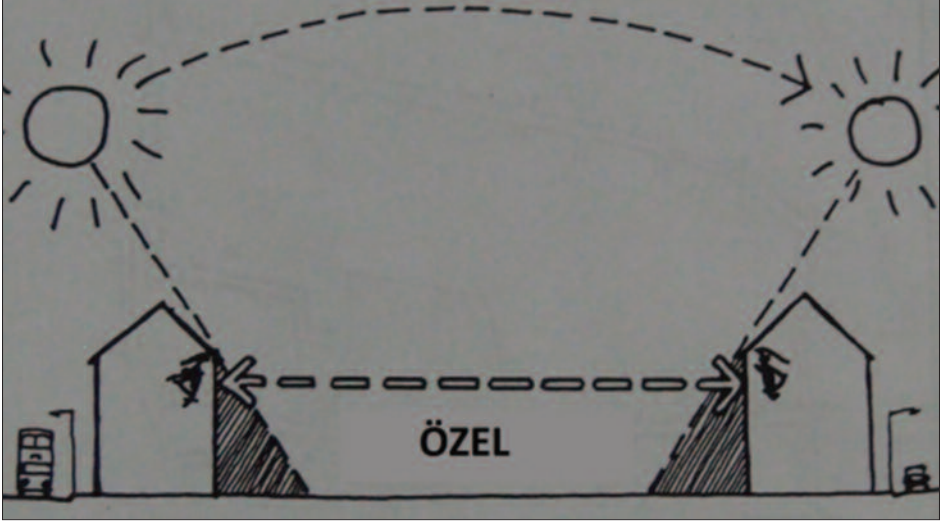


Şekil 4. İrdeleme Yapılacak Alanların/ Kullanımların Genel Görünümü(URL 3)

2.1. Faydalı Büyüklükler Açısından İrdeleme

Faydalı büyüklük bir işlevin (kullanımın) amacına uygun olan optimum kullanım büyüklüğünü ifade etmektedir. Örneğin mimarlık alanında; bir mutfağın, ergonomik olarak mutfakta yapılabilecek temel eylemleri gerçekleştirmeye ve donatıları içine almaya olanak verecek asgari büyüklükte (biçimde) bir alana sahip olması gerektiğidir. Ya da benzer şekilde bir otel yapısı için olması gereken minimum

oda boyutu ile ona giriş sağlayan bir koridor varsa minimum koridor boyutuolmalıdır. Konut alanlarında ise bir yapı adası boyutu yapı adası etrafındaki yapı yüksekliklerine bağlı bir iç avlu oluşumuna olanak verecek minimum ölçüleri içermelidir (Şekil 5).



Şekil 5. Konut Alanlarında Yapı Adası Düzeni İçin Faydalı Genişlik (4).

Bu bize o konut alanında binaların asgari düzeyde güneşlenmesini, havalanmasını, konutlar arasındaki mahremiyeti ve iç avlu kullanımı açısından belli ihtiyaçlarımızı karşılamayı garanti eder. Bu ölçü için yapı yükseklikleri ve yaşayacakların sosyal yapıları ile ilgili açık bilgi yoksa minimum 80 m olarak önerilmektedir (4). Bu mesafenin daha küçük olması planlanan kentsel kullanımın amacına uygun ve verimli olamayacağını, sorun çıkaracağını göstermektedir.

Samsun-Sarp sahil yolunun Trabzon kent içi geçişinde en önemli eleştiri konusu yolun geçireceği güzergahın güneyinde eski Devlet yoluna kadar olan alanın darlığı ve dolgu alanlarında temel kullanım biçimlerinden biri olan rekreasyon alanı (yeşil alan-park-spor) kullanımı için uygun olmayacağı yönündeki eleştiriydi. Buradaki eleştiri, özellikle her iki tarafında ağır trafik yükü olan iki yolla çevrelenmiş bu endeki bir yeşil alan kullanımının yeşil alan ve içindeki etkinlikleri (yürüme, oturma, spor vb.) yapmaya olanak vermeyeceği, kullanımı olumsuz etkileyeceği yönündedir. Buna rağmen Karayolları Kurumu bu eleştiriye kabul etmeyerek dolgu genişliğinde ısrar etmiş ve uygulamıştır. Sonuçta fiili durumda yeşil alan kullanımına ayrılan ve iki yol arasında kalan alanın eni ortalama 75-80 m civarındadır (Uydu görüntülerinden ölçülen).

Geçen süreçte alan için bir peyzaj düzenlemesi yapılmasına rağmen kentli tarafından istenilen kullanım düzeyine erişilemediği gözlemlenmektedir. Samsun-Sarp sahil yolunun kuzey tarafındaki çok daha dar olan sahil şeridinin bu alandan daha yoğun kullanıldığı söylenebilir. Geçen süreçte ortaya çıkan ihtiyaçlar karşısında alanda 2011 Avrupa Gençlik Olimpik Oyunları için Beşirli Tenis Kompleksi yapılmıştır. Bu yapı topluluğu içerdiği spor işlevi ve onun gerektirdiği yapı kapasitesi gereği dolgu alanının iki yol arasındaki kısmını kapatarak, kıyı boyunca iki yol arasında uzanan rekreasyon alanının doğu batı yönündeki sürekliliğini tamamen kesmiştir (Şekil 6).



Genel Görünüm (URL 3)



Genel Görünüm (URL 4)



Genel Görünüm (Özel Arşiv)



Doğudan Görünüm (Özel Arşiv)

Şekil 6. Beşirli Tenis Kompleksi Yerleşim Düzeni

Bu yapının buraya yapılma süreci ve programı ile mimari çözümü bir yana bırakılırsa, sorun temelde iki yol arasında bırakılan dolgu alanının derinliğinin böyle bir talebin ihtiyacını karşılayabilecek esnekliğe sahip olmamasından kaynaklanmaktadır. Bu türden bir kullanım öngörüsü ta en baştan yol güzergâhı ve dolgu alanının mesafesi belirlenirken öngörülmeliydi. Bu açıdan bu tesis ve çevresindeki kullanımlar açısından faydalı bir alan büyüklüğü önerilememiştir.

Dolgu alanı üzerinde dolgudan önce gerçekleştirilmiş Tanjant yolu (Yavuz Selim Bulvarı), Devlet sahil yolu kavşağı vardır. Ancak Samsun-Sarp sahil yolu bu kavşağa çok yakın geçirilmiştir. Böylece bir yandan yine yeşil alanın doğu batı

yönündeki sürekliliği kesilmişken, zaman içinde Tanjant Yolundan Samsun-Sarp sahil yoluna da bağlantı verme ihtiyacı çıkmıştır (Şekil 7).

Bu düzenlemede yol bağlantılarının oluşturulması açısından teknik standartlar zorlanmış, rampa ve dönüş açılarının tutturulabilmesi açısından kurplar arazinin doğu batı yönünde uzatılmıştır. Bu düzenleme ile yeşil alan sürekliliği tamamen koparılmış, yaya açısından kentle kıyının bağlanmasında sorunlar oluşurken yine yaya için uygun olmayan mekânlar ortaya çıkmıştır.



Genel Görünüm (URL 3)



Genel Görünüm (URL 5)



Doğu Yönü (Özel Arşiv)



Batı Yönü (Özel Arşiv)

Şekil 7. Tanjant Yolu (Yavuz Selim Bulvarı) Devlet Yolu ve Samsun Sarp Sahil Yolu Bağlantısı

Viyadüğün doğu bitişiğinde ve doğudaki yol bağlantısının ortasına futbol sahaları yapılmıştır (Şekil 8).



Genel Görünüm (URL 3)



Futbol Sahası Görünümü (URL 6)

Şekil 8. Beşirli Futbol Sahalarının Yerleşim Düzeni

Boyutları itibarı ile de gerçekleştirildiği alanda kuzey güney istikametinde yerleştirilmesi mümkün olmayan bu sahalar doğu batı istikametinde yerleştirilmiştir. Özellikle bir sahanın yol ile çevrelenmiş alanın ortasına yapılmış olması trafik güvenliği açısından olumsuz bir durumdur.

Yukarıda bahsedilen üç kentsel kullanım alanı dolgu alanı üzerinde yer almaktadır ve dolgu alanı üzerinde önerilen rekreasyon alanının doğu batı yönündeki bağlantısını/sürekliliğinin kesmekte, dolgu alanının eninin dar olması nedeniyle hem temel işlevlerin kullanımı açısından hem de servislerin sağlanması açısından sorunlu olmaktadır. Bu üç kullanımın konumu Şekil 9’da görülmektedir.



Şekil 9. Beşirli Tenis Kompleksi, Tanjant Yolu (Yavuz Selim Bulvarı) Viyadüğü ve Beşirli Futbol Sahalarının Yerleşim Düzeni (Özel Arşiv)

2.2. Ayasofya Kavşağı Açısından İrdeleme

Ayasofya kavşağı doğu batı yönündeki iki önemli yol aksını (Samsun-Sarp Sahil yolu ve Eski Devlet yolu) ve kuzey güney yönündeki Tanjant Yolu (Yavuz Selim Bulvarını) bağlantısını birbirine bağlayan önemli bir kavşak noktasıdır. Kentsel gelişmeye bağlı artan trafik yükü ve problemlerini çözmek ve özellikle Tanjant Yol aksının açılması ile mevcut kavşağın yenilenmesi gündeme gelmiştir. Kavşak noktasının eski ve yeni hali Şekil 10’da verilmiştir.

Kavşak alanının iki yol arasına sığmayarak güneye doğru ötelenmiş olması iki yol arasında bırakılan mesafenin azlığı ile ilgilidir. Bu bağlamda sorgulanması gereken en son uygulanan proje olarak Samsun-Sarp sahil yolu düzenlenmesidir. Bu dönemde kent içi ana bağlantıların nasıl olacağı yeterince düşünülmemiştir. Ayasofya kavşağındaki sorun bu yol aksı üzerinden güneye bağlantı veren önemli yol akslarının hemen hepsinde vardır (Örneğin Erzurum yolu bağlantısı, Moloz bağlantısı, Tanjant yolunun doğu bağlantısı vb. gibi).

Karayolu ulaşımında bu tür kavşaklar genellikle kentsel alanların dışında, özellikle kentsel alandan çıkışta/kentsel alanlara girişte ana yola akslarının/güzer-gahlarının dağıtımında kullanılır. Bu türden kavşakların bağlantı noktalarının düzenlenmesinde uygun hız ve buna bağlı dönüş açıları açısından uygun genişlikte alanlar gerekir. Yapılı çevrede, özellikle diğer teknik altyapılarla, binalarla ve değiştirilemeyecek sit niteliğindeki korunan alanlarla çevrelenmiş yerlerde bu türden kavşakları düzenlemek çok sorunludur.



Genel Görünüm (URL 3)



Genel Görünüm-Eski Durum (URL 7)



Batı Yönü-Yeni Durum (Özel Arşiv)



Batı Yönü-Yeni Durum (Özel Arşiv)

Şekil 10. Ayasofya Kavşağı Önceki Durum ve Yeni Düzenleme

Düzenlenen kavşağa açılım/genişleme sağlayacak tek yön olan deniz tarafı, söz konusu Ayasofya Kavşağını da düzenlemek durumundaki kurum olan Karayolları kurumu tarafından Samsun-Sarp Sahil yolu ile kapatılmıştır. Kavşak iç çap (yaklaşık 90m) ve dış çap (yaklaşık 110-115 m) olarak standartları sağlamaktadır. Ancak bu kavşağa bağlantı veren yolların kavşağa yönelimi, bunların kavşağa olan bağlantı biçimi ve bu bağlantılar arasındaki mesafe ile bunların taşıdığı trafiğin yönü açılarından sorunlar vardır.

2.3. Reşadiye Kavşağı Açısından İrdeleme

Samsun-sarp sahil yolunun Trabzon kent içi geçişindeki en önemli bağlantı noktalarından biride Reşadiye kavşağına olan bağlantıdır. Bu kavşak söz konusu yolu ve eski devlet yolunu güneyde Tanjant yoluna ve gerisindeki birçok mahalle ve köye bağlayan önemli bir yol aksıdır (Şekil 11).

Reşadiye kavşağının bu yazı kapsamında seçilme nedeni diğerlerinden farklı olarak yol projesinin geliştirilmesinde tarihi çevreye ve kent silüetine gösterilmeyen duyarlılık açısındandır. Bu sorun yine Samsun-Sarp Sahil yolunun yapım aşamasında kentin güney bağlantılarının düşünülmemesinden ve buna uygun çözümlere olanak tanıyacak yeterli büyüklükte alanlar ayrılmamasından kaynaklıdır. Bu bağlamda Karayolları Kurumunu uyarması gereken bu yollardan sorumlu kurum olan Trabzon Belediyesi'dir. Yapılan uygulama sonucunda iki yol arasında yaklaşık 238 m mesafe bırakılmıştır. Samsun-Sarp Sahil yolu ile eski devlet yolu arasındaki mesafenin kısalığı nedeniyle özellikle trafiğin yoğun olduğu saatlerde kavşaklarda araç birikmesine ve trafiğin tıkanmasına neden olmaktadır.



Genel Görünüm (URL 3)



Batı Yönü (Özel Arşiv)



Kuzey Yönü (Özel Arşiv)



Üstten Güney Yönü (Özel Arşiv)

Şekil 11. Reşadiye Katlı Kavşağı

Literatürde kavşaklar arası mesafe basit olarak yolda yapılabilecek maksimum hızın 10 katı olarak verilmektedir. Dolayısıyla 50 km. maksimum hız sınırında kavşaklar arasında, yani iki yol arasındaki mesafe en az 500 m olmak zorundadır. Dolayısıyla daha ayrıntılı analizler yapılmadan bu basit ilkeye uyularak yapılacak bir düzenlemede bile iki yol arasında şu anda bırakılan mesafenin yaklaşık 2 katı bir mesafe olmak durumundaydı. Bu mesafenin azlığı biriken araç sayısının diğer ana arterlere kadar uzamasına ve trafiğin tıkanmasına neden olmuştur. Bu açıdan bakıldığında bir yöndeki trafiği kesintiye uğratmadan sürekli kılacak çözüm uygun gibi gözükse de bunun alternatifleri yeterince değerlendirilmemiştir.

Reşadiye katlı kavşağının yapılmasının en olumsuz etkisi hemen bitişiğindeki koruma altında bulunan Tarihi Trabzon surları ile kurduğu ilişkidir. Bu açıdan da Karayolları Kurumu bir kentsel alan içinde bulunan korunması gereken tarihi eserlerle bir karayolunun nasıl bir ilişki içinde bir arada kurgulanabileceğinin olumsuz örneğini vermiştir. Yoldan kent/yerleşmenin algısı ve kent silüeti gibi kavramlar çok uzak kavramlar olarak gözükmektedir. İfade edilen bu konuların dikkate alınmaması Karayolları Kurumunun böyle bir görevinin yasal olarak tanımlanmaması ve örgütlenme ve uzmanlaşmasının olmamasından kaynaklıdır. Ancak karayolu gibi belli bir amacı gerçekleştirmeye odaklanarak, diğer varlıkların göz ardı edilmesi ve yok olmasına neden olacak yapılanmalara gidilmesi kabul edilmemelidir. Kent planlama bütün bu verilerin bir arada düşünülmesi gerektiği öğretisini içerir.

3. Sonuç

Sonuç olarak Karayolları Kurumu kendi sorumluluğundaki Samsun-Sarp sahil yolunun Trabzon kent içi geçişini projelendirirken, oluşan kentsel kullanım özellikleri, kentsel gelişme dinamikleri ve kent içi ulaşımındaki gelişmeleri hesaba katmada daha duyarlı ve kent planlama ile ulaşım planlaması meslek disiplinlerinin bilgi birikimine daha fazla açık olmak ve bunları kullanmak zorundadır. Aksi takdirde ortaya çıkacak problemler kentleri daha yaşanmaz ve sorunlu kılacak, yapılan yatırımların karşılığı alınmayarak kamusal kaynaklar heba olacaktır.

Özellikle günümüzde kurulan 14 büyükşehirle (6360 sayılı yasa) büyükşehir sayısı 30'a çıkmıştır. Büyükşehir Yasası “büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak” hükmü ile bu illerdeki yolların sorumluluğunu bir anlamda büyükşehir belediyelerine yüklerken, Karayolları kurumunu yetkisiz kılacaktır. Diğer yandan Karayolları kurumunun yol projelendirme ve yapımındaki bilgi birikimini de yabana atmak Ülkemiz açısından mümkün değildir. Belediyelerin büyük ölçekli kentsel yolların projelendirme ve yapım süreçlerini karayolları kurumu üzerinden gerçekleştirmenin yaygınlaşması, bu işbirliğinin ileride kurumsallaşarak gelişmesini de getirebilecektir. Büyük şehirlerde ortaya çıkan sonuç açısından karayolları açısından kurumsal olarak 3 farklı durum ortaya çıkacağı söylenebilir:

- 1- Kurumsal olarak mevcut yapı devam edebilir. Bu durumda bir yanda büyükşehir belediyeleri (ya da diğer belediyeler) diğer yanda Karayolları kurumu kurumsal yapısını ve görevlerini sürdürür. Ancak süreç daha fazla işbirliği gerektireceği için kurumlar kent içi ulaşım planlaması ya da genel anlamda ulaşım planlaması bağlamında ciddi bir yapısal değişim geçirerek yeniden örgütlenirler. Çünkü ulaşımı salt karayolu ulaşımı ya da salt şehirlerarası ulaşım olarak görmek mümkün değildir.

- 2- Büyük şehir belediyeleri bünyesinde oluşturulan ulaşım birimleri kurumsal olarak il düzeyindeki tüm ulaşımın planlandığı, projelendirildiği, uygulandığı ve izlendiği birimler olarak yapılanırlar. Bu durumda Karayolları Kurumu daha atıl duruma düşer ve küçülerek Ülke düzeyindeki özelleşmiş ulaşım ile uğraşır (otoyollar, boğaz köprüsü vb. gibi).
- 3- Karayolları kurumu bünyesine kent içi ulaşımı ve ulaşım planlamasını katarak yeniden örgütlenir.

Bu süreç yeni büyükşehir örgütlenme ve uygulamaları ile önümüzde durmaktadır. Ne kadar kısa zamanda adapte olunarak yeni bir düzen kurulursa Ülkemiz açısından o kadar kazançlı olunacağı açıktır.

KAYNAKÇA

1. 5539 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun, 16.02.1950 tarih, 7434 sayılı resmi gazete
2. 05.09.2011 tarihli, 28045 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği,
3. Sancar, C., Aydemir Ş., Öksüz, A., M., 2005, Urban Transport and Environment: Assessment of Probable Environmental Impacts of Black sea Coast Double lane Motorway, 3 rd International Conference on ecological Protection of The Planet Earth, İstanbul
4. Bentley, I., ve diğ., 1985, Responsive Environments A Manuel For Designers, The Architectural Press, London
5. URL 1. 24 Eylül 2014 tarihinde <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/TeskilatSemasi.aspx> adresinden alındı
6. URL 2. 24 Eylül 2014 tarihinde <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Bolgeler/10Bolge/Sema.aspx> adresinden alındı
7. URL 3. 24 Eylül 2014 tarihinde Google Earth
8. URL 4. 24 Eylül 2014 tarihinde <http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/medium/81699444.jpg>
9. URL 5. 24 Eylül 2014 tarihinde <http://www.panoramio.com/photo/96874842?source=wapi&referrer=kh.google.com>
10. URL 6. 24 Eylül 2014 tarihinde <http://www.hatkosport.com/tr/referans/trabzon-besirli-sahasi>
11. URL 7. 07 Aralık 2014 tarihinde <http://www.panoramio.com/photo/111737095?source=wapi&referrer=kh.google.com>

Kadir GÜNAY (Oturum Başkanı)- Ahmet Melih ÖKSÜZ'ün sunuşunda karayollarının kent içi yol yapımı konusunda yeterliliğini tartışmaya açtı, bizimle paylaştı. Kurumsal ve teknik altyapısını, planlamaya yönelik formasyon oluşumunu, ilerideki yapılanmada neler olması gerektiğiyle ilgili fikirlerini söyledi. Trabzon kentine yönelik uygulama örnekleriyle, mevcut durumun çelişkilerini ortaya koydu. Teşekkür ediyoruz bu çalışmasından dolayı.

Şimdi sözü Prof. Dr. Baykan GÜNAY Hocama veriyorum. Baykan Hocam benim üniversiteden ilk gördüğüm öğretim üyesidir. Şöyle diyeyim; akademik danışmanlık sistemi vardı. Biz derslere ilk başladığımız zaman, önce akademik danışmanın yanına giderdik, o imzalırdı. O anlamda benim akademik danışmanlığımı da yapmıştır. Evet, Hocam buyurun

“YOL NEDİR?”

Prof. Dr. Baykan GÜNAY

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi,
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Hepinizi saygıyla selamlıyorum. **Kadir Bey**, son birkaç yıldır beni buraya getirmek için büyük çaba gösterdi. Ben de sonunda geldim.

Şimdi kendini de tanıttedi. Ben 1945 yılında Ankara’da doğdum, 1963 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi’ne girdim. 1968 lisans, 1971 yüksek lisans, sonra uzun bir süre kamu ya da yarı kamu ya da özelde çalıştım. 1980 ihtilalinin bana bir faydası oldu, kravat tak çalışma dediler, ben de okula kaçtım. **1981 yılında Orta Doğu Teknik Üniversitesi’ne öğretim üyesi olarak göreve başladım.** Orada kravat takmadan çalıştım. 2012 yılında emekli oldum, iki yıldır da yarı süreli olarak ODTÜ’deyim. sürdürüyorum, başka bir şey bilmiyorum.

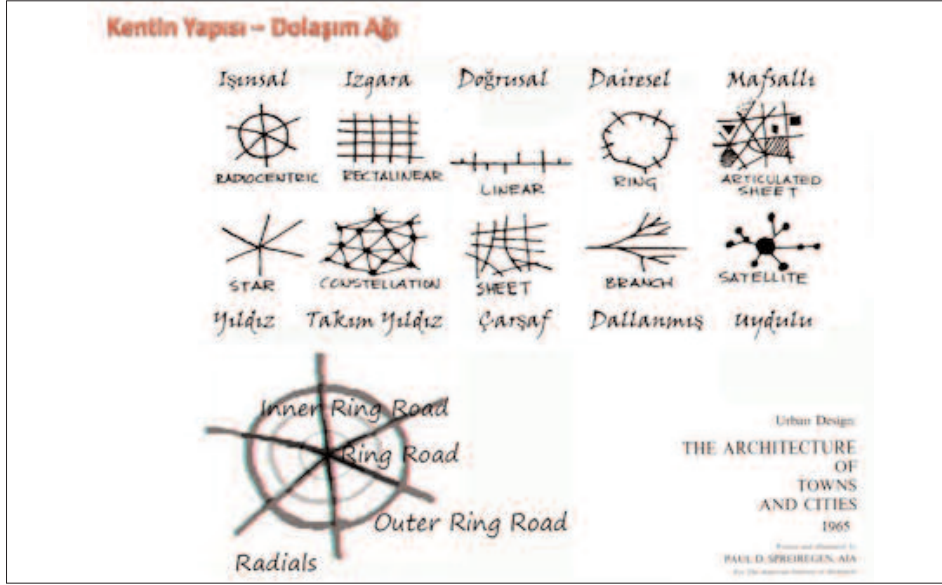
ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde Bölüm Başkan Yardımcılığı, Bölüm Başkanlığı ve ayrıca Rektör Danışmanlığı gibi idari görevlerinde bulundum. Şehir ve Bölge Planlama Bölümünde Kentsel Tasarım Yüksek Lisans Programını kurdum ve Sayın Argun Hocamızla temel tasarım stüdyosunu yürütmeye çalışıyoruz.

Bugün arkadaşlarımız ulaşım, **ulaşım standartları** üzerinde gerekli bilgileri verdiler. Benim sunumumda ise, ulaşımın kademelenmesi, yol standartları filan hiçbirisi yok. Onları istediğiniz yerden bulabiliyorsunuz. Ben “*yol nedir?*” üzerinde durmak istiyorum. Bazen dağıtacağım belki,. Kimi kuramsal çerçevelere değineceğim, kimi yol ve yol ağı üzerinde karşılaştığım bazı sorunları size aktaracağım ve en sonunda da sabrınız tükenmezse çok merak ediyorsunuz belki, ODTÜ’nün ünlü öyküsünü kısaca özetleyeceğim. Sıkılırsanız orada keseceğim.

Şimdi 1960’lar galiba planlama, tasarım, mimarlık alanında bir dönüm noktası, oldukça bilinen kitapların ortaya çıktığı bir dönem. İşte bir yandan Kevin Lynch ve Cullen gibi yazarlar kentin kimliği üzerinde duruyorlar. Bir yandan da **kentin ulaşımı, yol sistemi dediğiniz** ağlarına dair kitaplar yazılıyor. Burada bunlardan iki ya da üç tanesine kısaca değineceğim.

Şimdi bunlardan bir tanesi Paul D. Spreiregen’in kentin mimarlığı üzerine yazdığı bir **kitap**. Mimarlık kitabında kentsel biçimin ne işi var diyebilirsiniz. Demek ki bir tasarım problemiyle karşı karşıyayız. Bunu Fikret çok net olarak söyledi. Yani bir kenti nasıl **kurar**, siz bir kenti nasıl soyutlarsınız? Yollarını çizersiniz.

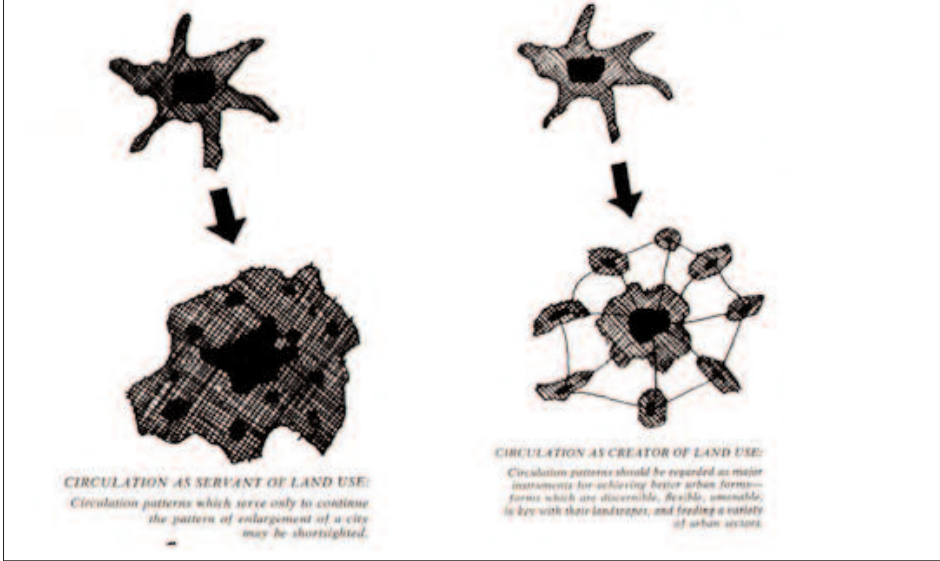
Dolayısıyla burada da gördüğümüz gibi, Paul D. Spreiregen; bir kenti yol ağı olarak görmüş. İşte bunlara isimler takmış: ışınsal ızgara, doğrusal dairesel mafsallı, yıldız gibi isimler var. Bunlar, bir yaşama da böyle referans veriyorlar. İşte Barcelona'da bir ızgara var, ama önemli olan başka bir şey daha var, ben onu daha sonra söyleyeceğim.



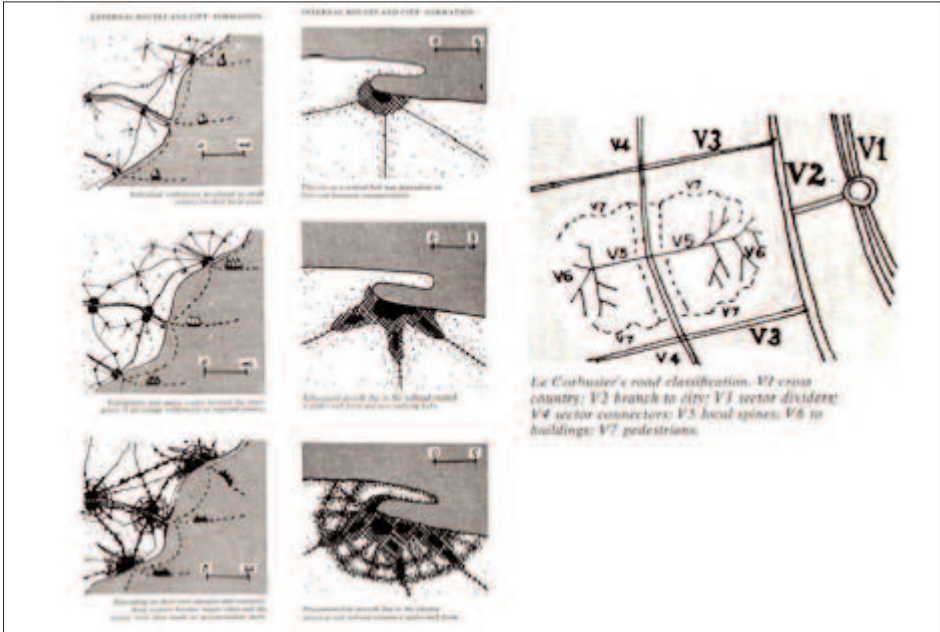
Amerikan kenti genellikle ızgara üzerine kurgulanmıştır. Buna; Thomas Jefferson Grid denir. Buna karşılık Avrupa kenti biraz daha bu radyo ışınsal, konsantrike bilmiyorum işte öyle bir çerçeve üzerine kurgulanmış. İkisinin yaşam biçimleri farklı, ikisinin kent yönetim modelleri farklı, ikisinde de kent merkezleri farklı yerlerde oluşuyor, dolayısıyla ikisinin de ulaşım sistemleri farklı. Birinde bir koridor oluşturuyorsunuz, ötekinde ise ızgaranın hem rahatlatan hem de problem oluşturan sistemiyle karşı karşıyasınız. Giderek ise, son 20-30 yılda benim gözlemim, dünya kentlerinin şu büyük olarak çizdiğim formda geliyor olması. Kapitalist sistem ya da sosyalist sistemde olması fark etmiyor. Bir merkezden uzanan koridorlar var. Buna yalnızca otomobil ulaşımı sebep olmuyor. Özellikle metro sistemi daha çok bu sistemi arıyor aslında. Bunun için eskiden biz çevre yolu diyorduk, o bypass road daha çok çembersel yol dediğim; biz aslında bu kavramı pek kullanmıyoruz. Çembersel yollar üzerine kurgulanmış bir kent modeline doğru gidiyor. İşte iç çembersel yol, dış çembersel yol. Londra'ya bakın böyledir, Moskova'ya bakın böyledir. Dolayısıyla öncelikle bu yol ağları ile kent arasındaki ilişki Fikret'in de beyan ettiği gibi, önemli bir konu.

Yine Paul D. Spreiregen bir ikililiğe değinmiş. Diyor ki, dolaşım arazi kullanımının hizmetindedir ya da dolaşım arazi kullanımını yaratır. Yani bunların ikisi de doğru. Aslında bir karşılıklı etkileşimden söz ediyoruz. Kimi zaman bir arazi

kullanımına göre bir yol sistemi oturtabiliyoruz. Yarıyoruz seziyoruz bir şeyler yapıyoruz ya da kimi zaman yaptığımız bir ulaşım ağı, bize yeni arazi kullanımları, yeni talepler oluşturabiliyor.

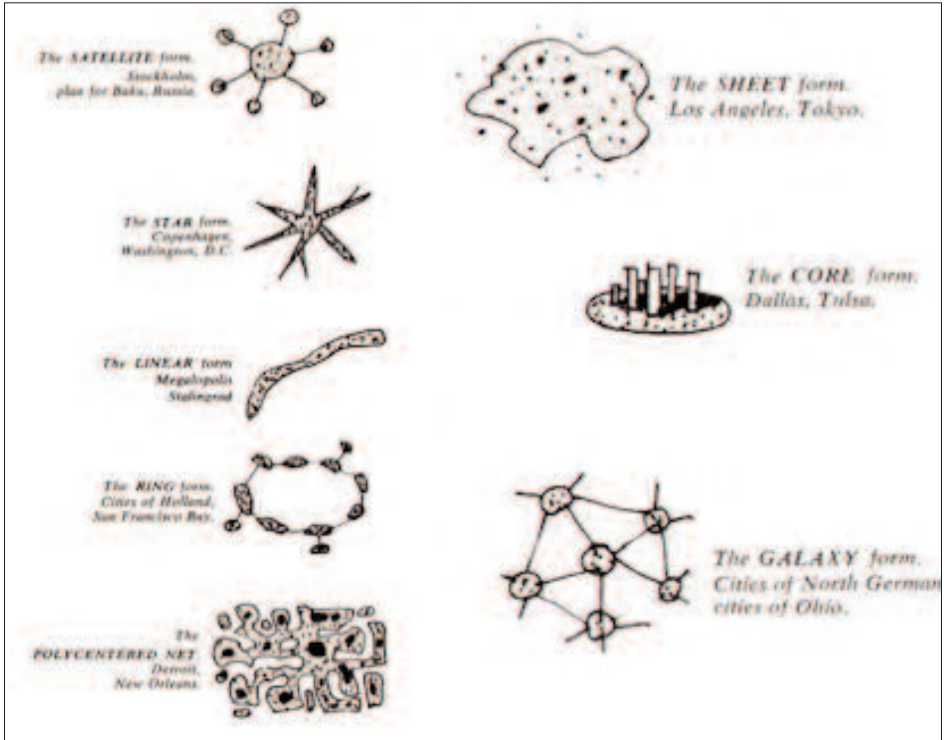


Dolayısıyla Spreiregen şunu iddia ediyor. Dediğiniz şey öyle sokak tasarımı değildir. Urban Design'ın ölçeği yoktur. Urban Design her ölçekte vardır, olması gerekir. Çünkü “tüm kentin yaşamını ve bizi etkileyen bir kurgudur”. Bizim kent- sel tasarım programında da buna bir miktar inanıyoruz.

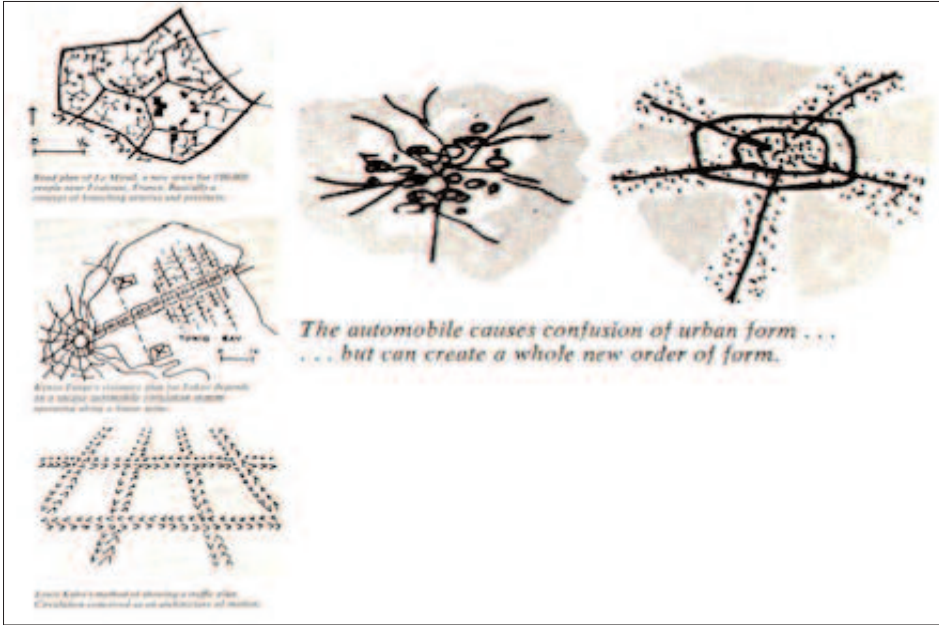


Şimdi kimi zaman dış etkiler kenti belirliyor, kimi zaman kentin iç dinamiği bir şeyler veriyor ve yöneticiler sürekli bu gerilimde çözümler arıyorlar. Sonuçta da Ahmet Bey'in söylediği gibi bir sürü problem çıkıyor karşısına. Yani dışarıdan biri geliyor onu yapıyor, öbürü içeriden başka bir şey söylüyor. Bu da sanıyorum karar, kuramının parçalarından bir tanesi.

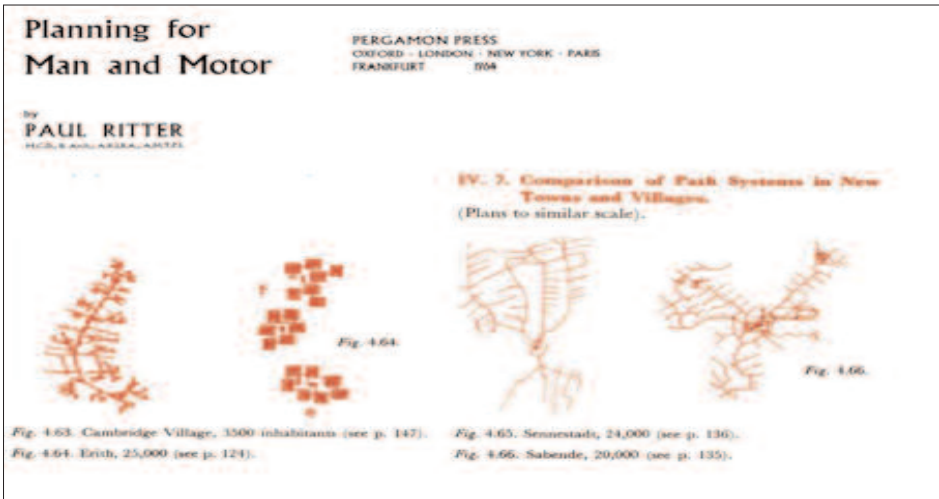
İşte kimi kentleri de Paul D. Spreiregen bu formlarla açıklamış. Ben Bakü'yle Stockholm'e gitmedim, ama ona uydu kenti formu layık görmüş. Kopenhag ve Washington'a yıldız denilmiş, işte Hollanda'nın kentleri ise ortada bir round state, vardır. Ortada bir yeşil alan vardır. Kentler bir daire çizer orada, round statedir. O da bir başka form oluşturuyor. Ama Hollandalılar zinhar round statetin ortasındaki yeşil alana değmezler. Bizde olsa en önce orası dolar, onu söylemem gerekir. İşte böyle bir kent ve yaşam ve arazi kullanımlarının hepsi buna göre biçimleniyor.



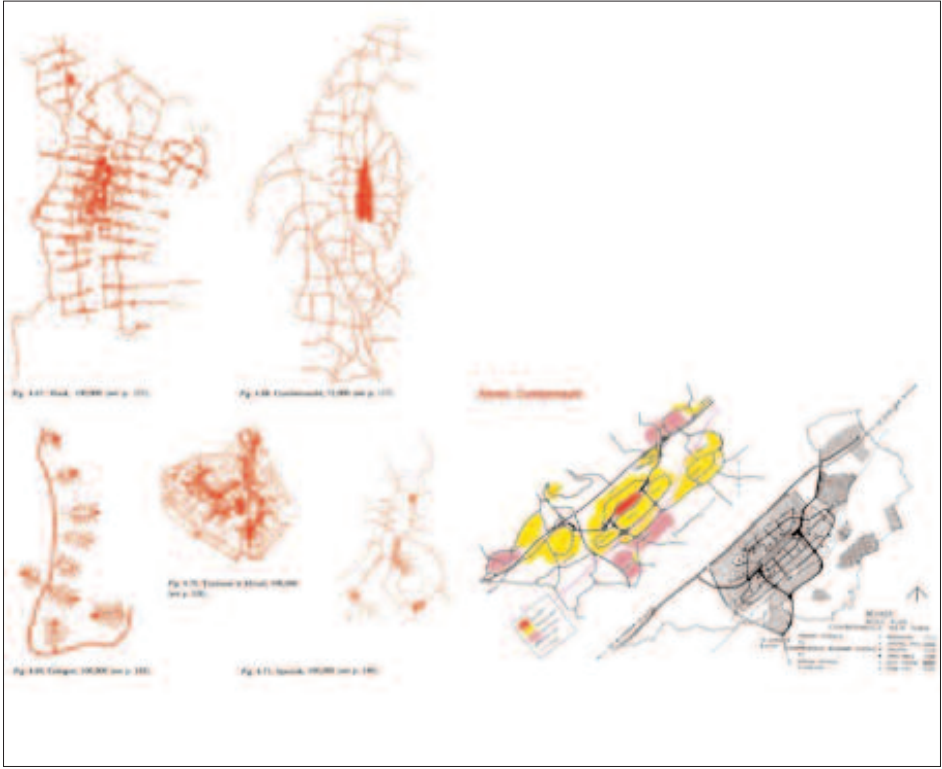
Otomobil bir karışıklık yaratıyor diyor, ama bir fırsat da yaratıyor kentsel forma. Hani o kadar da otomobili, kötü bir şeydir demek **doğru değil**; çünkü önümüzdeki birkaç yüzyıl daha bunu kullanacağız. Yeni elektrikliyi çıktı. Geçen gün bizim otoparkta bile gördük, arkasında priz işareti vardı. İnsanoğlunun sanıyorum bundan vazgeçmesi de kolay durmuyor. Giderek bir zengin aracı değil, orta sınıf hatta alt orta sınıfın da bir aracı haline gelmiş bir şeyden, insanların çok kolay vazgeçemeyeceğini düşünüyorum.



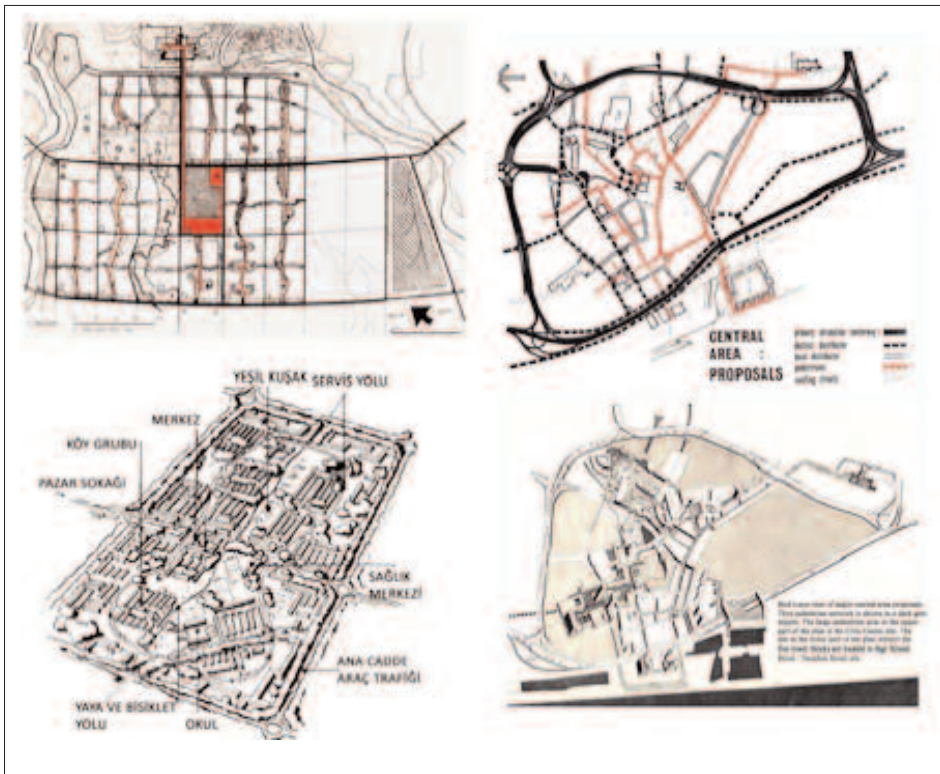
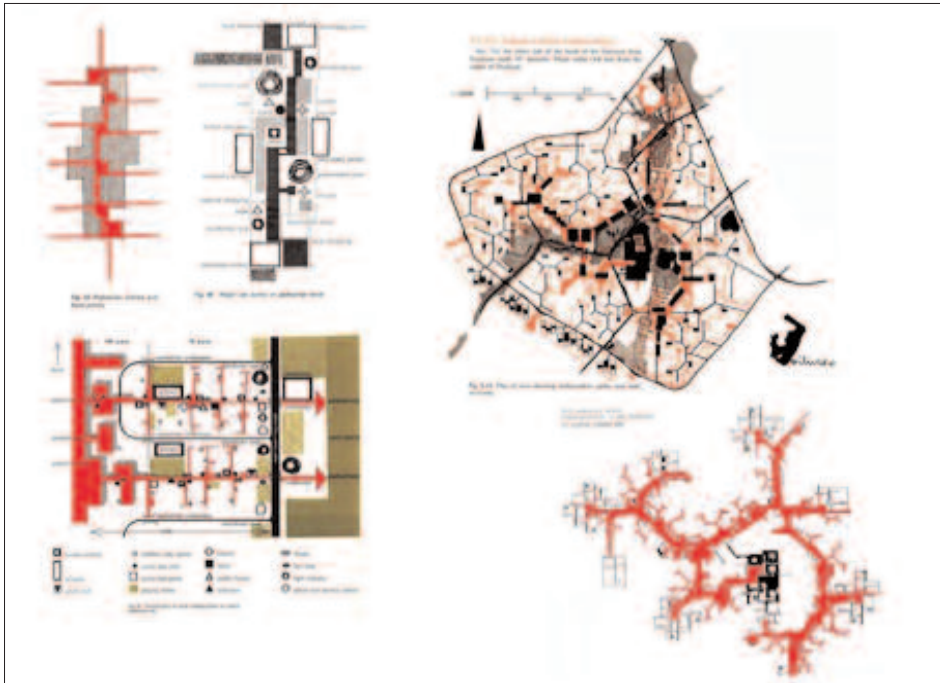
İkinci kitap “İnsan ve motor için tasarım” demiş İngiliz. Bu da o dönemin ilginç kitaplarından bir tanesi. O dönemde otomobilde sıkışıklık Avrupa’nın gündeminde. Yani şimdi güllük gülistanlık diye görüyorsunuz hepiniz. Oh ne güzel ya diyorsunuz, ama Bu kitap çıktığında Avrupa kentinde **birçok sorun var**. Otomobilden geçilmiyor, trafik sıkışıklıkları vb. Londra’daki zehirlenmelerin **hepsi** otomobilden oluyor. Ama bu kitap çıktığı dönemde ona dair olan dünyadaki dönüşümleri aktarıyor. Hatta bu kitabı alırsanız bakacaksınız, ben bu kitapta proje olarak verilmiş birçok şeyi, Google Earth’de buldum ve şu andaki gerçek durumlarını da koydum, ona bakabilirsiniz.



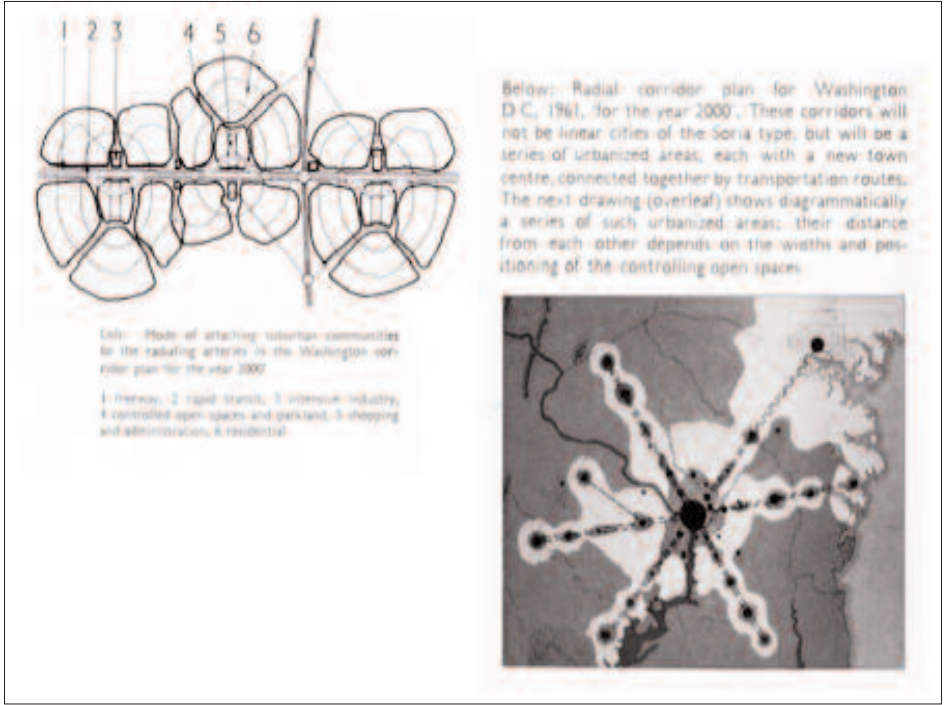
En büyük özelliği ise o dönemde, -bu şimdi çok revaçta olan- yayalaştırmanın ve yaya kentinin nasıl üretilebileceğini tartışıyor. Yani iki ulaşım sistemi nasıl birleştirilebilir diye bir soru soruyor ve bunun yanıtlarını örneklerle arıyor. Mesela hukuku İngilizler inşa etmediler, ama burada gördüğümüz örneklerde tümüyle, hiç yaya ile aracın kesişmediği bir kent dokusu yaratmaya çalışıyorlardı, olmadı. Cumbernauld'ta ise ve şimdiki AVM'lerin büyük bir önceli vardı, kent merkezi başlı başına bir AVM'dir. Ama İnsanlar oraya yürüyerek giderler. Ve işte Hook, Toulouse Le Mirail. Şimdi bu yapıldı da; bu çerçeve, yeni anlayışlar çıkıyor. Yaya yolu, yaya güvertesi gibi kavramlar oluşmaya başlıyor. Orta Doğu Teknik Üniversitesi de aynı dönemde tasarlanmıştır ve buradaki kavramsallaştırılmış örneğin uygulanmış halidir.



Devam edelim, işte Le Courbiser'in yaya sistemleri. Le Courbiser öyle büyük bir ızgara koyuyor ki araziye, o sıcakta tabii kimse yürüyemiyordu. İşte buna akropolis diyor. Akropolis kentin ucunda, merkezinde değil. Dolayısıyla bütün bu yeni kentlerde temel olan o dolaşım sistemine dayandırılan bir anlayış.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Peki, devam edelim. Bir üçüncü kitap, onu da buraya koydum; *Traffic in Towns*, Colin Buchanan diye bir uzmanın kraliçeye sunduğu bir rapor. Burada “Ulaşım sistemleri ve trafik nasıl ele alınmalıdır?” ve “kentsel kademelenme nasıl olmalıdır” sorusunu ortaya koyuyor. Çok **rigid** kurallarıyla koyuyor. Kentteki yolların ayırımını yapıyor ve şu ilginç diyagramı çıkarıyor. Bunu Buchanan’da, geleneksel kentte bütün yollar şehirlerin ortasından gider, üstteki diyagram. İkinci bulunan çare, **ikinci dönemde** bunları çevre yoluyla çözmektir. Üçüncü dönemde de bütün bunlara değmeden geçen bir otoyol sistemidir. Bu diyagramdan sonra hem Avrupa’nın hem Amerika’nın gündemine geliyor, son 20 yılda da Türkiye’nin gündemine gelen bir uygulama sistemi.

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Yol Nedir?

İnsanoğlunun ilk yerleşimlerinden sayılan Konya yöresindeki Çatalhöyük'te henüz yol ögesi bulunmamaktadır. İnsanlar evlerine çatılardan girmekte, dolayısıyla çatılar insanlar arasındaki iletişimi sağlamaktadırlar.

Çatalhöyük İsa'dan önce 7500 ile 5700 yılları arasında varlığını sürdüren bir taş devri (neolitik) yerleşmesidir. Toplumsal ilişkiler içinde henüz özel ve kamusal alan farkı oluşmamıştır ve ortak yaşama dayalı bir toplumsal yapı mekânsal ilişkileri düzenlemektedir.



Yerleşik yaşama geçildikçe, yol, farklı kullanımlar ya da mülkiyet örüntülerini bir arada tutan en belirgin kamu mali olarak değer kazanmıştır. Yolun aynı zamanda yüklendiği en önemli özellik gene kamuya ait altyapının inşasına da olanak tanınması olmuştur. Bu durumda yapı adaları ve yollar birlikte tasarlanmaya başlanmış, yol kademelenmeleri geliştirilebilmiş, altyapı da önceden düzenlenip inşa edilebilmiştir.

Yollar ve yapı adalarının ilk uygulandığı kentlere örnek olarak Pakistan'daki Mohenjo-Daro ve Harappa yerleşmeleri verilmektedir. İndus ırmağı boyunca oluşan uygarlıkların temsilini oluşturan, Karaşi kentinin yaklaşık 400 km kuzeyindeki Mohenjo-Daro'nun tarihi İ.Ö. 3000 yılına kadar uzamaktadır.



Mohenjo-Daro



Kahun

Yol ve yapı adası uygulamalarının eski zamanlardan bilinen bir diğer örneği planlı kenti Kahun'dur. Eski Mısır uygarlığının beşğinde kurulan kent, piramitlerin yapımında çalışan işçiler için yapılmıştır ve eski Mısır'da, sokaklarıyla ve konut birimlerinin kademelenmesiyle, bütün olarak düzenlenmiş bir yatakhane kentin varlığına da işaret etmektedir. İ.Ö. 2570-2700 yıllarında yaşam bulan Kahun, ince uzun yapı adalarının oluşturduğu galeri türü sokaklardan oluşan bir izgara kent biçimindedir. Dönemin anlayışı içinde kuzey-güney ve doğu-batı yönlerinde tasarlanan eksenler ortak bir kamusal mekânda birleşmektedir. Tasarımın bir özelliği de işçileri denetlemek için kurgulanan çıkmaz sokaklar olarak belirlemektedir.

İstanbul Arkeoloji Müzesine giderseniz, bu yazıtı okuyun. Bir Asur kralı var, bir yol çiziyor ve de yola standart koyuyor. “Eğer bu şehirde oturanlardan herhangi biri, eski evini yıkıp yeni bir ev inşa ederse, bu evin temeli kral yoluna tecavüz ederse o evinin üstünde bir direğe asılacaktır” diyor.

Eski Zamanlar

İstanbul Arkeoloji Müzesinde sergilenen aşağıdaki yazıt, İsladan Önce 7. Yüzyılda Asur Kralı Sanherib'in Nineva kenti kurulurken "yol" ögesine verdiği önemi ve kamusal ve özel alanlar arasındaki temel bağı'nı nasıl kurulduğunu göstermektedir:

Yazıtta şöyle der;

"Ben" Sanherib, büyük kral, kudretli kral, evrenin kralı, Assur'un kralı, (dünyanın) dört bir yanının kralı, yüce tanrıların seçilmiş. (tanrı) Assur ve (tanrıça) İstar bana yenilmez bir silah bahsettiler ve elimi Assur'un düşmanlarını yönetmek için açtılar. Onları yüce kudretlemlerine (dayanarak) ortularım dünyanın bir ucundan diğer ucuna sürdüm ve (dünyanın) dört bir yanında saraylarda oturan bütün prensleri, boyun eğmiş olarak ayaklarına getirdim ve onlar benim boyunduruğuma girdi.

O zaman, benim kraliyet şehrim Nineva'yı büyüttüm. Onun "yuklarını" (çarpı sokak) bir kral yolu geçecek kadar geniş ayıldım ve (onu, yolu) gün gibi parlatı hale getirdim. (Surları) Ve dış duvarını utuca yapımamı sağladım. Ve onları dağlar kadar yükselttim. (Onları) en fazla 100 (büyük) kubite (yaklaşık 50 m) kadar genişlettim.

Heriki günlerde kral yolu daraltımsın (diye) karşılıklı yüzüye duran steller dikirdim. Park kapısına kadar kral yolunun enini 52(büyük)=25m.) kubit olarak ölçtüm. Eğer bu şehirde oturanlardan (herhangi biri) eski evini yıkıp yeni bir (ev) inşa ederse, bu evin temeli kral yoluna tecavüz ederse o, evinin üstünde bir direğe asılacaktır.



Kabartmada, tanrı sembollerini önünde dua eden Kral Sanherib M.Ö.705-681 Nineve Kireçtaşı En.No.1



Nineva kentinin yol ve yapı adası dokusu

Yani **yol kavramına değinirken**, bir kamu otoritesinin varlığına işaret ediyoruz. Ama tabii **ki** Roma hukuku hâlâ dünyanın en müthiş hukuku. Şu anda kullandığınız bütün hukuk terminolojisi aynen 2000 yıl öncesi son Julius'ta var, yani bütün kavramlar var. O, yolu tarif ediyor. Yani ne diyor? Öncelikle malları üçe bölüyor:

- 1- herkese **ait olan mallara** müşterek mallar diyor
- 2- ammeye ait mallar;
- 3- bazı topluluklara ait mallar ve buradan yola geçiyor.

Bakarsanız, yol bir amme malıdır aslında. Tiyatro da amme malı, ama tiyatro kamunun **içinde** bir başka birimin de malı aynı zamanda. Onun için yola iki tarif **yapılıyor**. İlk önce, bir geçiş hakkı olarak başladı diyor yol. Yani adamın arsası. Hâlâ İngiliz hukukunda bu kavram vardır, *trans passing* hukuku vardır; size izin verir. Türkçede onu biz *irtifak* tesis edilir diye koyduk. Daha sonraki aşamada ise, yolu ikiye ayırıyor: Bir, tümüyle kamunun denetiminde olan yollar; iki, bir de vatandaşın kendi arazisinin içindeki özel yollar.

Roma Hukuku

Kuşkusuz, yol ve yapı adasının günümüze kadar uzanan tanımı Roma Hukuk sistemi içinde yapılmıştır. Umur'a¹ göre Romalılar insan – mal ilişkisi içinde oluşan aynı hakları Eşya Hukukunun bir parçası olarak görmüşler ve malları (*res*) çeşitli bakış açılarına göre sınıflamışlardır:

¹ Dr. Ziya Umur, *Roma Hukuku Ders Notları*, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul 1990.

İsa'dan yaklaşık beşyüz yıl önce gelişmeye başlayan Roma Hukukunda mallar, her şeyden evvel, ticarî muamelelere elverişli olup olmamaları bakımından: *Res extra commercium*, (daha doğrusu *res quarum commercium non est* = ticarî muamelelerin dışında kalan eşya) ve *res in commercio* (daha doğrusu; *res quarum commercium est* = ticarî muamelata elverişli eşya) olmak üzere ikiye ayrılmakta idi.

Res extra commercium humani iuris.

Bunlar beşerî hukuk tarafından muamelat dışı bırakılan eşyadır. Iustinianus *Intstitutiones*'ine göre bunlar da üç kategoriye ayrılmaktadır.

- *Res communes omnium* (Herkese müşterek olan mallar)
- *Res Publicae* (Amme malları)
- *Res Universitates* (Topluluğa ait mallar)

Res publicae (amme malları).

Bunlar, tabirden de anlaşıldığı gibi, bir hükmi şahıs (tüzel kişi) olarak kabul edilen *populus'a* (Roma halkı) ait mallardır. Bütün vatandaşların müştereken istifadesine arz edilmiş olduklarından, bir ferdin mülkiyetine giremezlerdi. Devamlı akan nehirler, bu nehirlerin sahil ve limanları, **kamuya ait yollar**, tiyatrolar, spor tesisleri vs. gibi mallar bu kabildendi.

Gene Umur'a göre Roma Hukukunda yolun tanımı da yapılmıştır.²

Via. — Yol. Başkasının arazisi üzerinden yaya, araba ile veya sürülerle geçmeğe müteallik geçit hakkı. En eski dört köy gayri menkul irtifaklarından (*servitutes praediarum rusticorum*) ve *res mancipi* olan bu geçit irtifakından, yolun genişliği, düz yerlerde sekiz, dönemeçlerde on altı kadem olarak -XII Levha kanunu tarafından düzenlenmişti. Bazı müellif lere göre bu ölçüler, geçit irtifakları için değil, amme yolları için tanınmıştı. (Bk. *Viae*)

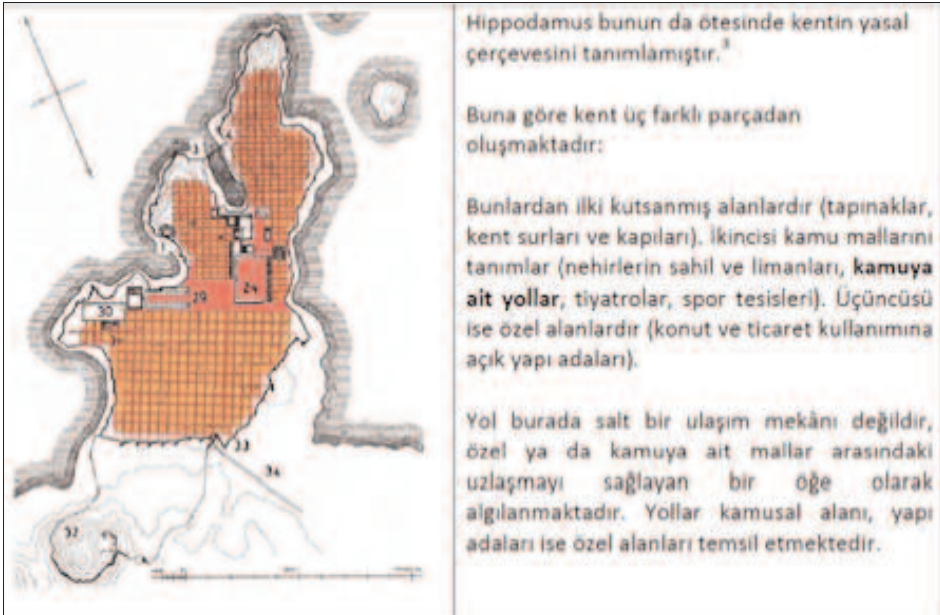
Daha sonra ise yol özel ve kamu yolu olarak ikiye ayrılmıştır:

Viae. — Yollar. Hususî yollar (*viae pri vatae*) ve amme yolları (*viae publicae*) olmak üzere iki tip yol vardı. *Viae privatae* hususî şahısların malikaneleri içinde olup, malikleri ve az veya çok komşuları tarafından kullanılabilirdi. *Viae publicae* ise, halkın istifadesine açık yollardı. Bunlara, *viae consulares*; *viae nractoriae* de denirdi. Bilhassa cumhuriyet devrinde açılmış olan yollar, geniş, sağlam ve emniyetli idiler.

Roma Hukukunun gelişmeye başladığı dönem, aynı zamanda Akdeniz yöresinde yeni koloni kentlerin kurulduğu bir dönemdir. Bu kentlerin en ünlüsü dönemin Hippodamus tarafından tasarlanan Milet kentidir. İsa'dan önce 7. ile İsa'dan sonra 2. Yüzyıllar arasında yaşamını sürdüren kent izgara planın öncüsü sayılmaktadır.

Ben ODTÜ'lülere diyorum ki, sizin kamusal olmanız için sınırları yıkmanız lazım. Bana çok kızıyorlar, ama o yolu herkese kapamışız. Dolayısıyla onun içindeki yollar bizim, biz de kamu malıyız. Demek farklı bir mal kavramı var. Onun dışındaki yollar ise, herkese her zaman açık. Dolayısıyla yolun bence en önemli tanımı, hiçbir zaman tapu numarası almayan, tapu kaydı olmayan, her zaman herkese her koşulda açık yer demektir. Ben bunu çok önemsiyorum. Dolayısıyla bütün otoriteler bir işlem yapacakları zaman orada yapıyorlar, kimsenin malının içine girme hakları yok ki zaten, hukuk ona izin vermiyor.

Şimdi Hippodamus'un Milet'ine dönüyoruz. İşte ızgara plan deyip geçiyoruz. Izgara plandan daha farklı bir kavramsallık var burada, bir mülkiyet planı oluşturuyor. Yani *Res In Commercio* dediği şey, özel mallar. Dolayısıyla yapı adaları, burada özel mal statüsünde, bireylere ait. İşte O daha ayırıyor, kutsanmış mallardan söz ediyor. Herkese her zaman açık mallardan söz ediyor, *Common Property*. İşte kıyıları... vb gibi.. ve de bunun içinde yol çok önemli. Hippodamus'da oluşturulan bu hukuk, günümüzde de kentsel mekânın oluşturulmasındaki temel ilkeleri ve hukuku ortaya çıkarıyor. Herkes her zaman yoldadır.



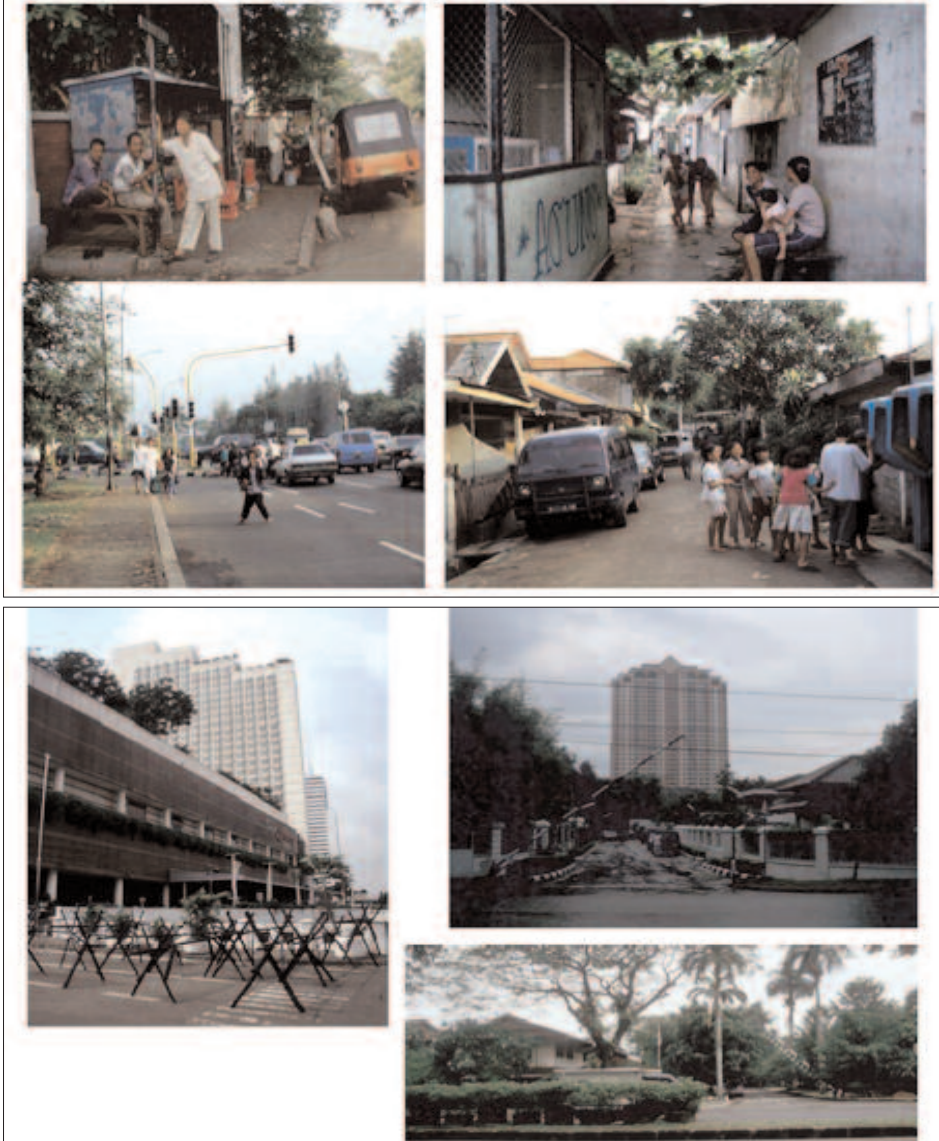
Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Karaçi'ye giderseniz, işte biri yılan oynatır. Yolda yapar, ama başka bir yerde yapamaz. İşte at arabası bizde de vardır ya da bir pazar sabahı Karaçi'nin bir sokağı tümüyle kriketçilere ayrılmış. Yani arabalar atılmıştır yani sırf batılılar yapmıyor bunu, kültürel olarak varsa. İngiliz kriketi koymuş Pakistanlının kafasına. Tümüyle araca kapatılmış ve herkes kriket oynuyor.



Endonezya'ya giderseniz, yine kaldırımda satıcılar vardır, çünkü varlığını **orada sürdürüyorlar**. Sokak bazen iki kişilik bir genişliktedir. Bazen sokak çalgıcıları oradadır. **Ama o 'yol'dur**, her zaman herkese açık yoldur, ama Endonezya'da gördüğüm bazı durumlarda da, kapatılan yollar var. Bu tümüyle kamu otoritesinin yarattığı bir şeydir. Roma hukuku diyor ki, kamu otoritesi popüls yani Roma halkının lehine kullanmak zorundadır diyor bu tür şeyleri. Onu ne kadar yapıyoruz? Fena da yapmıyoruz aslında. Kıyılarda daha başarısızız. Onun için de yönetimler yol yaparak kıyıya erişmeyi bir siyasa olarak koyuyorlar ve düşünüyorlar.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Yol bazen kocamandır. Sırf bizde yok, yani Madrid'in temel omurgası... Yani bunu ben saymaya çalıştım, 15-20 iz var burada. Ben ne diyeyim şimdi? Bu berbatır kötüdür diyebilirsiniz. Yarın bir gün öyle bir şey olur, bu yolun yarısını yeşil alan da yapabilirsiniz; çünkü kamunundur. Hangi otorite varsa o otorite geçerlidir. Bunun en ilginç örneği, Arturo Soria İmata'nın Madrid'deki doğrusal kentidir. İlk yapıldığında öyle berbat, dökülen bir -soldaki fotoğraf- yol iken, son benim gittiğimde uysallaştırılmış ve evcilleştirilmiş daha yeşil bir bulvara dönüştürülmüş.



Bu her zaman her otoritenin elinde olan bir şeydir ya da Barcelona bu yolları ciddi olarak kent içi, neredeyse otoyol niteliğinde kullanmıştır. Ama kullanırken mimarlığını da getirmiştir. Ben buna mühendisliğin mimarlığı diyorum, bu bizde yok, çok az var. Bir tek Tirebolu'da çok güzel bir duvar hatırlıyorum karayollarının yaptığı; hâlâ duruyor mu bilmiyorum. Sanat yapısı derler, gayri sanatı yapılar koyarlar! Bizi biraz kızdıran da o oluyor. ODTÜ yolu denilen şeyde de biraz herkesi kızdıran o oldu diye düşünüyorum.



Burada bir parantez açsam gibi bir sözle mi girsek hocam ???

Ya Orhancığım bunu şunun için verdim. Sen geçen gün televizyonda işte köprüden şundan... Yahu bir plancı şu dangalakça yolları koyuyorsa, ben diğerlerine bakmıyorum.

Ne yapayım yani, böyle bir şeyi düşünemiyorum. Hatta diplomasını almanız lazım diye de düşünüyorum. Dolayısıyla Bir yolun ağlaşması önemlidir. Yani Fikret onu çok açıkça söyledi.

ALTTAKİ RESİMLE İLGİLİ

????????????????????



Bir başka teorik çerçeve, mekânın söz dizimi diye Bill Hillier isimli bir İngiliz matematikçiden geldi. Birçok insan burun kıvrırdı, şunu yaptı bunu yaptı, ama bunu hem iç mekânda hem dış mekânda uyguluyor. Roma'daki yollar yaya mıdır araç mıdır belli değildir. Ama Roma'nın bütün yol sistemi ve bütün kamusal yapıları bu sistem içinde ve bu sistemle yapılmıştır ve vardır. Yani Popolo'dan baktığınızda o pastayı görürsünüz, öbür taraftan gittiğinizde İspanyol merdivenlerini görürsünüz. Hepsi arasında bir mekânın söz dizimi vardır diyor. Bu bir çerçeve, hatta meydanların oluşumunda da bu çerçeveyi kullanıyor.

Mekânın Sözdizimi – Space Syntax

Mekânın oluşturulmasında 1980lerden başlayarak geliştirilen önemli kuramlardan birini mekânın sözdizimi (*space syntax*) oluşturmaktadır. Sözdizimi bir bütünün parçalarının düzenli ve sistematik olarak kurgulanması anlamına gelmektedir. Dilbilimde ise tümce bilim olarak da anılmaktadır.

Kurama göre; nasıl ki bir tümcede sözlerin dizimi anlamı vermektedir, mekânın kurgulanmasında da anlamlı ve birbirini izleyen yapılar mekânı anlamlı yapacaktır. Kurama göre mekân bileşenleri bir ağ olarak nitelendirilmekte, bireyin bu ağ içindeki hareketlerinin sürekli bir seçme yapma eylemi gerektirdiği kabul edilmekte ve mekânlar arasındaki bağlantı ve bütünleşmelerin bu kurgu ile çözümlenerek tasarıma yön verileceği ifade edilmektedir. Sokaklar, yaya yolları doğrusal açık alanlar ve kentteki bağlayıcı diğer tüm mekân ya da alanlar kentin parçalarını birbirine bağlayan öğelerdir. Kuram kentin bu kamusal mekânlarını çizgiler olarak algılamaktadır.

Planlama ve tasarım çalışmalarında, dolaşım sistemlerinin oluşturulması, güzergâh belirlemeleri ile yol bulmada bu yöntem yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Dilbilim kurallarından yola çıkılarak geliştirilen söz dizim (syntax) yaklaşımında farklı mekânlar arasındaki ilişkiler kadar, mekân ile toplumsal olgular arasındaki etkileşim de kurgulanabilmektedir. Kentsel biçim ve yapı ilişkilerinin kurulmasında matematiksel bir temel oluşturan bu yaklaşımda kentsel mekânların ne ölçüde bütünleşebildiği ve bağlandığı ölçülebilmektedir.

1980li yılların başında Bill Hillier ve Julianne Hanson (1984) tarafından geliştirilen yöntem, ülkemizde yapılan kuramsal çalışmalarda "mekân dizimi" olarak anılmıştır (Kubat ve arkadaşları, 2007)⁵.

Mekân Dizimi olarak da kullanılan Space Syntax, kent ve yapı ölçeğinde inşa edilmiş çevrenin mekânsal biçimlenme özelliklerinin tanımlanması ve analiz edilmesi için geliştirilmiş, teori ile desteklenen bir teknikler bütünüdür. Bir başka deyişle mekân dizimi, mekânsal örgütlenmeyi biçimleyen süreçleri ve altında yatan sosyal anlamları kavramayı amaç edinen bir yaklaşımdır.

Türkiye'de bu çerçevenin öncülüğünü yapan Kubat ve arkadaşlarına (2007) göre "mekân örgütlenmesi ve sosyal yapı arasında doğrudan ilişki olduğu düşüncesinden hareketle, 'mekânın sözdizimi' çalışmaları özellikle kentsel açık alanlarda hareket ve görüş alanlarını çakıştırarak insanların bir araya gelme potansiyelini araştırmaktadır." Hillier ve arkadaşlarının geliştirdiği mekân dizimi çözümlemesi öncelikle kesintisiz hareket ve görüş mantığından yola çıkmakta, dolayısıyla en uzak mesafeyi görmeye dayalı iki boyutlu mekân üzerinde kurgulanmaktadır. Her hangi bir mekânsal düzenlemede bütünleştirme ve bağlamayı hedef alan yöntemde üç kavrama dayanılmaktadır (Hillier, 2007)⁶. Yazar Roma kenti örneğinde, genelde yapılanın aksine kentin binaları beyaz, mekânları ise siyah ile gösterilmiş, böylece çalışmanın ana odağının mekân yapısı olduğu vurgulanmıştır.

Eksensel Mekân (*Axial Space*); bir noktadan görülebilen en düz ve uzun çizgiyi ve onu izleyen olası izi temsil etmektedir. Yandaki resimde Roma kentindeki eksensel mekânların kenti nasıl biçimlendirdiği gösterilmektedir. Böylece, Roma'nın açık alan sistemi içindeki en az ve en uzun çizgilerden oluşan potansiyel bir güzergâh matrisi oluşturulmuştur.



İkinci kural Görme Alanı Genişliği (*isovist*) olarak adlandırılmıştır ve bulunan her hangi bir noktadan görülen alanın genişliği olarak tanımlanmıştır.

Görme alanı genişliği kavramı çerçevesinde Roma kentinin kamusal açık mekânları değerlendirilmiştir. Böylece bu çözümleme, mekânların içinden geçen tüm çizgileri kapsamakta ve hepsini kentin yapısı ile ilişkilendirmektedir.

Burada dikkat edilmesi gereken nokta mekânların kümeler oluşturduğudur. Böylece, Roma'nın meydanların birbirinden bağımsız ügeleri olarak gördüğümüzde ne kadar yanlış olduğumuz ortaya çıkmaktadır. Bu çerçevede, görme alanı genişlikleri de bir küresel görüntü yaratmaktadır.



Kent içindeki açık mekânların çözümlemesinde kullanılan üçüncü kural dışbükey mekân (*convex space*) olarak tanımlanmıştır.

Dışbükey Mekân (*Convex Space*); her hangi bir çokgen mekân içinde her noktanın diğer tüm noktalardan izlenebildiği durumdur. Burada her hangi bir çokgen mekân içinde gözlem yapan kişinin bakış yönleri ve görme genişlikleri dikkate alınmaktadır. Burada kişi içinde bulunduğu mekân ile bakış çapı ve uzaklığına bağlı olarak görsel bir ilişki kurmakta ve bu da dışbükey mekânın ölçülmesinde kullanılabilir. Bu da dışbükey mekânın ölçülmesinde kullanılabilir.



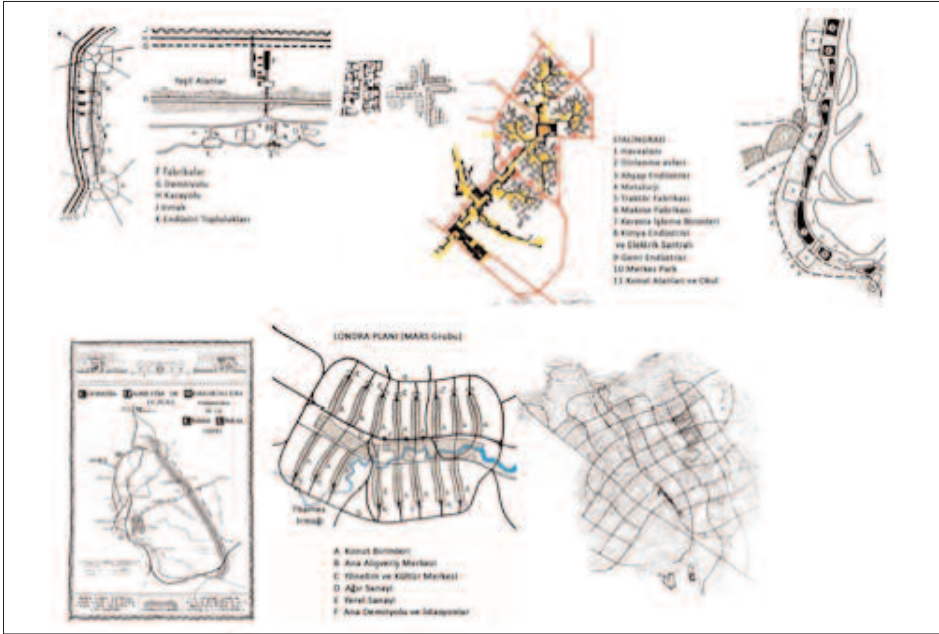
Mekânı bir makine olarak gören Hillier (2007), kentsel mekân çözümlemeleri ve tasarımında, genelde yapıları farklı olarak ön planı beyaz, arka planı ise siyah ile temsil etmektedir.

Mekân çözümlemelerinde bu gösterimin önemine işaret eden yazar, özellikle yaya hareketlerinde ve kentin açık alanlarının oluşturulmasında bütünleştirme ve bağlama kavramları açısından konuya yaklaşmaktadır.

Bir diğer kuramsal çerçeve, kentin morfolojisi. Son 15-20 yılda Türkiye’de bilinmeye başlandı, aslında çok basit bir öğeyi tekrarlıyor. Kentleri. Bakın burada işlev yok, yapı yükseklikleri, hiçbir şey yok, ama kentin morfolojisi var. Bazen kızarlar şehir üç boyutludur dendiğinde. Doğru, şehir üç boyutludur, ama üç boyut iki boyut üzerine oturur, yani başka bir şeye oturmaz, öyle bir şey diyeyim. O çerçevede de kentin planı, bina ve arazi kullanımları önem kazanıyor, sokak ve yapı adası önem kazanıyor. Yani Hippodamus’dan beri her türlü toplum dünyayı sokaklarla yapı adalarına dönüştürüyor. Bunun aksine bir durum daha görmedim. Belki ilkel toplumda belki Çatalhöyük’te bunun tersi vardı, öyle diyeyim; bu da bir başka kuramsal çerçeve.



Biz her türlü kenti yol sistemiyle tanımlıyoruz. Mesela şöyle bir şey Londra için önerilen bir sistem olmuş. Tabii Londralı buna çok kızmıştır eminim ya da şöyle bir gride İngiltere’deki ünlü şehir. Neyse, çok eleştirildi. Yine Le Corbusier’in Şandigar’daki olduğu gibi çok büyük bir ızgara sistem ya da Sovyetler Birliği’nde bir dönem Le Corbusier de denendi, doğrusal kent. Ama hepsi dikkat ederseniz yol üzerine kurgulanan kent modelleri.



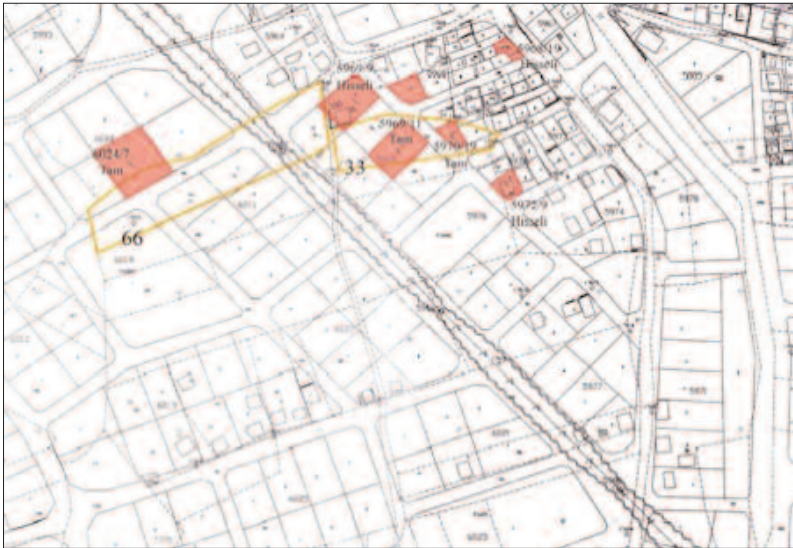
Benim bununla belki ilgili belki ilgisiz, ama çok sevdiğim bir örnek Milano. Şimdi kentin kurgusu diyorum da kurgu nasıl kuruluyor? İşte eski şatodan çıkıyorsunuz, Dante Caddesi'nden yürüyorsunuz, Duomo meydanına giriyorsunuz, Duomo Meydanından Galleria'ya giriyorsunuz, Galleria'dan çıktığınızda karşınıza Leyla Gencer'in La Scala operası çıkıyor, sağ tarafta da kentin belediyesi çıkıyor. Bu biraz da mekânın söz dizimini çok iyi vurgulayan bir örnek diye düşünüyorum.



Peki, *diagonale*'ye ne diyeceksiniz? Diagonal ne? Az önce tanjant dediniz. Sizin de (Trabzon'un) Tanjantınız oldu mübarek nur topu gibi, ama Tanjant ne halta yarıyor bilmiyorum. Ben Biga için bir kitap yazmıştım "Kenarından Geçilen Kent" Tanjant galiba kenarından geçiriyor sizi. Madem kenarından geçiriyor, niye kenti rahatsız ediyor? Trabzon'a dair bir önermem var, birazdan onu sunacağım, ama *diagonale* bakım. Madrid tarafında boşluktan çıkıyor, o dönemde bir yerde bitiyor. Şimdi Barcelona meşhur olimpiyattan önce ve sonra, bu diagonali müthiş bir mekân kültürüne dönüştürdü. Yer yer uysallaştırdı, yer yer tramvay koydu, yer yer açtı. Yani kamuya ait bir alan olduğu zaman, siz belediye başkanıysanız gidersiniz bizdeki olduğu gibi, kaldırımını bir metre yapıp 38 şeritli bir yola dönüştürürsünüz. Ama daha duyarlı bir belediye başkanıysanız onu müthiş bir kent-sel mekâna dönüştürürsünüz. Diagonal, işte ünlü kilisesi de gözüküyor. En kötüsü Jear Rovel'in o mermisi; o da benim kaptım.



Peki, haritacı nasıl yorumlar bütün bunun sonunda? Biliyorsunuz haritacı da iki-üç tür. Bir tanesi, işte hâlihazır harita üretir. Onda kontur çizgileri falan vardır. Onun üzerine çizilen imar planı resmidir, ama hâlâ çok yasal değildir. En yasal belge ise, onun üzerine kurgulanan parselasyon planıdır ve haritacı için parselasyon planı yol ve yapı adasıdır, o kadar. Onun içinde okul da olabilir, umarım da değildir. Doğru da, yani çünkü okulda bir sahip var, o sahip karar veriyor. O mülklerde başkaları var, ama yol her zaman herkese açık bir dünya oluşturuyor. Bunları pek sevmeyiz, ama sonuçta cebimizde tapu varsa, buna bakarız. Onu demek isterim.



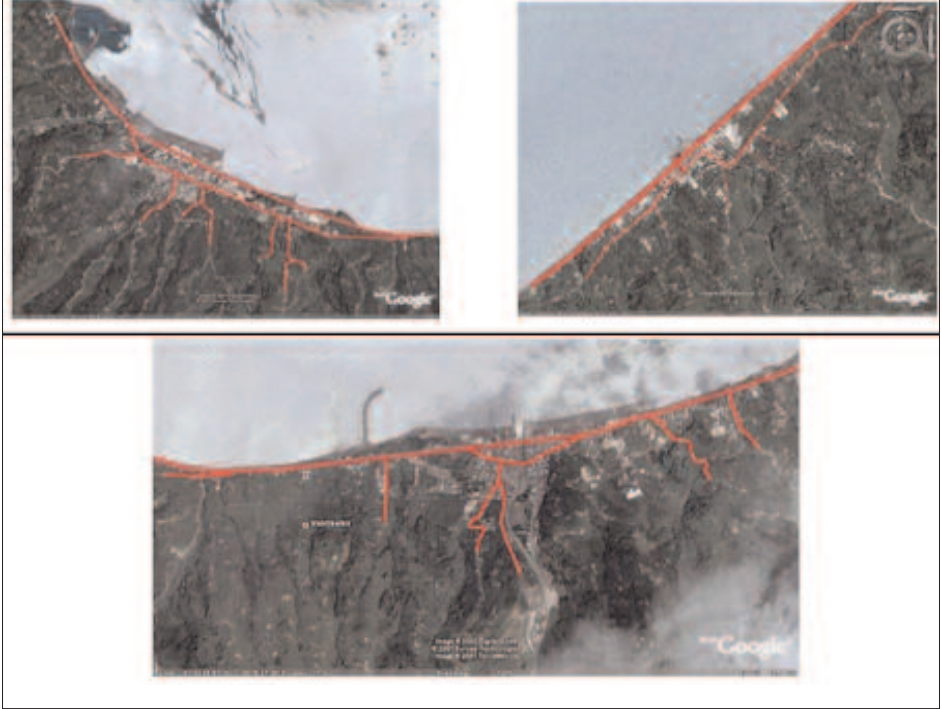
Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Şimdi 2007 yılına gidelim. Bu Fındıklı geçişi için keşfe çağrıldık. Geldiğimizde yol bitmişti, davayı açan avukat da vurulmuştu. Yani o avukat yoktu biz gittiğimizde. Şimdi bu yolun öyküsü ilginç diyeyim. Karadeniz'in şu haritası bende var, çok eski bir harita. Dikkat ederseniz bütün kentler, yerleşmeler içerideler. Denize gitmiyorlar, Karadeniz hırçındır, vurdu mu vurur ve yol da ona göre biraz gider içeri girer içeriden döner ki, daha sağlam bir köprü yapayım. Hatırlıyorum, ben buraya 1959 yılında geldiğimde bütün köprüler tahtaydı ve hep o zaman şu levhalar vardı: "50 kilometre tehlikeli virajlar" beni tutuyor diye öne oturturdu babam. Sonra o biter, bir 50 kilometre daha ve köprüler tahtaydı. Şimdi o da gitmiyor, burada da bir sıkıntı var. Yani o durağanlıkta kalamayız.



İkinci dönem Karayolları dönemi; karayolları döneminde kıyıya doğru sarkmanın ilk işaretlerini veriyor ve bütün Karadeniz kentleri denize hafif arkasını dönükken, o yalıdan geçerken Karadeniz o binaları yerleşik... Arkasını görürdüm, ben öyle hatırlıyorum. Yanılıyorsam yanılıyorsun deyin, ama bu ikinci dönemi Karadeniz'in.



Ben bu yola biraz varlık bilimi açısından baktım. Yani doğa ve bir varlık olarak görüyorsanız Heideggerci düşünceyle; diğer varlıkları ayırdığında **geriye kalan** tek varlık insandır diyor. Dolayısıyla siz burada aslında bir şeyi öldürüyorsunuz diyor. Bunu önemsedim. Heidegger'i çok eleştirirler, işte Hitlerci denir şu denir bu denir, ama varlık bilim kuramı bence ciddi bir kuramdır. Ben ciddiye alıyorum onu. Yani Karadenizli bunu bilmiyor mu? Biliyor, hepiniz yaşadınız. Kimi zaman sakın, insan o zaman ne güzel diyor, kimi zaman vuruyor Karadeniz yolu.

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Varlıkbilim

Ülkemiz doğal ve kültürel kaynaklarının zenginliğinin çok geç farkına varmış, varana kadar da bu değerlerini bir bölünümü yitirmiştir. Daha önce de değinildiği gibi Karadeniz'in bu yöresi Kaçkar Dağlarından başlayan, sınırlar, dereler ve ormanlarla bezelenek kimi zaman üçün, kimi zaman sakın Karadeniz ile buluşur



Şekil 26

Fındıklı Kayısı - Hırçınlık (<http://fındikli.gov.tr/modules>)

İnsanın doğa ile olan ilişkisini varlıkbilim (ontoloji) açısından sorguladığımızda, bir varlık olarak doğal çevre ile insanın türleri olan kültür varlıkları arasında önemli bir fark vardır.

İnsan kendi varlığını sürdürmek için doğayı kullanmak zorundadır. Buna karşılık yerleşme, baraj, yol yapımı gibi mühendislik çalışmalarında, konu yalnızca bir çevre sorunu olarak görülmemeli, bu tür hizmetler sunulurken insanlık adına kaygı duyulması gereken, insanın müdahale ettiği ırnak, dağ, orman, kıyı gibi doğa parçalarının da insan gibi bir varlık olduğu bilinmelidir. İnsan, diğer varlıkların ayırında olan tek varlıktır. Eğer diğer varlıklara tanıklık yapamıyorsa, o varlıkların da kendisi gibi kutsal olduğunu göremiyorsa, kendi varlığını da tehlikeye atmaktadır. Dolayısıyla doğaya müdahale edilirken, salt teknik gerekçeler ya da parasal çözümler yeterli olamaz.

Varlıkbilime göre ölümlü insan dünyanın sakimidir. Eğer bir yerin sakini olabiliyorsak, o zaman bir şey inşa etme hakkımız vardır. Dünyada olmak aynı zamanda göğün altında olmak anlamına geliyor ve insan dünyanın sakini olduğu için bu olgu onun yaşamını da ayrıcalıklı kılıyor. Buna karşılık eğer kayıtsızca ve bencilce çevremizdeki her şeye sahip olmak ve denetlemek istediğimizde bu ayrıcalığımız gölgelemektedir.

Ülkemizde de doğal çevreye ilişkin olarak yapılan müdahalelerde çok sayıda görsel öne sürülmekte, çevreci ve estetik kaygılar ortaya atılmakta, kirletme, aşınma gibi çok sayıda bilim kuramına dayalı söylemler geliştirilmektedir. Kuşkusuz bunların hepsi çok doğru söylemlerdir, ancak, bu söylemler doğaya hükmetmeye çalışan, onu her durumda elenebilir gören zihniyetleri, onu çerçevelemeye çalışan eylemleri engellemeye yetmiyor. Çünkü toplumsal koşullarımızın ve eğitim sistemlerimiz insanın kendi varlığına eğilmiyor.



Şekil 27:
Fındıklı Kayısı – Sakinlik (Dava Dosyası)

Karadeniz kimi zaman sakin kimi zaman lüçümdür (Şekil 26 ve 27). Değimildiği gibi, bu nedenle geleneksel yerleşmeler varlığını açısından doğru yapmışlar, doğa ile dengelerini korumuşlardır. Diğer taraftan modern toplum doğa ile buluşmuş, onu dinlenice için kullanmaya başlamıştır. Karadeniz de artık Akdeniz ve Ege ile yarışmakta, orta sınıfların deniz gereksinimine hizmet vermektedir. Bu olgu turizm faaliyetlerinin de canlanmasını sağlamaktadır. Fındıklı'da da bu olgu gözlenmiş ve turizm tesisleri oluşmuştur (Şekil 28).

Fındıklı'nın önündeki kumsala bu gözle de bakılması gerekirken bu yapılmamış, in varlığını unuttuğumuz. Davalı İdare'nin savunmasında bu konuya ilişkin olarak görüşlere yer verilmiştir:

Karadeniz Sahil Yolu ile, yöre halkının ekonomik ve sosyal ihtiyaçları karşılayacak ulaşım hizmetinin sunulması amaçlanırken, yol yapma çalışmalarında, bölgenin arazi yapısının ve yol yapım maliyetlerinin elverişli ölçüde tabii ve tarihi dokunun korunmasına da itina gösterilmekte. Karayolları Genel Müdürlüğü'nce projelendirmede üniversitelerin de desteği alınmış, ekolojik zararları ve çevre problemlerini önlemek amacıyla bir dizi çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Projelendirme ve inşaat safhalarında çevre problemlerinin mümkün olduğunca az zarar verilmesine çalışılmış, çevre problemlerinin oluşturulmamasına, kumsalların ve koyların korunmasına dikkat edilmiştir.



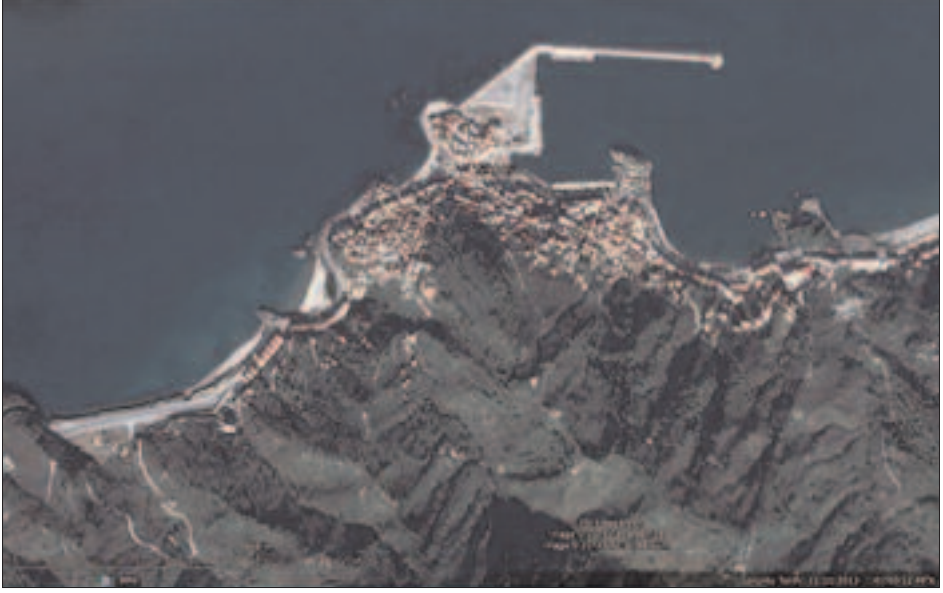
Birikişi dosyasına sunulan bir belge var. Çizim yoktu, çizimi ben ürettim. Böyle bir alternatif seçenek tartışılmış. Ben herhalde böyledir dedim.



Ne olacak? Yani Türkiye artık tünelci oldu. Eskiden tünelden korkardı, ben artık tünelden korkmuyorum. İsviçre'nin bütün altı tünel, yani nesinden korkayım. Şimdi böyle bir şey yapılırsa idi, hâlâ mümkün. Bir iktidar gelir bunu yapar, kıyıdaki o yolu kırar atar yeşil alan yapar diye düşünüyorum ben.

Bu yoldan kurtulan üç yerleşme var. Biri Perşembe, yavaş şehir olmuşlar galiba. İkincisi, Tirebolu o kurtulmuş, üçüncüsü de benim Ünye'm. Biz burada staj yaptık. Her gün şurada bir yerde bir şey yapıyorduk. Şuraya giderdik çay içerdik otururduk. Ünyeliler direndiler. Karadenizli kentlerin çoğu direnmedi ve bu sahil yolunun bir kötü tarafı daha var benim gördüğüm. Arkadaki bütün kırsal yerleşmelerin nüfusu aşağıya geldi. Halbuki tersi olsaydı, onlar yukarıda kalacaktı diye düşünüyorum.





Şimdi bu otoyol meselesi ilk iki önemli Avrupa'nın otoyolu; birincisi, çok bilinen Autostrada del Sole.

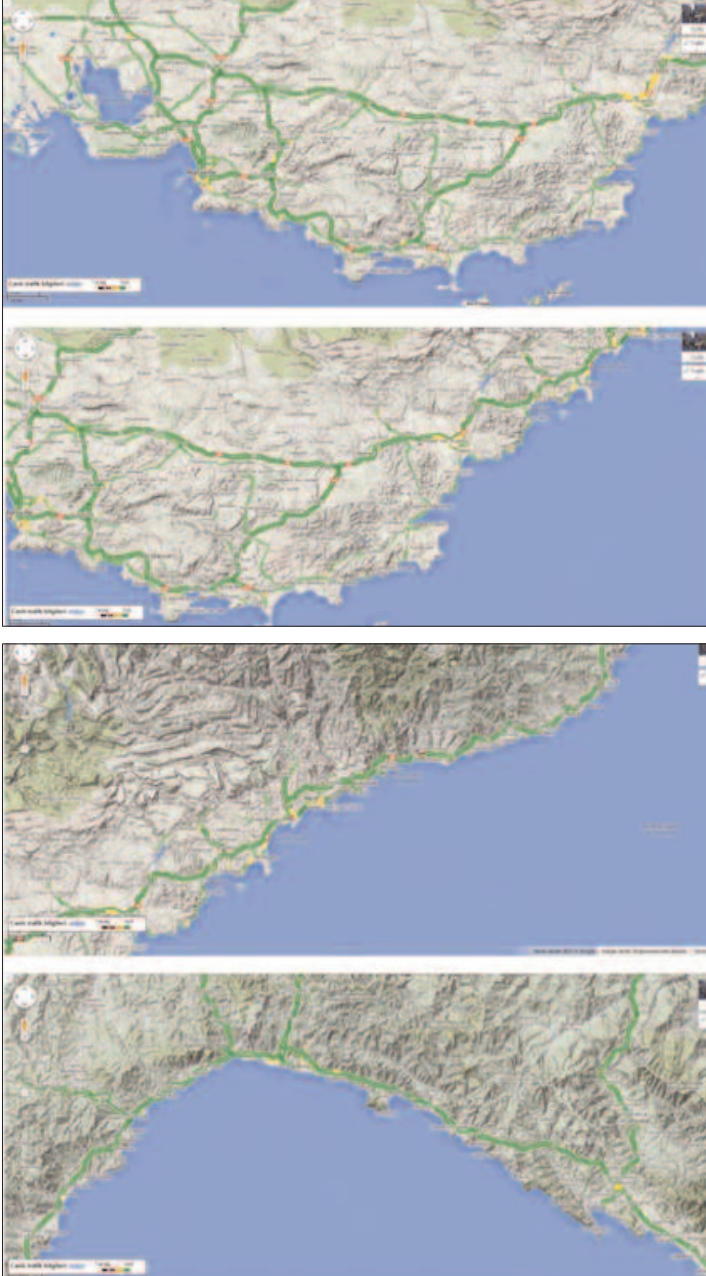
Neden? İtalyanlar denize inecek. Yani geçen yüzyılın ilk yarısında turizm bir sektör olarak çıkıyor; yani orta sınıfın, işçi sınıfının artık işin içine girdiği bir dönem. Zenginlerin tekelinde değil. İlk ne yapalım? Milano'dan Napoli'ye bir şey yapalım, güneşe giden otoyol. Fransızlar geri kalır mı? Onlar da Paris'ten Marsilya'ya, onun adı da Autoroute du solei.

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Dolayısıyla önce içeriden kıyıya doğru bir ulaşımı hızlandıran bir yatırım olarak çıkıyor, benim gördüğüm. Almanya'yı İngiltere'yi bilmiyorum.

Daha sonra ise bu kez kıyıya paralellik gündeme geliyor. Ben bu Côte d'Azur sahilini Karadeniz'e çok benzetiyorum.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Yalnız o güneye bakıyor, siz kuzeye bakıyorsunuz ve de şöyle bir kural koymuşlar sanıyorum. Bu yeni yollar kıyıya belirli de bir mesafede **kalıyor**. Bundan **daha fazla kıyıya** yaklaşamaz, kanundur. Dolayısıyla burada hiçbir bu türden yol kıyıyı yok etmemiştir. Bedelini de toplum ödemiştir. Bizdeki gibi pahalı olur efendim dememiştir toplum. Onun ücretini, bedelini ödemiştir. Bunu birazdan açacağım.

Bunun faydası ne olmuştur? Mühendislik gelişmiştir. Kıyı doldurmakta ne var Allah rızası için, mühendise gerek yok. Verin üç tane kalfaya işi doldursun, ama burada şu yolun güzelliğine bakın.



Oradan gidiyor, oradan çıkıyor buradan çıkıyor. Yani bir mühendislik hizmetine dönüşüyor yol. O benim dikkatimi çekmiştir. Ya da Nice şehrinde de gördüğümüz gibi, işte Nice'in kıyısını yok edebilirdi, ama yolu kuzeye almıştır ve bunun bedelini ödetmiştir topluma. Bunu doğrusu önemsiyorum.



Marsilya ise daha farklı bir şekilde; Marsilya otoyolu içinden geçiyor.



Marsilya: 1.5 Milyon



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Şimdi otoyol şehrin içinden geçecek. Ne yapalım? Tünel. Bugün kaç kilometre bakayım, 6 kilometre otoyol bu.



Ben bir sefer girdim, biraz insanın ruhu daralıyor. Olsun, sahili bozmadı ya, geçen düşünsün. Hizmetini de sundu. Çünkü orada da sizdeki gibi sıkıntılar var. Kıyıyla dağlar arasındaki mesafe çok dar ve de şu alttaki fotoğrafta daha iyi göreceksiniz. belki ve bu yol, kıyı bu, gidiyor.



Ödesin, vergisiyle ödesin devlet diye düşünüyorum.-

Beğenmediğimiz, hadi o otoyoldu, Karadeniz sahil yolu otoyol değil ki Hocam. Niye otoyol değil? Niye siz ödemiyorsunuz o yolun parasını? Ben İstanbul'a giderken ödüyorum. Niye o otoyol olarak yapılmadı? Siyasi bir otorite yine devreye gidiyor. Başbakan bunu yapar mı? Yapmaz. Karadenizli de yemezdi zaten, öyle diyeyim. Ama Rum, Kavala'yı korumak için o yolu almış dağın öbüründen aşır-mış. Kavala'ya da dokunmamış. Kavala'ya gittiyseniz görürsünüz, çok hoş bir şehir. Yani böyle bir şey var.



Şimdi ben düşündüm taşındım, size bir önermede bulunayım. Şimdi Trabzon'da böyle bir yol yapılır mı? Düşünün. Yapılır vallahi, düz çizgiler tünel, nokta noktalar benim çok kaba çizimime göre viyadük. Yapmış adam. Peki, bu yapıldıktan sonra sahildeki yolu ne yapacağız Hocam? Demiryolu geçirin. Hocam futbol sahasını rahatlatalım. Yani öyle bir kulağın içinde kalmasın.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Benim şu Trabzon temsiline bakın, çok ilginç bir temsil. Yani bizim harita genel komutanlığının, 40'lı yıllar haritasıdır. Yollar gelip Trabzon'da bitiyor, nereden geçtiği meçhul.



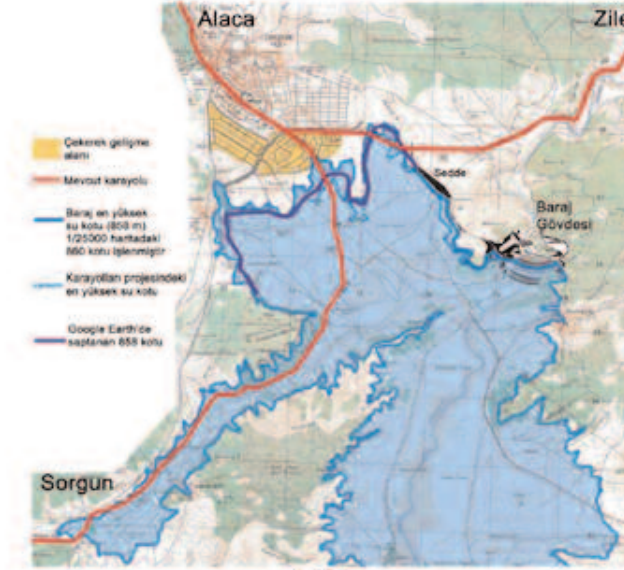
Belki siz öyle bir Trabzon'u arzu ediyorsunuz, belki onu savunacaksınız bilmiyorum. Ama bu da size. Ciddi olarak da düşünmemiz lazım. Siyasetçinin ve karar vericinin önünde koşmazsanız o kararı verelim. Aynı nokta sanıyorum Giresun'da. Sevgili eşimle çok gençken aynı noktada çekilmiş bir resmimiz.

Karadeniz'in oraya vuracağı **belliydi**. Her nereden gelirse gelsin Karadeniz, böyle bir yay var, oraya vuracak.



Şimdi bazı başka konular, böyle basit konular gibi duruyor, ama Yozgat Çekerek'te bir çevre yolu kavgası var.

Çekerek Yozgat Çevre Yolu



Şekil 4.
Baraj Gölü ve en yüksek su kotu

Belediye başkanı diyor ki şehrin içinden geçsin. Tabii o başka bir şey düşünüyor. Karayolları diyor ki, yok dışından geçsin.



Şekil 7.
Karayolları Bölge Müdürlüğü Çevre Yolu Projesi



Böyle didişiyorlar öyle bir çerçevede. Ben de baktım, etrafına baktım.

Çevre Yolu Kavramı

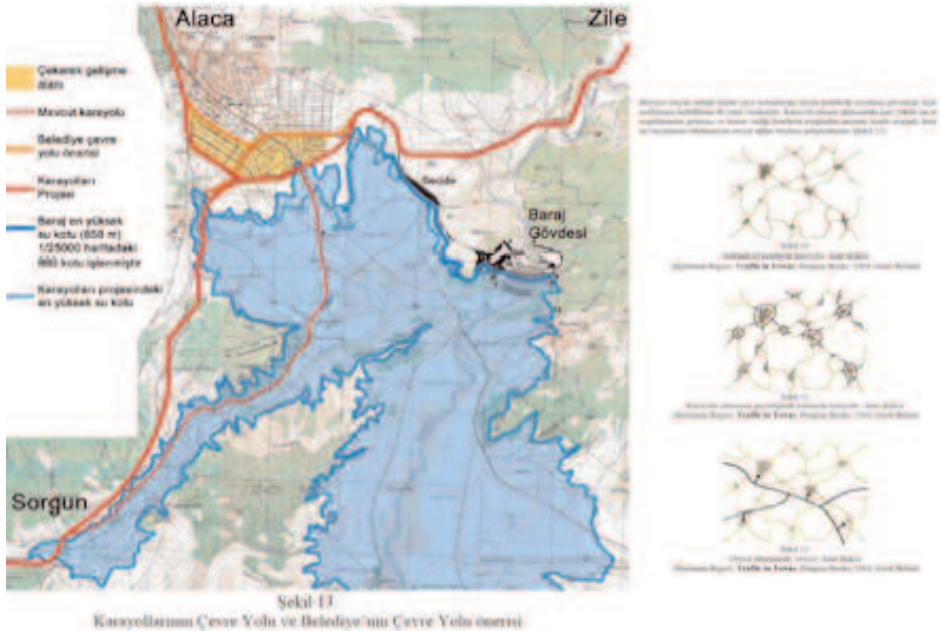
Konu Çevre Yolu olduğu için öncelikle bu kavram tartışılacaktır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sözlüğüne göre "bir kentin kısmen veya tamamen etrafından geçen ve genel olarak radyal (ışınsal) yolları dik kesen" yol, Çevre Yolu olarak tanımlanmakta ve İngilizce karşılığı (*ring road*) olarak verilmektedir.

İngiltere'de ise bu yola (*Bypass Road*) denilmektedir (Buchanan Report, **Traffic in Towns**, Penguin Books, 1964, Great Britain). Her iki tanımda da yolun daireselliğine gönderme yapılmaktadır. Belirli bir dönemde kentlerin dışında tasarlanan çevre yolları, özellikle hızlı büyüyen kentlerde zamanla kent içinde kalmış ve yeni çevre yolları yapılması da gerekmiştir. Bu durumda iç çevre yolu, dış çevre yolu gibi kavramlar da gelişmiştir.

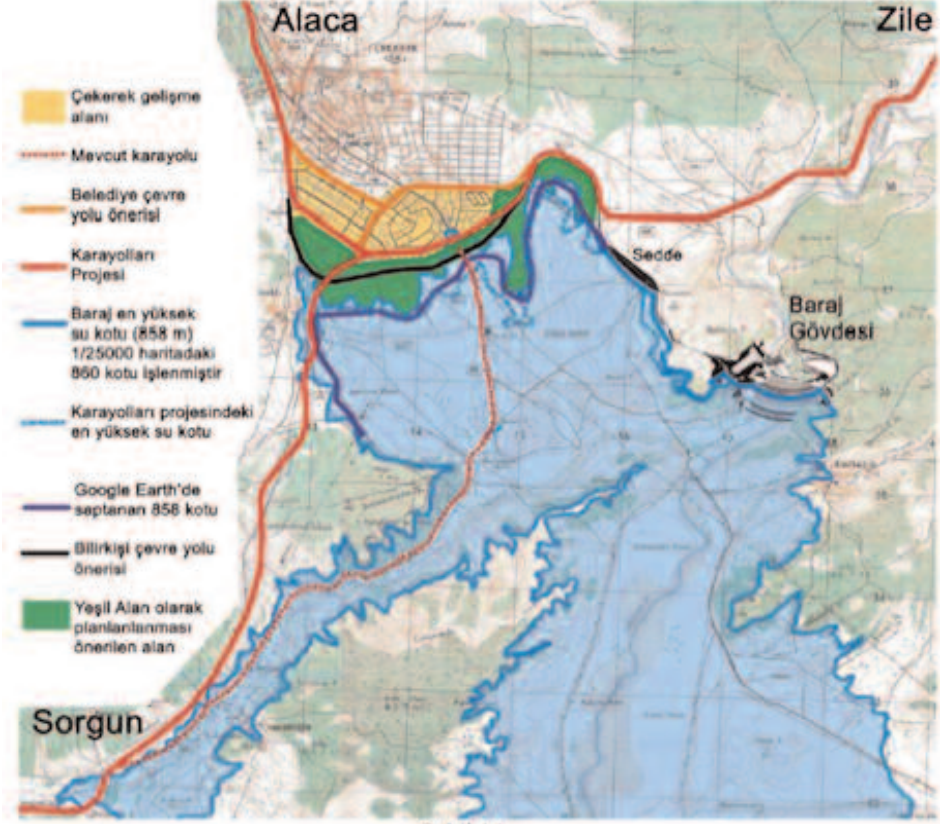
Çevre Yolu (*Bypass Road*) transit trafiğin her hangi bir kentin içinden geçmesini önlemek amacıyla yapılan bir geçiş yoludur. Kentlerin gelişen yol ağları ile ilişkileri üç evreden oluşmaktadır. Birinci evredeki geleneksel kentlerde bütün yollar kent merkezlerinden geçmektedir (Şekil 10). Otomobil çağı öncesindeki ulaşım araçları kent merkezleri arasında kurgulanmış, otomobil kullanımının yaygınlaştığı dönemlerde de geleneksel yol ağları bu amaçla görev yapmıştır.

Artan karayolu ulaşımı kent merkezlerini zorlamış ve ikinci evreye geçilmiştir. Bu evrede kentlerin içinden geçen transit trafiğin yerel trafikle çatışmaması, kent içinden, kente ilgisi olmayan trafiğin geçişinin önlenmesi amacıyla Çevre Yolu dönemine geçilmiştir (Şekil 11).

Bir de baktım ki, orada bir baraj yapılıyor, bunu kimse görmüyor, plancı da görmüyor. Barajın su çizgisi belli, yine kimse görmüyor, plancı da görmüyor, ama o çevre yolu şuradan mı geçsin buradan mı geçsin? Vallahi **burada** da mühendisleri de kandırdım. Ya dedim şu yeşilin ortasından geçsin, kenti rahatsız etmesin.



Bir tarafı işte bir dinlenme alanı olsun, bir yeşil alanın içinden geçen bir yol olsun, şehri de rahatsız etmesin. Yapmamışlardır eminim, ama görünmemiş olması, beni en çok bu üzmüştür. Yani plancının da bunu görmemesi beni çok üzüyor.



Şekil 14.
Bılrkışı Kurulumuzum önerisi

Bir başka alan Göynük'te kadim mi denir? Eskiden beriye kadimden beri mi denir? Bir yerleşmenin Göynük'ün Yalı'sına giden yolu. Gidiyor denize erişiyor. Alıyor Turizm Bakanlığı bir yatırımcıyla beraber bu yolu yok ediyor. Plancı da savunuyor bunu.

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



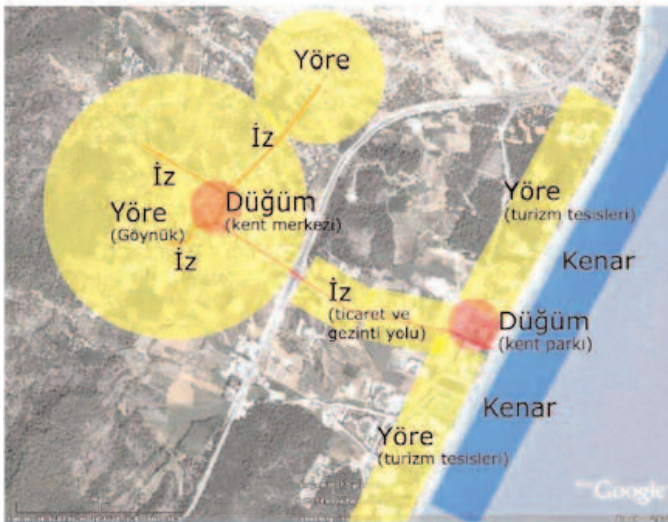
Göynük



Şu yok edilen yol.



Ben ne yaptım? Yine bildiğim işte kuramları kentin yapısı üzerinden gittim. Bir miktar mekânın söz diziminden yola çıktım. Ya gelmişsin denize gideceksin, sana diyorlar ki 100 metre daha yürü, oradan git. Yol çok önemli bir şey, yani kutsal bir şey aslında bu durumda. Yol dedim bakın, araç ya da yaya demedim. Her neyse. Çünkü o yoldur, kıyıya gidecektir orada. Köyün de eskiden beri yoludur.



Şekil 19

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Şekil 20.
Mekânın Sözdizimi



Şekil 23.

Geriden gelerek kıyıya gitmek isteyen kişi için hemen oracığındaki denize gitmek bu üzeri galitan artık olanaklı değildir. Mekânın geçirgenliği (*permeability*) yok edilmiş, bireyle Antalya yönünde belirsiz bir görme alanı genişliği ile eksensel ve dişbükeyliği tanımsız bir mekâna yönlendirilmişlerdir.



Şekil 24.

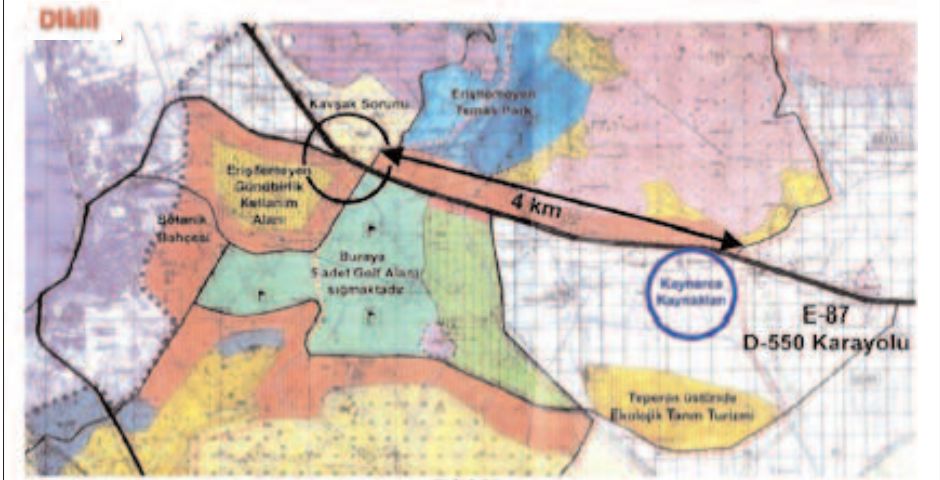
Kapatılan yol açık olsa geriden gelen bireyler hemen oracığındaki denize kolayca yaya olarak erişebileceklerdir. Mekânın sözdizimini bunu gerektirmektedir.



Şekil 25

Davalı yol kapatıldığı için mekânın sözdizimini, yani tümcesini bozulmuş, bireyler bir boşluğun ortasına atılmıştır.

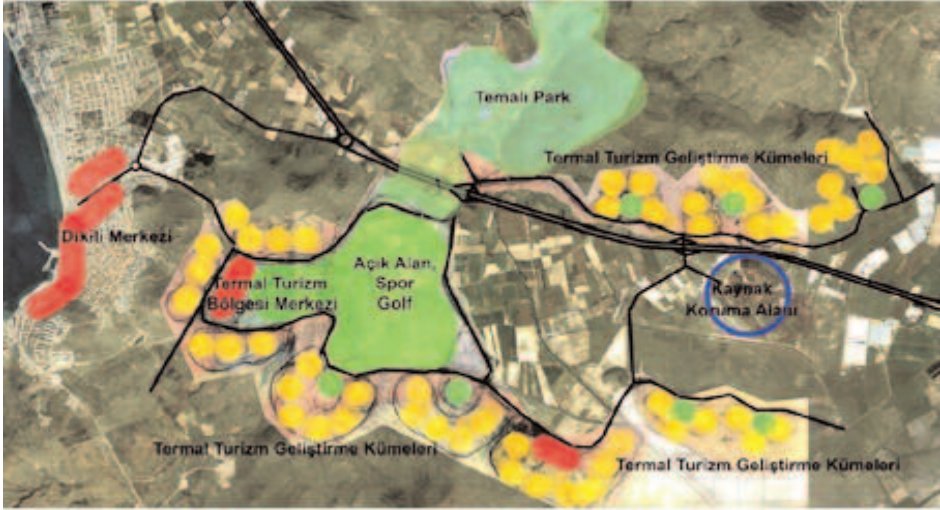
Bir başka örnek, Dikili’de şu uluslararası bir yol, E87, 4 kilometre plancılar cephe hattı yaratıyorlar. Neymiş? Termal turizm tesisi yaratacaklarmış. Yahu şaka mı yapıyorsunuz?



Şekil 21.

Kültür ve Turizm Bakanlığı'na 28.06.2010 tarihinde onaylanan 1/25.000 ölçekli İzmir Dikili Termal Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişme Bölgesi Çevre Düzeni Planı Revizyonunun Kaynarca Yöresi

Bu da benim önerim. -Kademelenme- Elacığım. Yani her işlev kendi kademesinden, -ama bunu Hocam pahalı, Hocam boş ver ya- diyeceklerdir eminim ya da bir mekânı düzenle. Yani kümeler yap bir şey yap, bir yerinden başla. Yani ben öğretilen bilginin ve donanımın bu kadar dışlandığı bir toplum beni çok üzüyor doğrusu.



Şekil 22.

Kaynarca Yöresi için Termal Turizm Geliştirme Modeli

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Yaşar Üniversitesi, Ela'yla gittik. 30 yıldır burada bir yol var, arkadaki gelişme metro durağına erişecek. Ne yapıyor son dönemde plancı? Çünkü içerisini Yaşar Üniversitesi almış, üniversite yapmış. Yok diyor, o yolu iptal ettim diyor. Şimdi o yollara bakalım. O yollar da üniversitenin mülkiyetinde. Yani ne metro kaldı, ne arkadaki yine bir kutsallık. Adam güzel yapmış içini kabul ediyorum, itiraz etmiyorum, o tamam orada bir sıkıntı yok.

Yaşar Üniversitesi



17.09.1980 ve 1997 onaylı planlarda davalı taşınmazların bulunduğu alandaki dolaşım sistemi ile günümüzde geliştirilmesi öngörülen kullanımların günümüzde Bölge İstasyonu olarak anılan raylı sistem durağı arasında eksenel mekân ilişkileri



16.06.2011 Tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından onaylanan Yaşar Üniversitesi (İzmir Bornova) Bornova Kampüsü 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği



Dava konusu plan değişikliği paftasında Yaşar Üniversitesi yerleşke sınırının doğusunda görüle yaya yolu yerleşkenin içinde bir yol olarak düzenlenmiştir.



Yaşar Üniversitesi tarafından kampüs alanı içinde nitelikli bir kentsel çevre yaratılmış, başarılı bir açık alan oluşturulmuş; ancak önceki planlarda öngörülen yaya omurgası yerleşkenin kendisine ait bir yaya koridoruna dönüşmüş ve kamuya kapatılmıştır.



ekil 14: Dava konusu plan değişikliğinde yaya yolu yapılması öngörülen Ankara Caddesi'ne erişen alan

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Peki, demiryolu hep yoldan söz ettik. Son bir yere gittik, Alsancak Limanı'nda Özelleştirme İdaresi AVM yapacak. Şimdi kimse bu gözle bakmıyor. Ben oturdum Aydın İzmir demiryolunun tarihçesini çalıştım. İlk demiryolu Türkiye'nin bakını ve Aydın'dan İzmir'e geliyor yol ve de o iskeleyi yaratıyor. Alsancak da eski zamanda dolgu arazisi, yani kıyı değişmiş orada dolmuş. Adı da, İngilizce adı, The Point, bunu öğrendim ve de bu The Point'in Türkçesi Darağz Burnu. Dünya coğrafya literatüründe yeri var.

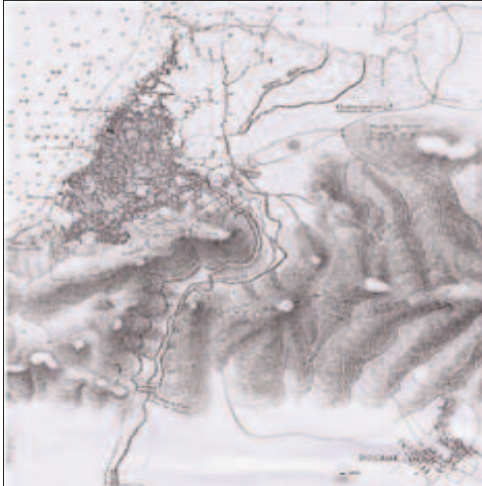
Aydın - İzmir Demiryolu ve Alsancak



Şekil 1 - 19. Yüzyıl sonu haritalarında Antik Liman ve eski kıyı çizgisi www.nuveforum.net



Şekil 2 - Günümüzde Antik Limanın yeri



Şekil 3 - Demiryolu öncesi İzmir Çevresi - 1834
(<http://levantineheritage.com/data8e.htm>)



Şekil 4 - Aydın Demiryolu sonrası İzmir Çevresi - 1860
(<http://levantineheritage.com/data8e.htm>)



Şekil 6 – 1914 Yılına ait haritada İzmir'e gelen demiryolu hatları
(<http://www.discusmedia.com/authors.php?id=36755>)



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Şimdi bir, tarihi bir demiryolu hattı; iki, tarihi bir iskele; üç, tarihi bir coğrafya. Sen tut bunu alışveriş merkezi yap. Ya bu İzmir'in tarihi, İzmir'in içinde var olan bir şey, İzmir'in bir yeri. Dolayısıyla şunu yapacaklar. O İzmir'den gelip denize açılan yerin orasına AVM koyacaklar. Bu da bir varlık bilim problemi aslında. Burayı kapatamazsınız diye bir tek biz endişemizi belirttik.



Şekil 9 – Jeomorfolojik olarak Alsancak Mahallesi denizin dolması ile oluşan bir burun üzerinde bulunmaktadır. Dolma sürecinin sonunda oluşan en uç nokta (deniz düzleminin 1 metre aşağıdadır), coğrafi olarak Darağaz Burnu (Darağaz Point / The Point) olarak tanımlanmaktadır. Bu noktaya Türkçe'de Darağaç, Daraağaç da denilmektedir.

Alsancak İskelesi bu oluşum gözetilerek inşa edilmiştir. Alsancak Mahallesi ise kimi kaynaklarda, The Point, La Pointe diye de anılmaktadır.

Bu yöre günümüzde Merkezi İş Alanı olarak gelişmektedir.



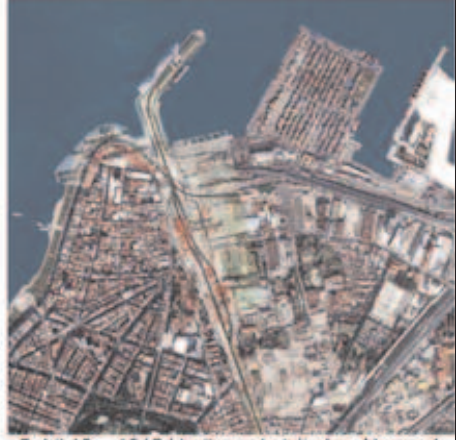
Şekil 10 – 1860 yılında, Aydın - İzmir demiryolu, Alsancak İstasyonu, Alsancak İskelesi (<http://levantineheritage.com/data5e.htm>)



Şekil 11 – 1905 yılında, Aydın - İzmir demiryolu, Alsancak İstasyonu, Alsancak İskelesi (<http://levantineheritage.com/data5e.htm>)



Şekil 12 - 1912 yılında; Aydın - İzmir demiryolu, Alsancak İstasyonu, Alsancak İskelesi (http://levantineheritage.com/data8e.htm)



Şekil 13 - 1912 Haritasında işli olan Alsancak İskelesinin günümüz uzay görüntüsündeki durumu



Şekil 40 - Davalı alanı çerçeveleyen yöreler (Google Earth, Panoramio, 2626207 Umit Tuncay)



Resim 6 - Aydın - İzmir demiryolu kentin tarihini de oluşturan bir izdir, Silo da kent ile özdeşleşen bir nirengidir. (Google Earth Panoramio, 62965914, felisthecat)

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Resim 7 – Alsancak Yöresinin İmgeleri (Google Earth Panoramo, 72385382)



Resim 8 – Alsancak'ın İmgeleri (Google Earth Panoramo, 83564105)



Şekil 46 - 3. Planlama Bölgesindeki yapılaşma

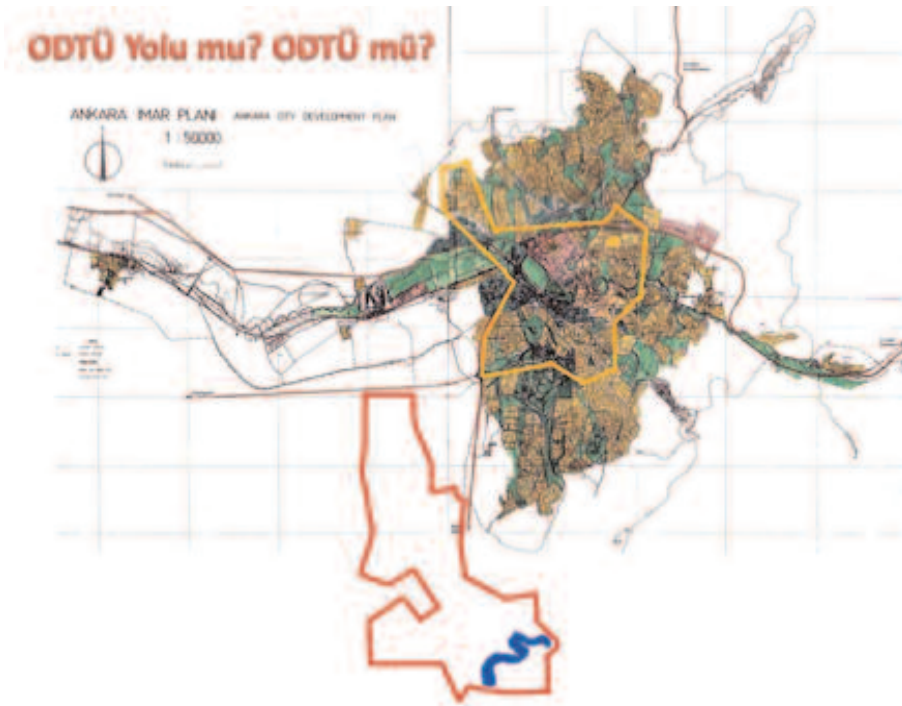


Resim 15 – Kırmızı ile tarihsel olarak boş bırakılmış alan gösterilmiştir (ATN İmar Raporu)

ODTÜ Yolu, zamanım varsa kısaca açıklayayım.

Merak da ediliyor, ben bunu aktarma gereği duyuyorum. Herkes ODTÜ yolu dedi, kimse ODTÜ planı demedi. ODTÜ yolu aşağı, ODTÜ yolu yukarı. Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin bir varlığı var, bir hükmi şahsiyeti var, bir denetlemekle zorunlu olduğu arazi var, onu kimse görmüyor. Onun bir köşesinden geçen bir yol tartışılıyor. Burada da o yolun niteliğini tartışmayacağım yine, çünkü kimse yolun niteliğini tartışmadı ancak bittikten sonra tartıştılar, herkes o yol olmasın dedi bildiğim kadarıyla.

Şimdi problem nereden çıkıyor? Orta Doğu Teknik Üniversitesine bu arazi tahsis edildiğinde Ankara'nın büyüklüğü içerisindeki sarı çizgiler. Ankara'nın 2000'de tasavvur edilen biçimi de, o dışarıdaki çizgiler. Yani bize bayağı kıyak geçmiş devlet, ama şimdi başa bela. Yani Ankara'nın ciğerinden biz sorumluyuz, öyle diyeyim. Orta Doğu Teknik Üniversitesine bu arazi tahsis edildiğinde Eskişehir yolu yok, Konya yolu yok. Ben anımsıyorum, Eskişehir'e, Gölbaşı Haymana üzerinden gidilirdi. O yol, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, yani orada olmayan bir yol. Yani birilerinin mülkünden geçmiş bir yol.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Ben onun için o gözle baktım ve de bugünkü yine *ring road* çembersel yol dediğimin temelleri de o yıllarda atılmış. Anadolu Bulvarının temelleri atılıyor, çünkü kent büyüyor, radyalleri birleştirmekle yükümlüsünüz. Problem nerede? İki mimar oturup da şurayı çözmemiş.



*Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri*

Uybadin Yücel mimarla Behruz mimar, oradaki o garabeti başımıza miras olarak bırakmışlar, öyle diyeyim, ben öyle baktım ve de bu.



Bu uzun süre kimsenin dikkatini çekmedi. Hep biz dedik ki, işte alttan geçsin üstten geçseydi şuydu buydu. Oradaki çiftlikler, Taştan efendinin çiftliğidir. Babamlar orta ziraatçı derdi, o yol da Taştan efendinin çiftliğinden geçti.



Ben açık söylüyorum, Taştan efendinin çiftliğinden yol geçiyorsa, benim de bir yerimden geçer. Ama ben kendi bütünlüğümü o kurumun parçası olarak savunmak zorundayım. Ben öyle düşünüyorum. Orta Doğu Teknik Üniversitesi bana bu kültürü verdi, tarafsız ol dedi. Ve de o çerçevede 1970'lere doğru Ankara nazım plan bürosu, işte bu o dönemdeki o arazinin, yani ne idüğü belirsiz bir arazi şurası. Yani ne olacağını kimse bilmiyor.



Çukurambarlar deniyor şudur budur ve de rahmetli Haluk Alatan da çok yaşasın Özcan Altaban hocamın birlikte olduğu bir Ankara metropoliten planlama bürosu bir karar alıyor.

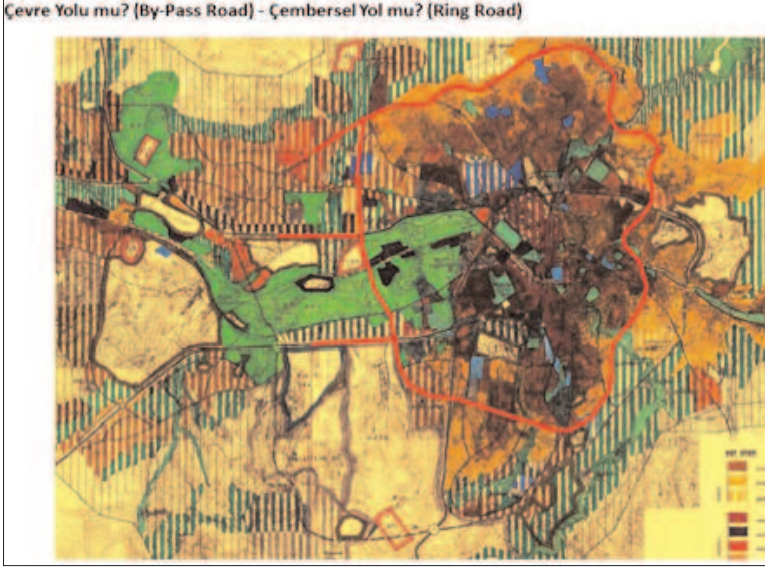


*Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri*

Kentin çekirdek alanı var, bir de kent çeperi yaratıyorlar batı koridorunda.



Yapılan şey burada, biraz daha yakından bakalım.

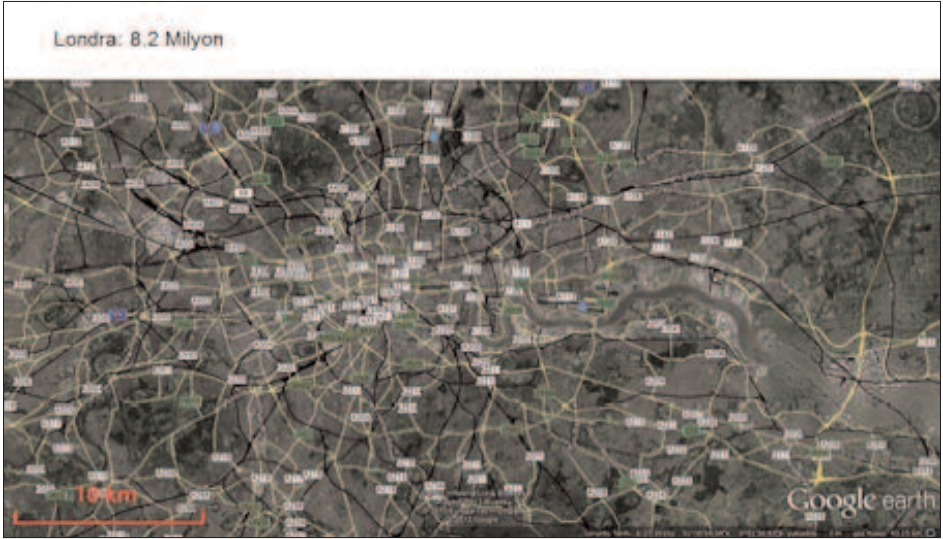


Kenti batı koridoruna açmak sanayilerle birlikte ve yeni bir Ankara'ya nefes aldırmak; bütün niyetleri bu ve de üç aşağı beş yukarı böyle bir iç çembersel yolu o planda ben görüyorum. Ve bugün tartışılan şu yolun, bunun bir parçası olduğunu düşünüyorum. Onun için de hiçbir zaman karşı çıkmadım. 25 yıl ben bunu rüyalarım girdi, 25 yıl.

Sonra baktım yani diğer kentlere biraz inceledim. Londra radyaller ve çemberler.



*Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri*



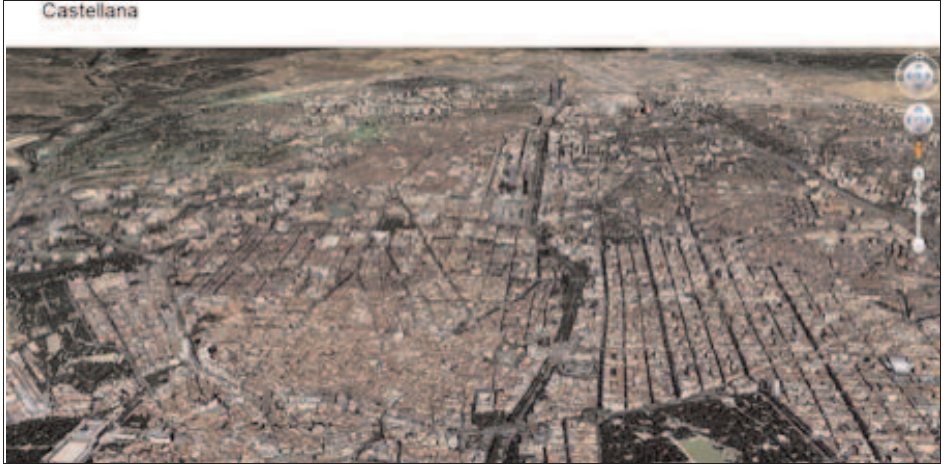
Ankara'nın yol ağı, yani çok zayıf ve komik ve o yol şu. Devam ediyor burada da bir tünell pazarlığı var. Yani onu Turan Güneş'e bağlamak gibi bir tasavvur var, öyle diyeyim.



Moskova. yollara bak. Ama onlardan ben araç yolu ağımı kıskanmıyorum, raylı sistem ağımı kıskanıyorum. Yani en kıskandığım şey, o raylı sistem. Bunların hepsi aynı ölçekteki fotoğraflardır, hepsi yol ağlarını bana gösteriyor.

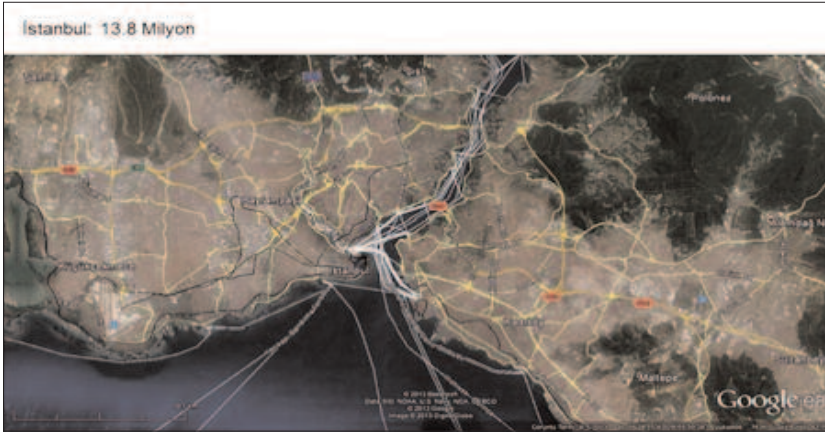
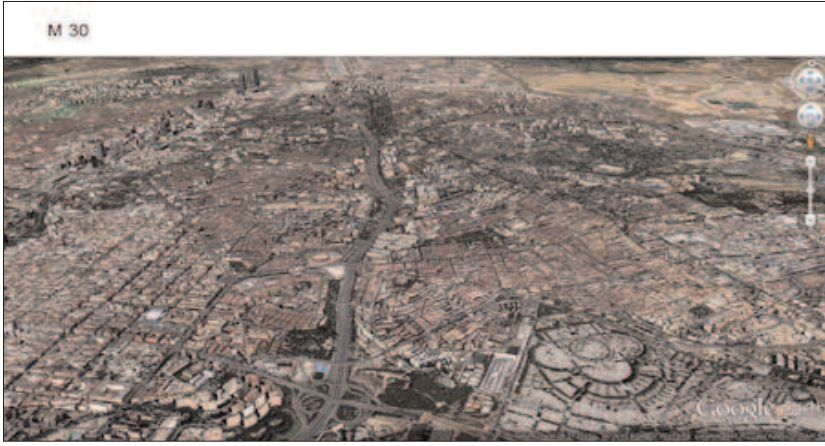


Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Madrid'in göbeğinden geçen yollar.

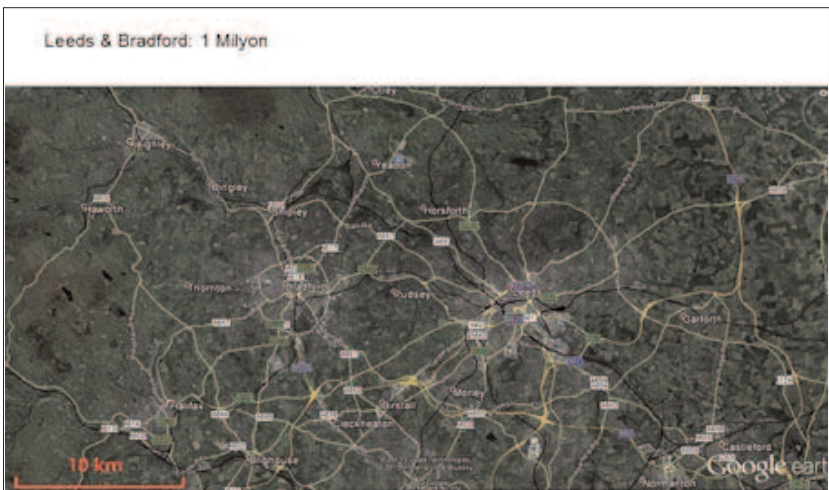
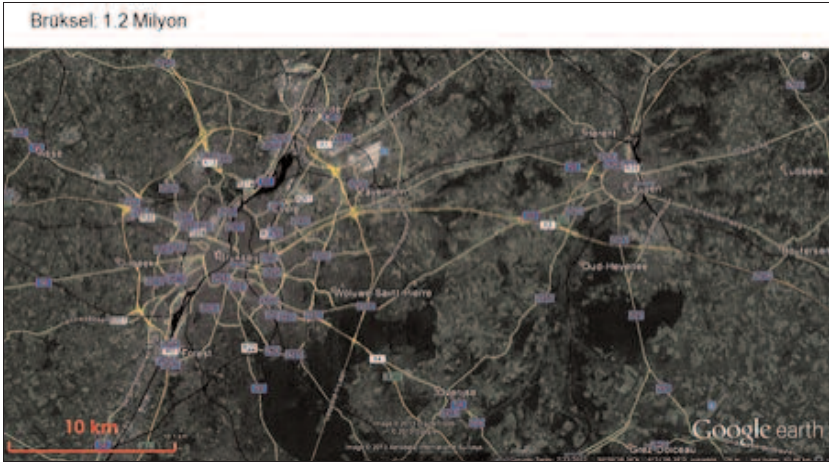




İstanbul bile her devlet oraya bir yatırım yaptığı için, yol ağı daha güçlü.
Singapur, Jakarta, Brüksel, Leeds & Bradford, Leeds.

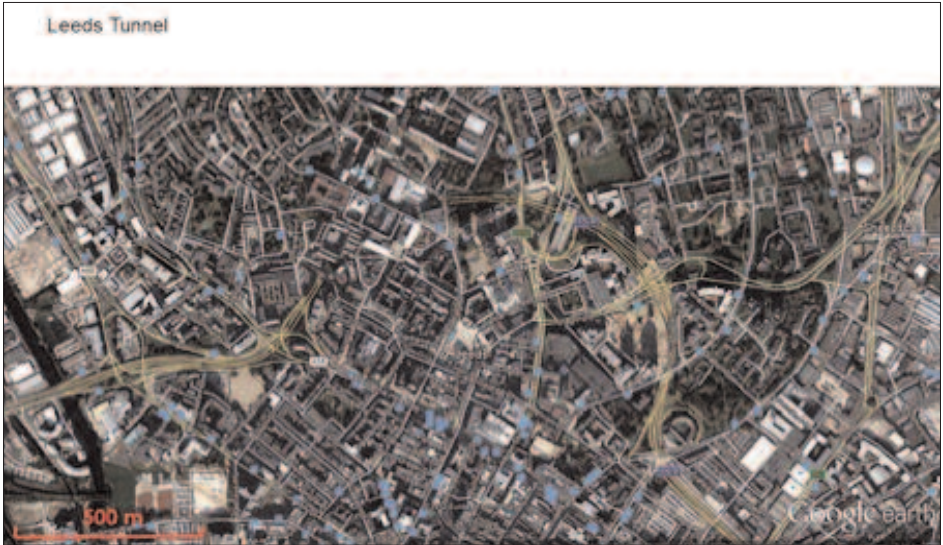


Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri





Mesela Leeds'de çok hoşuma giden bir tasarım ilkesi var. Bu Innet Ring Road demiş, İngiliz icadıdır bu. Geliyor tünele giriyor, tünelin öbür tarafı üniversite, merkezden üniversitenin olduğu yerde yolu aşağı alıyor, bitti problemi çözdü. Dolayısıyla bunlardan korkmuyorum.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Dubai'nin Halicinin şurasında ne köprü vardır ne bir şey, tünel vardır. Neden? Çünkü Haliçe gemiler girecek. Bunu hesaplamış.



Berlin, Frankfurt ve de bunların nüfusları da üstünde yazılı dikkat ederseniz. Düsseldorf, Münih, Washington DC, Zürih.



Frankfurt: 0.7 Milyon



Duesseldorf: 0.6 Milyon

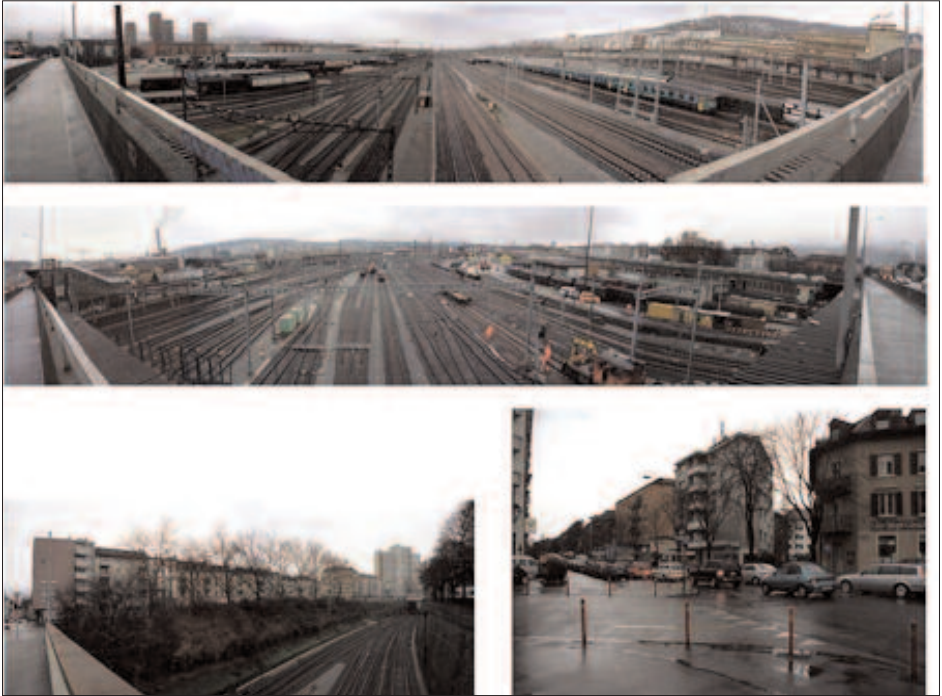


Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri





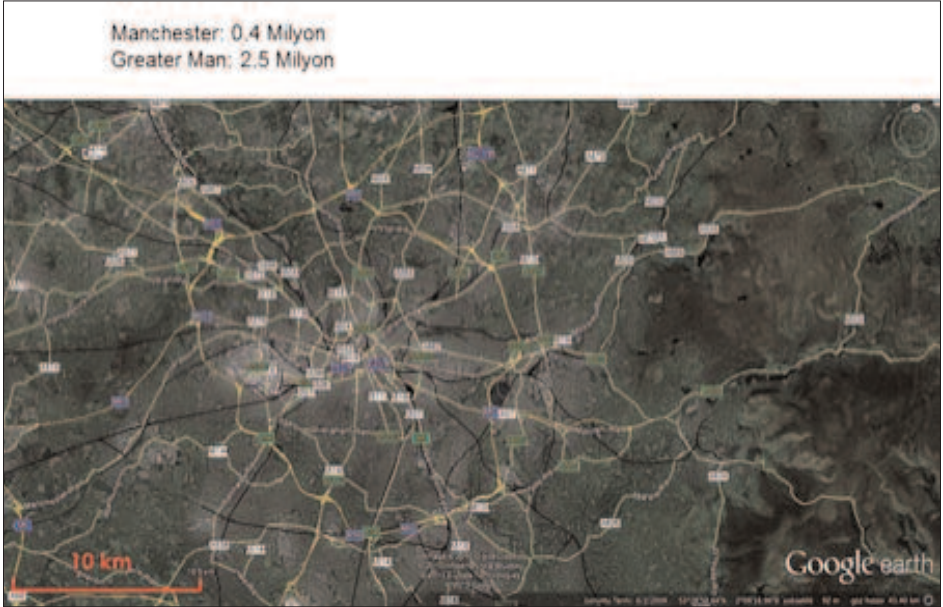
Tabii Zürih'te kıskandığım Şey Şuydu. Ucu bucağı olmayan, kaç yüz bin kiŐiymiŐ nüfusu? 400 bin kişilik kente gelen demiryolu ağını görünce, bizde ise Kayseri'de demiryolunu dışarıya atıyorlar. Yani Zürihli akılsız mı? Zürih'te **havaalanına** bir günde 120 tren var.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Amsterdam, Manchester, Kopenhag. Biz oraya gittiğimizde Raci'yle beş parmaklı olsun mu olmasın mı diye tartışıyorlardı. Beş parmağa karar vermişler, hâlâ beş parmaaktır Kopenhag.



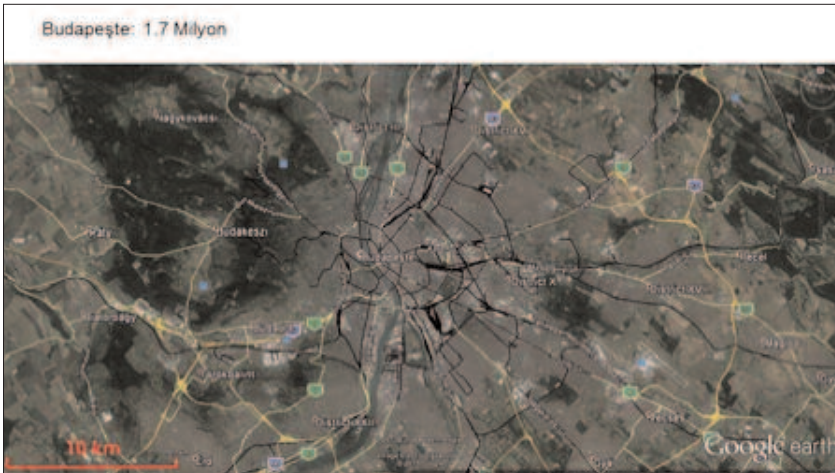


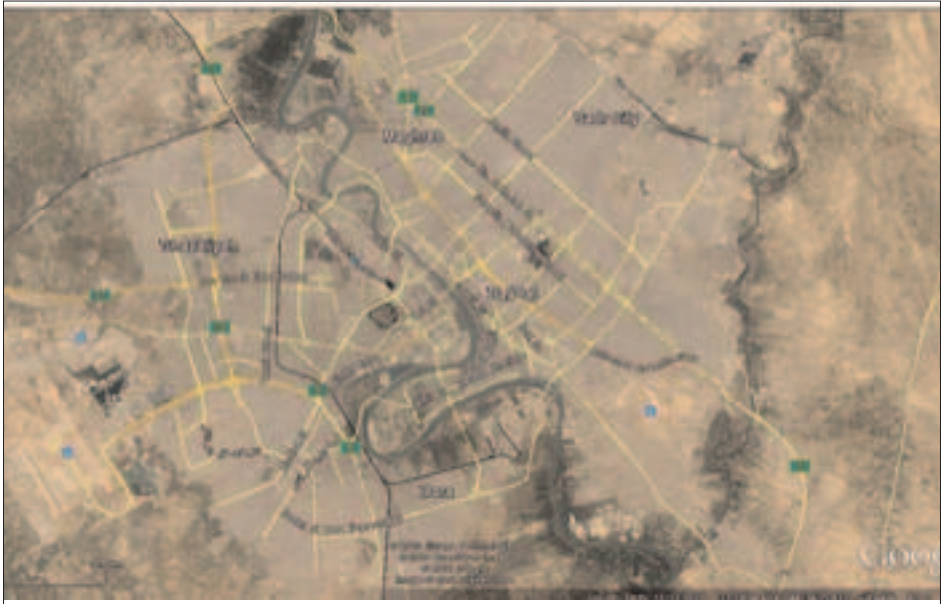
Bunu bir anı olarak koydum. Biz rahmetli Raci Bademli'yle bir küçük Danimarka turu yaptık bisikletle. Bir yerde yol bitti. Bir çıktık, yolun şöyle bir yamacı vardı, amma yol dedik, ömrümüzde görmemişiz. Meğer otoyolmuş. Biz şuradan tın tın bisikletle gidiyoruz. Geçen araba bize bakıyor. Bu tabii yeni bulduğum bir fotoğraf. Herkes kim bunlar diyor. Ertesi gün dediler ki, polis görseydi içerideydiniz dediler. Neyse bilmiyoruz çünkü.



Bu çerçevede bütün bu kentlerin yol ağının daha zengin olduğunu gözledim ben.

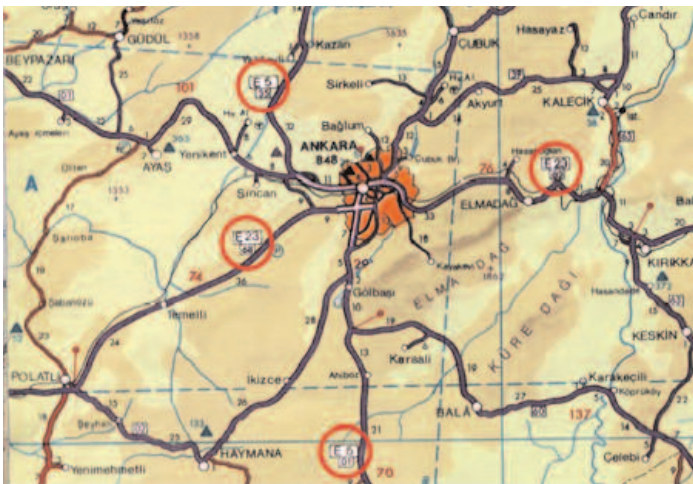
*Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri*

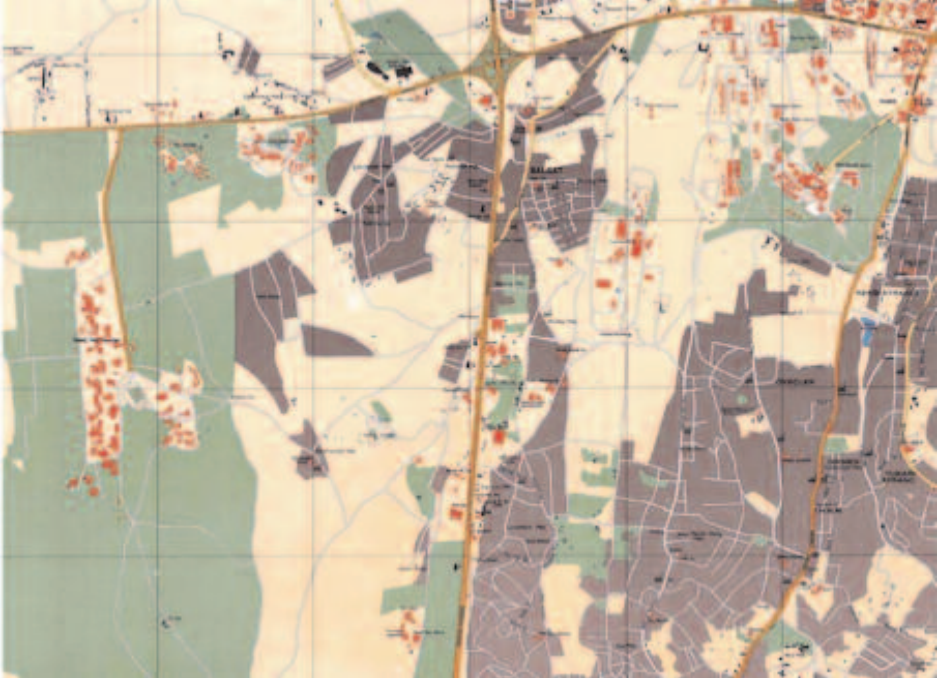




Bu yola hiç karşı çıkmadım. Rektörlüğe de söyledim, inanın inanmayın ben karşı çıkmıyorum. Neyse daha sonra bu nazım plan 1984'te onaylandı, ama fikrin konulması 1970-75 arasındır. Yani bugün meşruluğunu tartıştığımız yolun fikrinin konulması 1970'li yıllardır. Vazgeçilir mi? İktidar olursanız vazgeçersiniz, ama hâlâ ben vazgeçmediğimi düşünüyorum.

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri





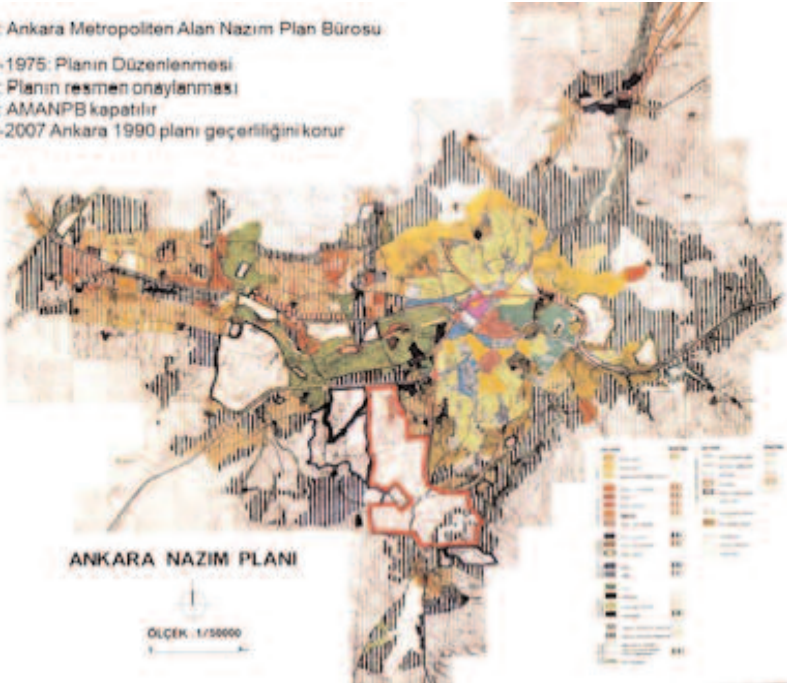
1969: Ankara Metropolitan Alan Nazım Planı Büro

1969-1975: Planın Düzenlenmesi

1982: Planın resmen onaylanması

1983: AMANPB kapatılır

1982-2007 Ankara 1990 planı geçerliliğini korur

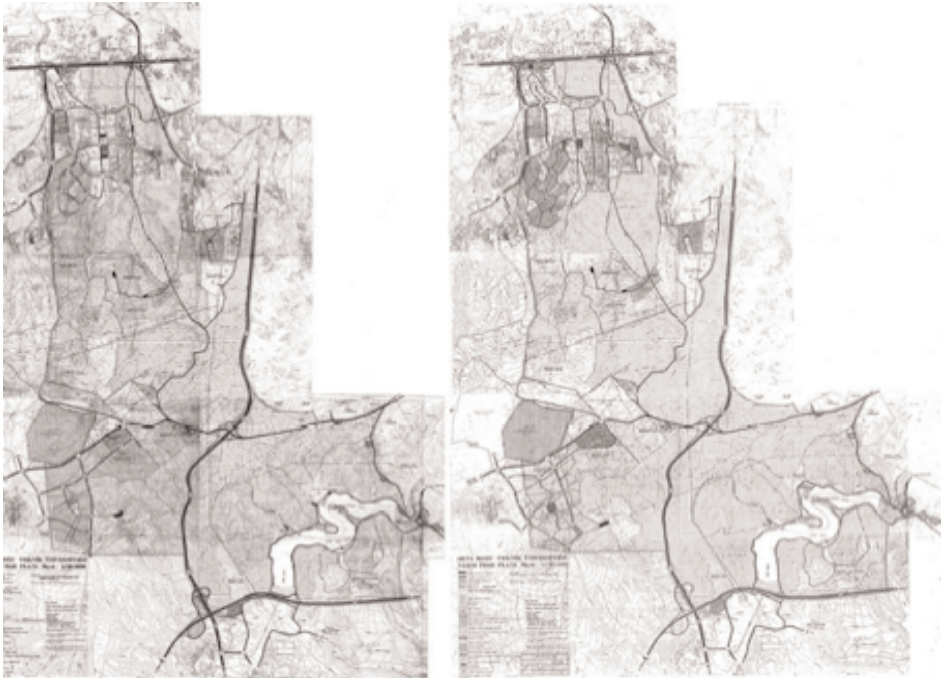


Sonra meşakkatli bir dönem başlıyor. Bu plan 1991 yılında Ankara Büyükşehir Belediyesi'nce onaylanmıştır. Uygulama ölçeği ve bu yol burada vardır.

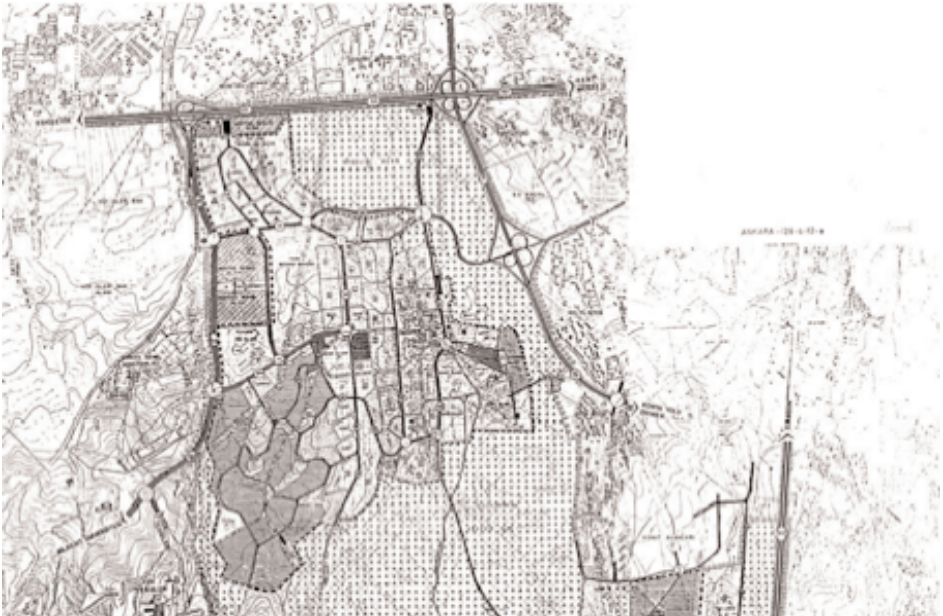
Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri



Yani o yol yeri niye boştur? Bu planda olduğu için boştur.



Sonra çeşitli tartışmalar, gürültü patırtı derken, işte Ankara'nın sit alanları geldi, şu oldu bu oldu. Ankara için bir koruma, bir plan sunduk **Çankaya Belediyesi'ne**. Çankaya Belediyesi de siz koruma amaçlı imar planı sunacaktınız, plan sunmuşsunuz dediler.



*Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri*



Ankara Büyükşehir Belediyesi İmar Daire Başkanlığı
Metropolitan Alan Nazım Plan Şube Müdürlüğü

Ölçek : 1/100.000



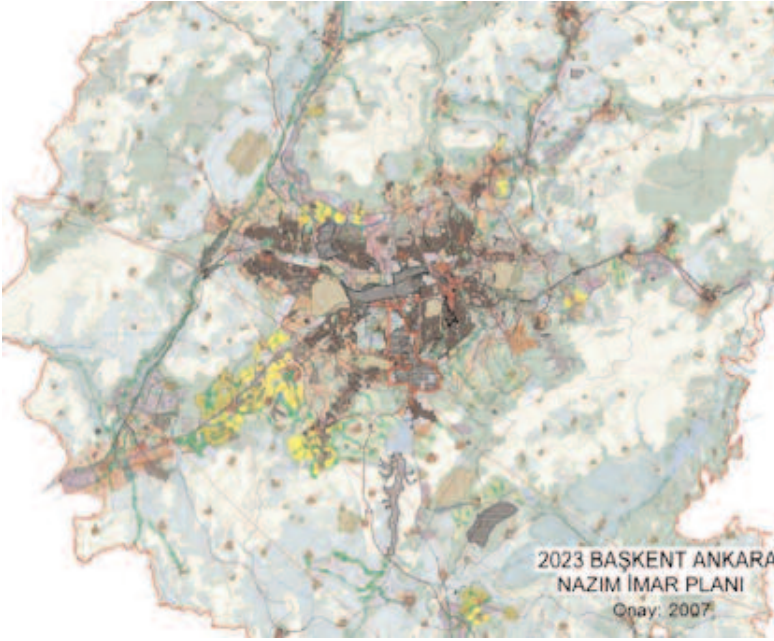
ANKARA 2025 METROPOLİTEN ALAN PLANLAMA ÇALIŞMALARI



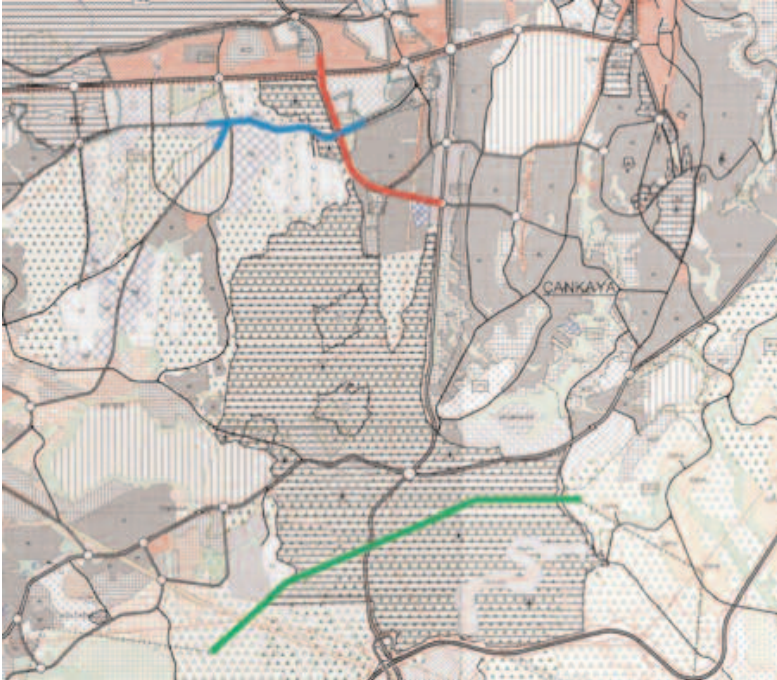


Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:
Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri





Bugün Ankara'nın meşru planında bu kırmızı yol duruyor, mavi yola biz itiraz ettik. Danıştay önce iptal etti, daha sonra usulden iptalini iptal etti. Ama bu kırmızı yol bu planda da var.



Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Şimdi çok tartışıldı, yani bu o yola otoyol dedi **Tarik**. Ben dedim o yol otoyol mu? Senin diplomanı iptal ederim. Hocam olsun, abartalım biraz dedi bana. İyi abart dedim yani ve allem kalem tartışma gürültü, patırtı, bu yol bugün var. Bu yolun devamının da şurada bir tünel ile...

Çevre Yolu mu? (By-Pass Road) - Çembersel Yol mu? (Ring Road)



Çevre Yolu mu? (By-Pass Road) - Çembersel Yol mu? (Ring Road) – Otoyol mu? (Motorway)





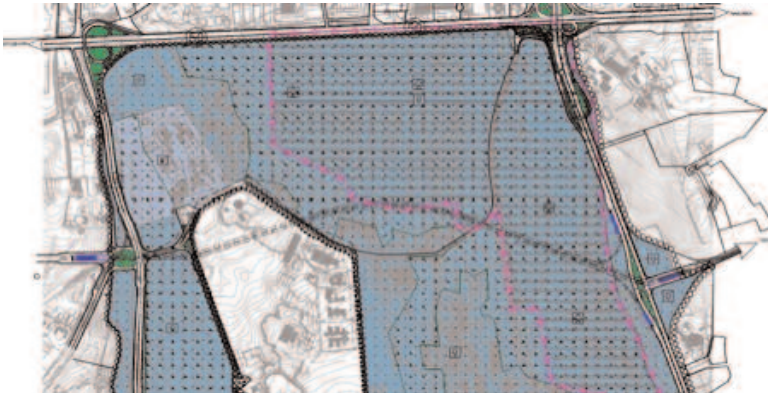
Bir yerde duruyor şimdi, **şeye????** kadar çıkarılması gibi bir tasavvur var. Vallahi ben tünel olduğu sürece karşı çıkmıyorum.



Evet, bir ara ODTÜ içindeki kadastral yollardan çok korkuyordum. Yani bunlar başımıza bela olacak. Sonra İmar Yasasında hiç bilmediğim bir madde gördüm. Meğer plan kararı olduğunda onlar ODTÜ'ye devrediliyormuş otomatikman. Ne bileyim, öğreniyor insan, yaşlandıkça daha çok şey öğreniyor.



Tünel kavgası. Orada bir yol var, biz hep bizim yolumuz diye baktık, ama yönetim öyle bakmıyor. O diyor çizdiyseniz, ben o yolu alırım diyor. Onun için son planda ısrarla dedim ki, hiçbir şekilde tek ada tek parsel ODTÜ'ye gidelim, içine hiçbir şey koymayalım. Son sunulan plan, tek ada tek parsel gibidir. Tabii yolların ayırdığı yerler ayrı adalar bunlar. Bir tartışmalı dönem oldu. Ben bu planı başarı olarak görüyorum, açıkça da söylüyorum.





Ben bu yolun içinde şuradaki buradaki bir şeye bakmadım hiç, ben bütüne baktım ve de Orta Doğu Teknik Üniversitesi'ni birisi eleştirdiğinde utanıyordum. Planınız yok dediklerinde utanıyordum. Bugün Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin bu planı bütün arazisi Orta Doğu Teknik Üniversitesi arazisi olarak ne kadar geçerli imar hukukunda bilmiyorum, ama geçmiştir. İki, şu geçen yol tünel olacaktır, açık kapma tünel olamaz ibaresi plana yazılmıştır. Dolayısıyla benim artık bu plana bir itirazım yoktur. 44 kilometrekarelik bir alanın bundan sonra koruması, bundan sonraki nesillerindir. Ben miadımı doldurdum, 25 yıl rüyalarım girdi bu yol. Korusunlar, öyle diyorum. Tartışsınlar, kendilerine göre bir iktidar gelirse o tüneli de iptal etsinler itirazım yok. Çünkü o tünelin devamında Tarım Bakanlığı da itiraz etmiş, orada bir botanik bahçeleri var. Şimdilik yapılmayacak gibi duruyor, ama en az bir 20 yıl ODTÜ rahattır.

Kadir GÜNAY (Oturum Başkanı)- Pardon, Baykan Hocam süremiz azalmış.

Prof. Dr. Baykan GÜNAY- Bitti, bir tek bir cümle söyleyeceğim, şunu diyeceğim. Ben bunu bir başarı olarak görüyorum ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nin bütün ruhsatsız yapılarının ruhsatlanmasının önu açılmıştır.

Teşekkür ederim.

SORULAR KATKILAR YANITLAR

KATILIMCI- Hocam kaç kilometre o tünel?

Prof. Dr. Baykan GÜNAY- 1,8 ya da 9 civarında ki, sizin bu yol da epey var öyle. Bildiğim en uzun tünelleri Türkiye'nin 3 kilometre. Bolu Tüneli, Aydın'ın oradaki, sizin bu yolda da bir-iki tane var. Bugün Ankara'ya su getirmek için 30 kilometrelik tünel yapılıyor biliyor musunuz? O tünelin yüzde 60'ı yapıldı. Maden mühendisliği, yeraltında çalışsın mühendislik biraz da.

Kadir GÜNAY (Oturum Başkanı)- Hocam çok güzel yönetiyor, bana hiç görev kalmıyor. Sorularınız varsa Hocam kürsüdeyken alalım. Çünkü son oturum, son toplantı, hemen sıcaklığına. Evet, buyurun sorusu olan.

Hüseyin ÇANKAYA (Şehir Plancıları Odası Genel Sekreteri)- Şimdi Hocam tabii ODTÜ yoluna girdiniz, ben oradan esasında belki hem tamamlama açısından da söyleyeceğim, hem de size belki orada bir açıklama şansı olur.

O bağlantının 90'lı yıllarda planlarda, nazım planlarda olduğu zaten herkes tarafından biliniyordu. Ancak esas sorun, geçen yıl bu mücadelenin başlaması, yolun yaptırılmaması için oluşan toplumsal muhalefetin esas nedeni, yolun şeklindedir. Yani yolun yapılış tarzıdır ve yolun böyle bir şeyle, hiç kimseye danışmadan tamamen.

Prof. Dr. Baykan GÜNAY- Danışmadı demeyin, biz temasları yürüttük.

Hüseyin ÇANKAYA (Şehir Plancıları Odası Genel Sekreteri)- Yani Ankara halkı açısından söylüyorum ben. İkincisi de bizim oda olarak da çıkardığımız bir broşür vardı, birçok da arkadaşımız ona katkı koydu meslektaşımız. Orada esasında hiç devamı çözülmeden, o sizin söylediğiniz Konya yolundan Dikmen'e, Dikmen'den Turan Güneş Bulvarına geçen ve Dikmen Vadisini de geçecek olan güzergâhlarda çözüm üretmeden, getirip Konya yoluna o sorunu, yani o ringin tamamını tamamlamadan plan olarak bırakmasıydı. Ama bu tabii o söylediğiniz gürültünün arasında kaybolup gitti.

Prof. Dr. Baykan GÜNAY- Benim en yandığım nedir biliyor musun?

Hüseyin ÇANKAYA (Şehir Plancıları Odası Genel Sekreteri)- Bir şeyi ben isterseniz bitireyim Hocam, siz tamamlayın. İkincisi de, esas belki de tehlike, sizin o tünel geçiş diye önerdiğiniz yol, esasında Eskişehir yoluna paralel devam eden o botanik bahçesine ilişkin olup, ciddi bir mesafede giden ve orayı kopartıp bir alışveriş merkezine dönüştürme riski ve tasarısıdır. Belki de en büyük reaksiyon oradan kaynaklanmıştır.

Şehircilik ve Ulaşım Planlaması - Üçüncü Oturum:

Bölgedeki Mevcut Ulaşım Politika ve Projelerinin Mekânsal Planlamaya Etkileri

Prof. Dr. Baykan GÜNAY- Ben bütün bu toplumsal muhalefetin sonunda, ODTÜ çekingен davrandı ve ODTÜ bulvarı olarak anılması gereken bir yol, Malazgirt Bulvarına dönüştü ve biz vermedik, o almış oldu. Ben rektöre dedim, kamuoyunun önüne çıkın, biz bunu Ankara halkının yararına görüyoruz ve Ankara halkına bağlıyoruz deyin dedim, ama toplumsal muhalefet bunu dedirtmedi. Bu da benim görüşüm.

Peki, teşekkürler.

Kadir GÜNAY (Oturum Başkanı)- Çok teşekkür ederiz Sayın Baykan Günay Hocama. Ahmet Melih Hocama sorusu olan var mı bu çerçevede? Evet, soru yok herhalde.

Teşekkür ediyoruz, oturumumuzu burada kapatıyoruz. Tüm katılımcılara odamızın düzenlediği bu etkinliğe katıldığı ve bu saatlere kadar burada kaldığı için de ayrıca teşekkür ediyorum.

Burada sertifikalarımız var onları vereceğim. Teşekkür ederiz.