

ULAŞIM SEMPOZYUMUNUN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİYLE BİR KENTE - İZMİR'E BAKMAK

Yrd. Doç. Dr. Hilmi Evren Erdin
evren.erdin@deu.edu.tr

GİRİŞ

Son dönemde ülkemizde gerçekleştirilen ve ön plana çıkarılan ulusal, bölgesel ve kentsel ölçekteki farklı altyapı projeleri, mekansal, ekonomik ve sosyal anlamda değişim ve dönüşüm stratejisinin bir parçası olarak gündemde kendine yer edinmektedir. Özellikle altyapı projeleri içerisinde önemli bir yere sahip olan ulaşım projeleri, kentlerin arazi kullanımları, yoğunluk dağılımları ve imar planları üzerindeki etkileri, kentsel ve siyasal rant yaratma güçleri çerçevesinde siyasi iktidarlar tarafından sürekli gündeme getirilmekte ve kamuoyunda, meslek odaları ve akademik camiada kendine önemli bir tartışma platformu bulmaktadır. Bunun bir yansıması olarak hem söz konusu ulaşım politika, strateji, planlama ve projelerinin hem de kent planlama mesleğinin bu mevcut süreçteki rolünün tartışılması amacıyla TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi tarafından 2013 yılının Mayıs ayında İzmir'de "Kentsel Ulaşım Planlaması, Politikaları ve Deneyimleri" konulu Ulaşım Sempozyumu düzenlenmiştir. Sempozyum'da gündeme getirilen konular, sorunlar ve yapılan tartışmalar genel olarak, kentlerimizde noktasal olarak geliştirilen ulaşım projelerinin ulaşım sisteminin işleyişinde ve altyapısında çeşitli sorunların ortaya çıkmasına yol açtığı, ulaşım projelerinin ihtiyaçtan öte siyasal bir rant aracı olarak ön plana çıkarıldığı, özellikle 2000 sonrası değişen yasal ve yönetsel yapıya bağlı olarak kent ve ulaşım planlaması çalışmalarının içeriğinin ve boyutunun değiştiği ve bu çerçevede ulaşım proje ve yatırımlarının bırakın imar planlarını, ulaşım ana planları ile de eşgüdüm ve bir bütünlük içerisinde ele alınamadığı, kentiçi ulaşımında politika, karar, strateji üretmede ve uygulamada karmaşık bir yapının söz konusu olduğu, ulaşım planlarının hazırlanmasında otomobil odaklı bireysel yaklaşımlara yer verildiği, toplu taşıma sistemleri ile ulaşım öncelik veren yaklaşımların, politikaların ve uygulamaların sınırlı olduğu çevresinde toplanmıştır. Sempozyumun sonuç bildirgesinde ulaşım planlaması çalışmalarının nitelikleri, ihtiyaç duyulan teknik, yasal ve yönetsel düzenlemeler, ulaşım planlarının kentlerin gelişimi ve imar planları ile olan ilişkisi ve Şehir ve Bölge Planlama meslek eğitimi çerçevesinde çözüm önerileri ortaya konulmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak sempozyum, ulaşım planlamasının kent planlama disiplini içinde ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu ve karşılıklı ilişkisinin yanı sıra özellikle İstanbul, İzmir gibi kentlerimizin gündeminde önemli yer tutan ve bir çözümden çok bir sorun niteliği taşıyan noktasal ölçekteki ulaşım projelerinin kentlerin mevcut ve gelecek öngörülerini ile yani nazım imar planları ve ulaşım ana planları ile ne ölçüde örtüştüğünün ve gerekliliklerinin rasyonel bir çerçevede ele alınması ve tartışılması gerektiğini de ortaya koymuştur.

Bu çerçeveden ve sempozyumun düşündürdüklerinden hareketle bu çalışmanın, İzmir için ortaya konan ve kent gündeminde önemli yer işgal eden ulaşım plan ve projelerini, kentin gereksinimlerinin karşılanmasındaki ve ulaşım sisteminin eksiklerinin giderilmesindeki rolünü, kente sağlayacağı mekânsal, ekonomik ve sosyal olanaklar ve riskler çerçevesinde ele alması hedeflenmektedir. Bu kapsamda İzmir için merkezi yönetim tarafından öne sürülen ulaşım projelerinin yerel yönetimin ulaşım planlaması ve kent planlaması süreci içerisinde nasıl yer aldığı ve nasıl bir ilişki içerisinde olduğu üzerinde durulacaktır. İzmir özelinde bu projeler üzerinden yürütülecek tartışmanın Ulaşım Sempozyumu'nun kazanımları ve çıktıları

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

çerçevesinde geliştirilecek öneri ve alternatifleri ortaya koyması ve tartışmaya açması bu çalışmanın beklenen sonuçlarındandır. Ayrıca ulaşım projeleri penceresinden İzmir kentine yapılan bu bakışın, merkezi ve yerel yönetimlerin hem mekansal hem de yönetsel boyuttaki yaklaşımlarını ortaya koyması açısından da önemli bir yeri bulunmaktadır.

ULAŞIM SEMPOZYUMUNUN DÜŞÜNDÜRDÜKLERİ VE KAZANIMLARI

Ulaşım Sempozyumu'nda değerli konuşmacılar ve katılımcılar ile yürütülen tartışmalar, ulaşım planlaması alanının kent planlama disiplini içinde ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu ve karşılıklı ilişkisini, ulaşım planlamasında yaşanan sorunları ve bu sorunların çözümüne ilişkin düşündürdükleri ve kazanımları ortaya koyması açısından çok anlamlıdır. Ulaşım Sempozyumu'nda yürütülen tartışmalar, hem şehir planlama ile ilişkili hem de bağımsız olarak ulaşım planlamasında yaşanan sorunları ortaya koymaktadır. Bu sorunları aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür.

- Merkezi yönetim tarafından yerel yönetimlerden bağımsız bir şekilde noktasal olarak önerilen ulaşım projelerinin kentlerin ulaşım sisteminin işleyişinde ve altyapısında çeşitli sorunların ortaya çıkmasına yol açması,
- Siyasilerin ulaşım projelerini ve yatırımlarını siyasi rant aracı olarak kullanması,
- Yeni çıkarılan yasalar (Büyükşehir yasası gibi) ile değişen idari sınırların ulaşım planlaması çalışmalarının içeriğinin ve sınırlarının değişmesine yol açması ve planlama çalışmalarının boyutunu değiştirmesi,
- Türkiye'deki kentlerin gelişim pratiği içerisinde ulaşım planlaması çalışmalarının kentleşme ve şehir planlama çalışmalarından sonra gelmesi,
- Ulaşım projelerinin ve yatırımlarının kentlerin nazım planları ve ulaşım ana planları ile bütünsel bir çerçevede ele alınmaması ve eşgüdümlü olarak yapılmaması,
- Kentin mekansal gelişimini yönlendiren ve sınırlandıran önemli unsurlardan biri olan ulaşım kararlarının planlama sürecinde yeterince dikkate alınmaması,
- Kent planlama sürecinde etaplama yapılmamasına bağlı olarak ulaşım altyapı yatırımlarının bütün plan nüfusu için yapılmasının doğurduğu kaynak israfının olması,
- Kent planlama ve ulaşım planlaması ilişkisinin tanımsız olması ve bu konularda şartname ve yönetmeliklerin bulunmaması,
- Şehir plancılarının ulaşım planlaması çalışmaları içerisinde ana aktörlerden biri olmasına rağmen süreç içerisinde yeterince yer almaması,
- Gerek Şehir ve Bölge Planlama meslek eğitiminin verildiği üniversiteler düzeyinde gerekse de meslek odası düzeyinde ulaşım planlamasına yeteri kadar önem ve yer verilmemesi,
- Ulusal ölçekten kent ölçeğine kadar kademeli bir ulaşım planlaması stratejisinin olmaması,
- Kentiçi ulaşımında politika, karar, strateji üretmede ve uygulamada karmaşık bir yapının söz konusu olması,
- Kentlerin mevcut ulaşım altyapılarının etkin ve verimli bir şekilde kullanılamaması,

- Ulaşım planına ilişkin tanım, ölçek, süre, onay yetkisi, denetim, yaptırım ve plan sorumlusu gibi birçok alanın tanımsız ve belirsiz olması,
- Ulaşım planlarının hazırlanmasında otomobil odaklı bireysel yaklaşımlara yer verilmesi ve demiryolu ulaşımı, deniz ulaşımı gibi diğer toplu taşıma sistemleri ile ulaşım öncelik veren yaklaşımların, politikaların ve uygulamaların sınırlı olması,
- Ulaşım planlaması çalışmalarında çağdaş ulaşım politikalarına yeteri kadar yer verilmemesi,
- Ulaşım planlamasında ve uygulamada yaşanan güçlükleri ortadan kaldırmaya yönelik teknik ve yasal düzenlemelerin sınırlı olması veya olmaması,
- Trafik yönetim planlarına ilişkin standart, kural ve yaptırımların bulunmamasıdır.

Sempozyumda ulaşım planlamasına ilişkin dile getirilen bu sorunlara yönelik ortaya konulan çözüm önerilerini; ulaşım plan çalışmalarının nitelikleri, ihtiyaç duyulan teknik, yasal ve yönetsel düzenlemeler, ulaşım planlarının kentlerin gelişimi ve imar planları ile olan ilişkisi ve Şehir ve Bölge Planlama meslek eğitimi ana başlıkları çerçevesinde aşağıdaki gibi ifade etmek mümkündür.

- Şehirlerin imar planları ile ulaşım planları bir bütün ve eşgüdümlü olarak ele alınmalı, düzenlenmeli ve ulaşım ve teknik altyapı yatırımlarının verimliliğini ve etkinliğini arttırmaya yönelik imar planlarında etaplamalar yapılmalıdır.
- Ulaşım projeleri ve yatırımları ulaşım planlaması çalışmalarının ihtiyaçları çerçevesinde bütünsel bir yaklaşımla ele alınmalı, kentsel gelişimin yönlendirilmesinde ve sınırlandırılmasında sahip olduğu potansiyel ve önem dikkate alınarak planlanmalıdır.
- Ulaşım planlaması çalışmalarında çağdaş ulaşım politikaları ve toplu taşımaya öncelik veren yaklaşımlar geliştirilmeli ve kullanılmalı, ulusal ölçekten kent ölçeğine kadar farklı kademe ve ölçekte ulaşım stratejisinin üretilmesi sağlanmalıdır.
- Ulaşım planlamasına ilişkin tanım, ölçek, süre, onay yetkisi, denetim, yaptırım ve plan sorumlusu gibi belirsizlikleri ve uygulamada yaşanan güçlükleri ortadan kaldırmaya yönelik yasa, yönetmelik, standart ve şartnameler ile gerekli olan teknik, yasal ve yönetsel düzenlemeler yapılmalıdır.
- Ulaşım planlaması çalışmalarında şehir plancılarının sahip olduğu rolden ötürü hem Şehir ve Bölge Planlama lisans ve yüksek lisans eğitiminde dersler ve programlar hem de meslek odası tarafından düzenlenecek etkinlikler ile ulaşım planlamasına daha fazla yer verilmesi, ulaşım konusunda farkındalık yaratılması ve bu konuda bilgi birikiminin oluşturulması sağlanmalıdır.

Bugün Türkiye’de mevcut yasal yapı içerisinde ulaşım planlaması çalışmaları, sadece 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu’nun 7. maddesi f fıkrasında Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları altında “Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettiirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek” olarak genel bir ifade ile yer almaktadır. Dolayısıyla ulaşım planı tanımı, niteliği, onay yetkisi, denetimi, yaptırımı gibi

ulaşım planlamasına ilişkin birçok önemli konunun yasalar ile çerçevesinin ve içeriğinin tanımlanmadığı ve belirlenmediği görülmektedir. Bu Kanunu dayanak göstererek genel olarak büyükşehir belediyelerinin ulaşım ana planlarını yaptıkları veya yaptırdıkları ama bunların her birinin farklı içeriklerde ve standartlarda olduğunu söylemek mümkündür. Bu noktada, kentlerin ulaşım ana planının olup olmamasından da önemli olan kentlerin planlama sürecinde bu ulaşım ana planları ile nazım imar planları arasında eşgüdümün olup olmadığıdır. Örneğin ulaşım ana planındaki bir karara bağlı olarak imar planında revizyon yapılmış mıdır? ya da tam tersi bir durum, bir imar planı kararına bağlı olarak ulaşım planında değişiklik yapılmış mıdır? Maalesef ülkemizin kentleşme pratiği bu ilişkinin ve eşgüdümün olmadığını gösteren sayısız örnekle doludur.

İmar planları ile ulaşım planları arasındaki bu eşgüdümsüzlük kentlerimizin önemli bir sorunu olarak gündemde yer alırken, ilave olarak merkezi yönetim tarafından bu planlardan bağımsız olarak üretilen ve gündeme getirilen ulaşım projeleri bu sorunu çok daha karmaşık hale getirmektedir. Bugün İzmir kenti için benzer bir durumdan söz etmek mümkündür.

İZMİR KENTİNE YÖNELİK MEVCUT VE ÖNERİ ULAŞIM PLAN VE PROJELERİ

Ulaşım planlaması anlamında İzmir kentine ilişkin yerel ve merkezi yönetim tarafından yapılmış çeşitli ulaşım plan ve projeleri bulunmaktadır. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu'nun hükmü gereğince hazırlanan "İzmir Ulaşım Ana Planı"nın, İzmir Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi'nin 11.03.2009 tarihli toplantısında uygunluğuna oybirliği ile karar verilmiştir. İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nın (İKBNİP) bölgesel ölçekte hazırlanmış olması, Ulaşım Ana Planı'nın da aynı düzeyde ele alınmasını gerektirmiş, çalışmalarda adı geçen plandan gelen "Kentsel Bölge" (Metropolitan Bölge) ve "Merkez Kent" tanımlamaları hesaplamalarda kullanılmıştır (Oral, 2012).

Sonuç Raporu Özeti'nde (2010) Ulaşım Ana Planı'nın temel hedefleri Büyükşehir belediyesinin sorumluluğu altındaki şehirsal-bölgesel alanda uygulamalı olarak;

- Ulaşım ve trafik sistemleriyle ilgili araştırma, değerlendirme, bilgi-veri düzeni kurma çalışmaları yürütmek ve bu girişimlere süreklilik kazandırmak,
- İlgili tüm kamu kurumları arasında yeniden eşgüdüm ve yönetsel düzenleme olanakları yaratmak,
- Sosyo – ekonomik yapıyı ve davranışsal özellikleri araştırıp saptamak, buna dayalı ulaşım talep analizleri ve kestirimleri geliştirmek,
- Arazi kullanım kararlarıyla ulaşım sistemleri arasında karşılıklı ilişkilerin göz önünde bulundurulduğu bir denetim ortamını yaratmak,
- Ulaşım altyapı projelerinin tanımlanmasını, konumlandırılmasını yapmak, maliyetleriyle ilgi analizler geliştirerek teknik, ekonomik ve toplumsal standartlarını tespit etmek,
- Bu projelerle ilgili olarak da kurumsal sorumluluk alanları ve uygulama önceliklerini belirlemektir

şeklinde ifade bulmaktadır. Bu temel hedefler çerçevesinde, planlama verileri, trafik etütleri, anketler, ulaşım ağı fiziki verileri, yük etütleri, tamamlayıcı ön araştırmalar, kuramsal ve teknik çalışmalar yapılarak 2030 yılına yönelik öngörülerde bulunulmuş ve ulaşım ana planı

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

hazırlanmıştır. Plan yapılan dönemde, toplu ulaşım yolculuklarında 2010 yılında % 80,8 olan karayolunun ağırlığının 2030 sonunda % 65,6 olacağı öngörülmektedir. Ayrıca 2030 yılında toplu ulaşım yolculuklarında metro % 10,73, banliyö % 12,84 ve vapur % 6,63 paya sahip olacağı kabul edilmektedir. Planda ulaşım alt sistemleri (karayolu ağı, hafif raylı sistem, metro, vapur, banliyö demiryolu toplu ulaşım sistemi, öneri tramvay güzergahları ve işletmeleri, yaya ve bisiklet yolları gibi) ve yatırım aşamalarına ilişkin öneriler ve kararlar geliştirilmiştir. Bu önerileri ve kararları kısaca; karayollarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi, otobüs ana arterlerinin ve hatlarının düzenlenmesi, F.Altay, Bornova Otogar, Narlıdere, DEÜ Tınaztepe, Urla İYTE hafif raylı sistem ve metro hatlarının ve İç Körfez, İç-Orta-Dışa Körfez, Mavişehir-İnciraltı-Güzelbahçe, Urla ve Balıklıova, Foça, Konak-Üçkuyular vapur hatlarının açılması, Aliağa OSB, Torbalı, Bayındır ve Selçuk banliyö demiryolu toplu ulaşım hatlarının, Konak, Buca, Karşıyaka ve Bornova'ya öneri tramvay güzergahları ve işletmelerinin yapılması, yaya ve bisiklet yolları düzenlemeleri olarak sıralamak mümkündür.

Yerel yönetiminden bağımsız olarak hem iktidarda yer alan siyasi partinin hem de ilgili devlet kurumlarının hazırladığı raporlarda yer aldığı kadarıyla merkezi yönetimin, İzmir kentine ilişkin hem kentsel hem de ulusal ve bölgesel ölçekte ulaşım alt sistemleri için çeşitli ulaşım projeleri geliştirdiği görülmektedir. Bu projelerin bir kısmı Ulaşım Ana Planı'ndaki kararlar ile paralellik göstermekte iken, bir kısmı plandan tamamen bağımsız olarak üretilmiş kararlardır. Kamuoyu ile paylaşıldığı kapsamda, bu projeleri ve genel özelliklerini kısaca aşağıdaki gibi ifade etmek mümkündür.

İzmir Karayolu ve Raylı Geçiş (İZKARAY): Şehrin iki yakasını karayolu ve raylı geçiş ile birleştirmeyi amaç edinen bir projedir. Raylı sistem, İzmir Körfez Geçişi sonrası Mavişehir'den İzmir Çevre Yolu'na bağlanarak, sırasıyla Bornova, Otogar, Buca, Balçova'yı takiben, tekrar İzmir Körfez Geçişi'ne bağlanan bir daire çizecektir. Bir tam tur süresi yaklaşık 60 dakika olacaktır. İZKARAY'ın raylı sistem hattı yaklaşık 50 km'dir. Körfez geçişi tünel ve köprü ile olacaktır. Toplam geçiş süresinin raylı sistem ile 5 dakika, araç ile 8 dakika olacağı ve İZKARAY'ın karayolu ile körfez geçiş süresi sahil yoluna göre beşte bire, çevre yoluna göre yedide bire ineceği öngörülmektedir.

Konak Tüneli: Gereksinimi olmadığı halde kentin merkezine girmek zorunda olan trafiğin, kentiçi trafik yoğunluğunu arttırdığı belirtilmekte ve bu yoğunluğun çözümü olarak önerilen bu tünel ile Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ile Yeşildere Caddesi'nin bağlanması öngörülmektedir. Proje ile transit trafiğin şehir merkezine (Kordon, Konak, Çankaya, Basmane ve Alsancak) girmeden yoluna devam etmesinin sağlanması düşünülmektedir. Proje ile Konak-Yeşildere arasının 5 dakikaya düşeceği ve her yıl 30 milyon liraya yakın yakıt tasarrufu yapılacağı ifade edilmektedir. 2011 yılında temeli atılan Konak Tüneli'nde inşaat faaliyetleri devam etmektedir.

İzmir Metroları: Mevcut metro hattına ilave olarak önerilen ve Ulaşım Ana Planı'nda da yer alan Halkapınar-Otogar, F.Altay-Narlıdere, Üçyol-Buca/Üniversite, Narlıdere-Urla/İYTE hatları ile toplu taşımacılığın geliştirileceği belirtilmektedir.

Egeray: İZBAN hattının Selçuk ve Bergama'ya uzatılması hedeflenmektedir. Böylece bu ilçeleri İzmir'e bağlayan güzergahlardaki trafik karmaşasının sona ereceği, güzergahlar üzerinde yer alan vatandaşların merkeze erişim sorununun çözüleceği, önemli turizm merkezi olan bu iki ilçenin hızlı, güvenli ve ekonomik bir şekilde havaalanı ile bağlantısının sağlanacağı öngörülmektedir. Buna ilave olarak Kemalpaşa-Turgutlu ve Kiraz-Ödemiş demiryolları projeleri ile ekonomik ve sosyal gelişime katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Bunların dışında deniz ulaşımı ile ilgili olarak, Alsancak Limanı'ndaki Kruvaziyer Liman, 5 tanesi kent içinde olmak üzere toplam 17 adet yat limanı ile 5800 yat bağlama kapasitesi yaratan projelerin programlandığı görülmektedir.

Ulusal ve bölgesel ölçekte ise; karayolu projeleri olarak önerilen İzmir-İstanbul Otoyolu, İzmir-Ankara Otoyolu, İzmir-Antalya Otoyolu ve Kuzey Otoyolu (İzmir-Çanakkale-Edirne-Avrupa) projeleri ile taşıt-işletme giderlerinin düşeceği, trafik kazalarındaki kayıpların azalacağı, trafikten kaynaklanan çevre ve gürültü kirliliklerinin önemli oranda azalacağı, devlet yollarındaki trafik yoğunluğunun azaltılacağı ifade edilmektedir. Ayrıca demiryolu projeleri olarak önerilen İzmir-Ankara Yüksek Hızlı Tren Hattı, İzmir-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı projeleri ile İzmir'den Ankara ve İstanbul'a güvenli, konforlu ve hızlı bir ulaşım olanağının sağlanacağı, bu güzergahlardaki trafik kazaları ve ulaşım nedeniyle oluşan çevre kirliliğinin minimum seviyeye indirileceği belirtilmektedir. Bunların dışında deniz ulaşımına ilişkin Kuzey Ege Limanı (Çandarlı) projesinin geliştirildiği ve bu limanın Türkiye'nin en büyük, dünyanın ise 10 büyük limanı arasında yer alacağı belirtilmektedir.

Görüldüğü gibi İzmir kentine ilişkin farklı ölçeklerde farklı aktörler tarafından üretilmiş çok sayıda ulaşım projeleri bulunmaktadır. Ancak burada proje sayılarından çok daha önemli olan, bu ulaşım projelerinin kent, kentin imar planları ve birbirleriyle olan entegrasyonu ve eşgüdümü ve bunun sonucu olarak kentin gereksinimlerini karşılama potansiyelidir. Bu noktada neyin ihtiyaç olarak tarif edildiği ve ortaya konulduğu da, İzmir kentinin bu ulaşım projelerinden hangilerine ihtiyaç duyduğu da büyük önem taşımaktadır.

SEMPOZYUMUN KAZANIMLARI ÇERÇEVESİNDE İZMİR'DE ULAŞIM PLAN VE PROJELERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Ulaşım Sempozyumu çerçevesinde ulaşım planlamasına ilişkin yürütülen tartışmaların İzmir kenti için de birçok açıdan söz konusu olduğunu söylemek mümkündür. Bu kapsamda sempozyumun kazanımları açısından İzmir kentindeki ulaşım plan ve projelerine baktığımızda, mevcut duruma ilişkin aşağıdaki hususları ifade etmek ve ulaşım planlaması açısından değerlendirmeler yapmak mümkündür.

- Özellikle Ulaşım Ana Planı'nın tamamlanmasından kısa bir süre sonra gündeme getirilen Konak Tüneli ve İzmir Körfez Geçişi'nin Ulaşım Ana Planı kararlarından, hesaplamalarından ve ihtiyaçlarından bağımsız olarak ortaya atıldığı görülmektedir. Dolayısıyla planda ihtiyaç olarak belirtilmeyen ve hiçbir şekilde yer almayan bu iki projenin hangi ihtiyaçtan yola çıkılarak üretildiği büyük önem taşımaktadır. Bu projeler kentin nazım imar planında da yer almamaktadır. Eğer bu iki proje gerçekten bir ihtiyaçtan yola çıkılarak gündeme getirildiyse ulaşım planında ve nazım imar planında neden bunlara yer verilmemiştir? Konak Tüneli, proje tanıtımlarında belirtildiği üzere kentin hangi trafik sorunu nasıl çözeceği çok net olarak ifade edilmemektedir. Kent içinde var olduğu söylenen trafik yoğunluğunun çağdaş ulaşım politikalarında olduğu gibi bireysel ve otomobil kullanımını ön plana alan karayolu uygulamaları yerine geliştirilecek toplu ulaşım önerileri ile azaltılması mümkün olamaz mı? Kent merkezine erişimi kolaylaştırmak bugüne kadar ki deneyimler çerçevesinde yoğunluğu azaltan bir unsur olarak mı, artıran bir unsur olarak mı ulaşım planlaması içinde değerlendirilmiştir. Özellikle 1960 sonrası dünyada ve son dönemde Türkiye'de de yaygın olarak uygulanan kent merkezlerinin yayalaştırılması çalışmaları içerisinde, merkeze bu kadar araç yoğunluğunu çekecek bu proje nasıl bir planlama yaklaşımını ortaya koymak ve neyi hedeflemektedir? Bu noktada bağlantı yapılan Yeşildere Caddesi ve Konak mevcut

kapasiteleri itibariyle mevcut trafik yükünü taşımakta zorlanıyorken, projenin tamamlanmasıyla oluşacak yükü nasıl taşıyacaktır? Kent merkezlerinde ulaşımdan kaynaklanan kirlilik yüklerinin azaltılmasında strateji, bireysel otomobil kullanımı teşvik etmek yerine onu kısıtlayan toplu taşıma sistemlerinin teşvik edilmesi olmalıdır. Körfez Geçiş Projesi ise, kentin bugünü ve 2030 yılına ilişkin öngörülerini içeren ulaşım planı yolculuk talebinin dağılımında % 1'i geçmeyen feribot hattının bulunduğu güzergahı birleştirmeyi öngörmektedir. % 1 gibi oldukça düşük bir yolculuk talebinin olduğu bir güzergahta bu proje ve yapılacak ciddi yatırım gerçekten gerekli midir? Yapılacak bu geçiş gerek kentiçi toplu taşıma gerekse de liman fonksiyonları açısından deniz ulaşımını nasıl etkileyecektir? Belirtilen bağlantı ile hangi kentsel kullanımların bağlanması hedeflenmektedir? Körfez geçişi ile daire (ring) oluşturacağı söylenen raylı sistemin ne kadarı mevcuttur? Bu geçişin tamamlanması ile ring tamamlanabilecek midir? İzmir kentinin bir çevre metrosuna ihtiyacı var mıdır? Bu ihtiyaç hangi yolculuk talebi hesaplamalarına dayanmaktadır? Mevcut ve planla öngörülen kent merkezi ve çalışma alanları dikkate alındığında bu tür bir yatırıma ihtiyaç bulunmakta mıdır? Bugün mevcut İZBAN ve metro hattı ile Çiğli'den Hatay'a yaklaşık 35 dakika içerisinde seyahat etme olanağı varken ve Üçyol hattının tamamlanması ile yaklaşık 50 dakikada körfezin bir ucundan diğer ucuna seyahat etme olanağı varken, feribot ile 30 dakika, vapur ile 20 dakikada iki kıyı arasında ulaşım olanağı varken bu geçiş ve 60 dakikalık metro ringi çok mu gereklidir? Daha az yatırım ile mevcut toplu taşıma altyapısının iyileştirilmesi, etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması ve trafikte harcanan sürelerin azaltılması mümkün değil midir? Ya da tam tersi bu tarz bir yatırımın yapılması yüksek maliyetinin yanı sıra yerel yönetimin tarafından toplu taşıma için yapılan yatırımların boşa gitmesine neden olmayacak mıdır?

- Siyasilerin ulaşım projelerini ve yatırımlarını bir siyasi rant aracı olarak kullanmasına ve gündeme taşınmasına bağlı olarak genellikle bu projelerin, bir ulaşım planlaması kapsamında ele alınmadığı görülmekte, detaylı bir proje sürecinden geçmemekte ve bir rasyoneli bulunmamaktadır. Önerilen ulaşım projeleri rasyonelliği ile değil, yaratacağı sansasyonel etkiye bağlı olarak gündeme getirilmekte ve yer almaktadır. Ayrıca bu projelere ilişkin yapılması gereken etütler yeterli ölçüde yapılmamaktadır. Konak Tüneli projesinin ilan edildiği ve uygulandığı güzergahların farklılık göstermesi ya da zemin etütlerinin sonradan yapılması buna örnek olarak verilebilir.

- Çıkarılan 6360 sayılı kanun ile Büyükşehir belediyelerinin sınırları il sınırlarına genişletilmiş ve buna bağlı olarak hem İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nın (İKBNİP) hem de Ulaşım Ana Planı'nın bu yeni sınırın getirdiği çerçevede yeniden ele alınması ve revize edilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. Büyükşehir belediyeleri bu yeni ölçeğin getirdiği farklı ulaşım alt sistemleri için ulaşım altyapısını karşılayacak niteliklere ve hukuki ve finansal güce sahip midir? Bu alan genişlemesi içerisinde yetki genişlemesi nasıl olacaktır? Büyükşehir belediyesi ile ilçe belediyeler arasında nasıl bir görev ve sorumluluk paylaşımı olacaktır?

- Hem 70'li yıllardan başlayan İzmir kentinin planlama sürecinde hem de son plan olan İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nın (İKBNİP) hazırlanma sürecinde ulaşım altyapısına ilişkin ne tür kararlar geliştirilmiştir? Arazi kullanım ve yoğunluk kararlarının verilmesinde ulaşım altyapısı ne ölçüde dikkate alınmış ve ulaşım sektörü ve ulaşım alt sistemlerine ilişkin ne tür öneriler geliştirilmiştir? İzmir kentinin mekansal gelişiminde ulaşım kararlarının nasıl bir rolü olmuştur? Planlama sürecinde ulaşım kararlarının bu rolü düşünülerek İzmir için nasıl bir mekansal gelişim stratejisi geliştirilmiştir? Ulaşım Ana Planı'nın kabul edilmesinden sonra nazım imar planı bu plan ve plan kararlarına göre revize edilmiş midir?

- İzmir kentinin gündeminde yer alan ve biri inşaat aşamasında olan Körfez geçiş ve Konak Tüneli projeleri daha önce belirtildiği gibi ne nazım imar planı ne de ulaşım ana planı ile bütünsel bir çerçevede ve eşgüdümlü olarak ele alınmıştır. İzmir kentinin öncelikli olarak ihtiyaç duyduğu ulaşım projeleri bunlar mıdır? Bunun dışında önerilen projeler ve ulaşım ana planında yer alan proje aşamalarının etapları kapasite ihtiyacına uygun olarak programlanmış mıdır? Ulaşım altyapı yatırımlarının yapılmasında yardımcı olması ve kaynak israflarının önlenmesi amaçlı nazım imar planında etaplama yapılmış mıdır?
- Ulaşım planlamasına yönelik İzmir kentinde üniversiteler ve meslek odaları tarafından üretilmiş yeterli proje ve çalışma bulunmakta mıdır? Yeterli bilgi birikiminin ve alternatiflerin oluşturulması ulaşım planlaması çalışmalarının niteliğinin artmasına yardımcı olacaktır.
- Karayolu, demiryolu ve denizyoluna ilişkin İzmir Büyükşehir Belediyesi dışında TC. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından üretilen projelerin bulunmasına bağlı olarak uygulamada sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu farklı kurumlar tarafından üretilen ulaşım politika, karar, stratejilerinin ve önceliklerinin birbirinden farklı olmasının doğurduğu sorunlar bulunmaktadır. Bu noktada Bakanlığın İzmir kent içinde ulaşım ve toplu taşımaya ilişkin bağımsız proje üretmesi ne ölçüde doğrudur? Ayrıca Belediye bünyesinde yer alan veya belirli oranda özel sektöre devredilen ulaşım hizmetlerini yerine getirmekle sorumlu çok sayıda şirketin olması kar beklentisi gibi farklı öncelikleri ön plana getirmekte midir? Buna bağlı olarak şirketlerin yatırım öncelikleri değişmekte midir?
- İzmir ulaşım açısından sahip olduğu mevcut potansiyellerini etkin ve verimli bir şekilde kullanabilmekte midir? Bunu kullanmak için ne tür çalışmalar yapmaktadır? İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından kabul edilen ulaşım planı bu kapsamda İzmir'in potansiyellerini ne ölçüde dikkate almaktadır?

Bu çerçeveden baktığımızda, birçok aktöre ve faktöre bağlı olarak İzmir kentinde sağlıklı bir ulaşım planlaması sürecinden söz etmenin mümkün olmadığı görülmektedir.

SONUÇ

Ulaşım Sempozyumunun düşündürdüklerinden hareketle İzmir kenti özelinde ulaşım planlaması çalışmalarına ilişkin yapılan bu değerlendirmelerin, bugün İzmir dışındaki birçok kentimiz için de söz konusu olduğunu söylemek mümkündür. Dolayısıyla İzmir üzerinden gerek kentleşme ve kent planlaması gerekse de ulaşım planlaması ile ilgili tartışılan konular ve sorular Türkiye'deki bütün kentler için geçerlilik taşımaktadır. Bu durum, ulaşım planlamasının önemini ortaya çıkarması kadar bu konudaki eksiklikleri ortaya koyması açısından da önemlidir. Bu yüzden ulaşım planlamasına kentler ve projeler üstü bir çerçeveden bakmak gerekmektedir. Çünkü burada sorun bir projenin gereksinim, kapasite gibi niteliklerinden öte, uzmanlar, yöneticiler gibi bu işin içinde olan aktörlerin ulaşım ve ulaşım sorunlarına bakış biçimidir.

Türkiye'de özellikle planlı dönemle birlikte ulaşım planlamasına ilişkin çalışmaların yer almaya başladığını ama bunların çok sınırlı kaldığını söylemek mümkündür. Dolayısıyla ulusal düzeyden başlayarak kente giden farklı ölçeklerde, farklı katmanlarda, farklı dönem ve odakları içeren bir çerçevede ulaşım planlamasının içeriğini tanımlayan, belirleyen bir yaklaşımın, politikaların ve stratejilerin geliştirilmesine, teknik, yasal ve yönetsel yapının oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Bunlar yapıldığı zaman ulaşım projeleri bir kentsel ve

* Bu bildiri Şehir Plancıları Odası adına düzenlenmiştir.

siyasal rant yaratma aracı olmaktan çıkarılabilecek ve kentlerin daha sağlıklı ve dengeli bir şekilde planlanması ve gelişmesi sağlanabilecektir. Böylece rasyonel bir kent ve ulaşım planlamasından ve bunların eşgüdümünden söz etmek de mümkün olacak ve kentlerimiz siyasal güç elde etmeye çalışan otoritelerin, yerel ve merkezi yönetimlerin çatışma alanı olmaktan kurtarılacaktır.

TEŞEKKÜR

10 Mayıs 2013 tarihinde Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi tarafından düzenlenen Ulaşım Sempozyumu'nun düzenlenmesinde emeği geçen ve katkı koyan; başta düzenleme kurulu olmak üzere, sunumları ile değerli bilgi ve deneyimlerini paylaşan konuşmacılara ve sempozyuma yoğun ilgi gösteren katılımcılara teşekkürü bir borç bilirim.

KAYNAKLAR

Ak Parti 2023 İzmir Projeleri, 35 İzmir 35 Proje, <http://www.mekan360.com/sanaltur/izmir2023/index.html> (Ekim, 2013).

İBŞB Ulaşım Dairesi Başkanlığı, Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü, (2010), İzmir Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu Özeti, İzmir.

Oral, Y., (2012), İzmir Ulaşım Ana Planı 2009, Ege Mimarlık 2012/3 Sayı:82, Mimarlar Odası İzmir Şubesi Yayınları,s:42-48.

TC. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, <http://www.ubak.gov.tr/> (Ekim, 2013).