

# İZMİR'DE BİR PLANLAMA SORUNU: ULAŞIM, BİR ERİŞİM SORUNU: PLANLAMA

Tolga ÇİLİNGİR  
Yrd. Doç. Dr.  
TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şb. Bşk.  
İzmir, Türkiye  
tolga.cilingir@deu.edu.tr

## 1.GİRİŞ

İzmir, kuruluşundan bugüne değin çeşitli dinamikler içinde gelişimini sürdürmüş bir yerleşmedir. Önceki izlerinden tamamen kopmadan gelişmiş, tarihinin kimi dönemlerinde bağlı bulunduğu siyasi coğrafyada önemli görevler üstlenmiştir. O nedenle İzmir'in gelişme ve büyüme sorunlarının sürekliliği, yerleşimin genel anlamda planlama sorunları kadar, ulaşım sektörü sorununun da güncel kalmasını sağlamıştır. İzmir'de 1975'ten bu yana düzenlenen "Ulaşım" başlıklı bilimsel toplantılar da bu tespiti doğrular niteliktedir. İzmir'de düzenlenen bu tür organizasyonlar:

- *İzmir Ulaşım Kongresi, Haziran 1975*
- *İzmir II. Ulaşım Sempozyumu, 8-9 Ekim 1986, DEÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü – Mimarlar Odası İzmir Şubesi – TÜBİTAK*
- *İzmir 2. Ulaşım Sempozyumu, 17-18 Kasım 1989, İzmir Büyükşehir Belediyesi ve TMMOB İl Koordinasyon Kurulu.*
- *İzmir Ulaşım Sempozyumu, 17-18 Aralık 1992, Mimarlar Odası İzmir Şb, İnşaat Mühendisleri İzmir Şb, Şehir Plancıları Odası İzmir Şb, İzmir Ticaret Odası, Ege Bölgesi Sanayi Odası.*

şeklindedir.<sup>1</sup>

Bu toplantılarda sunulan bildiriler incelendiğinde, değinilen sorunların bir bölümünün bugün çözüme kavuştuğu söylenebilir. Ancak bazı saptamalar ne yazık ki halen geçerliliğini korumaktadır. Bu bildiri de belki bu saptamalara zaman zaman temas ederek, bugünün bir fotoğrafı çekilmeye çalışılacaktır. Ulaşım sorunu, planlamanın her biri farklı bir çalışma konusu olabilecek tarihsel, ekonomik, kültürel ve sosyal boyutlarını fazla derinleştirmeden, genellikle fizik-mekansal boyutları üzerinden ele alınacaktır.

## 2.İZMİR'DE BİR PLANLAMA SORUNU OLARAK ULAŞIM

### Üst Ölçekli Planlamada Ulaşım Sorunu

Planlamanın farklı alan ve ölçekleri dikkate alınarak, ulaşım sorunlarından söz etmek mümkündür. Bu kapsamda belirleyici olan üst ölçekli planlardır. 2003 yılında yürürlüğe giren

---

<sup>1</sup> 1986 yılında düzenlenen "İzmir II. Ulaşım Sempozyumu" ve 1992 yılında düzenlenen "İzmir Ulaşım Sempozyumu" nun yayınlanmış kitapları ve bu kitaplardaki bildiri metinleri ve konuşma çözümlemelerinde sözü geçen organizasyonlar dikkate alınmıştır.

4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun uyarınca Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında tarif edilen çevre düzeni planlarının hazırlanması ve hazırlanması görevi gereği; İzmir'de bir plan<sup>2</sup> hazırlanmış, ulaşım, sanayi, tarım vb. sektörel gelişim kararlarını da içerecek biçimde arazi kullanım ve koruma kararları bir plan bütünlüğü içinde geliştirilmeye çalışılmıştır.

Revize edilerek Çevre ve Orman Bakanlığı'nca onaylanan 1/100000 ölçekli Manisa-Kütahya-İzmir Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı<sup>3</sup> hükümleri "temel amaç" tarifi ile başlamaktadır: "(...) Yaşanan hızlı ve kontrolsüz kentleşmenin, parçacı ve sektörel planlamanın yarattığı sorunların ortadan kaldırılması, kentleşme ve sanayileşmenin kontrollü gelişiminin sağlanması ve gelişmelerin sürdürülebilir kılınması, ekolojik dengeyi bozacak müdahalelerin engellenmesi, 2025 yılı hedef alınarak kültürel ve doğal değerlerin korunmasını sağlayacak biçimde gelişmenin yönlendirilmesidir" Bu ifadede geçen, "parçacı ve sektörel planlamanın yarattığı sorunların giderilmesi" ifadesi, çeşitli otoritelerce hazırlanan ve onaylanan parçacı yaklaşımları kapsamakla birlikte, çeşitli sektörel planlama girişimlerini de içine almaktadır. Bunlardan bir tanesi de ulaşım sektörüdür. Dolayısıyla plan politikalarının genel hatlarının çizildiği bu belirlemeden, sektörel yaklaşımların bütünlüklü bir çözüme engel olduğu şeklinde bir çıkarım yapılması yanlış olmayacaktır.

Gerçekten de, Türkiye'de karar mekanizmaları arasında yetki ve otorite açısından yaşanan karmaşık ilişkilerin derinleştiği, fizik-mekana yönelik karar sistemlerindeki dağınıklık ve çelişkiler, bütünlüklü çözümleri gerekli kılmaktadır. Son dönemlerde giderek artan bir şekilde, planlamanın çok başlı ve çelişkili yapısını değiştirmeye yönelik çabalar süredursun, arazi kullanım kararlarının üst ölçekli planlardan başlayarak hiyerarşik bir ilkesel kural bütünlüğü içinde gelişmesini sağlaması beklenen fiziki planların, bu beklentilere ne ölçüde karşılık vermek üzere hazırlandığı tartışmalıdır.

1/100000 ölçekli Manisa-Kütahya-İzmir Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı'nda yukarıda belirtilen "temel amaç" çerçevesindeki kararlı tutum, aşağıda eleştirel olarak değerlendirilecek "Genel Hükümler" başlığı altındaki ifadelerden<sup>4</sup> ötürü, mevcut sistemin işleyişine teslim olmaktadır.

- "Plan ile belirlenen planlama alt bölgeleri içinde veya dışında, kamu yararının gerektirdiği, güvenlik, sağlık, eğitim v.b. sosyal donatı alanları, (...), **sosyal ve teknik altyapı, karayolu, demiryolu, denizyolu, havaalanı, baraj, enerji üretimi ve enerji iletimine ilişkin kullanımların alt ölçekli planları, bu planın koruma, gelişme ve planlama ilkeleri doğrultusunda, Bakanlığın ve ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri dikkate alınarak, ilgili idaresince hazırlanır**" şeklindeki açıklama, planın sonraki aşamasında hazırlanacak alt ölçekleri için, her bir arazi kullanım biçiminin farklı kurum ve kuruluşların görüşleri dikkate alınarak, ilgili idaresince hazırlanacağı yeni süreçler tanımlamaktadır.

<sup>2</sup> 4856 sayılı yasanın Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü'nün görevlerini tanımlayan 10. Maddesinin c bendinde, söz konusu görev; "Dengeli ve sürekli kalkınma amacına uygun olarak ekonomik kararlarla ekolojik kararların bir arada düşünülmesine imkân veren rasyonel doğal kaynak kullanımını sağlamak üzere, kalkınma plânları ve bölge plânları temel alınarak çevre düzeni plânlarını hazırlamak veya hazırlatmak, onaylamak, uygulanmasını sağlamak" şeklinde geçmektedir.

<sup>3</sup> Onaylanan ilk plan, TMMOB Şehir Plancıları Odası tarafından idari yargıya taşınmış ve yürütmesi durdurulmuştur. Revize edilen planla ilgili süreç devam etmektedir.

<sup>4</sup> Plan Genel Hükümlerinin 6.11, 6.13, 6.14 maddeleri.

Burada mevcut sistem içerisinde çözüm üretmek olası değildir. Beklenti, ulusal kalkınma planlarından süzülerek gelen bazı makro kararların çevre düzeni ölçeğinde fiziksel planlara aktarıldığı bir aşamanın sonrasında bölgesel ya da yerel koordinasyonu sağlayacak “yetkili” birimlere uygulama ve denetim görevlerinin aktarılmasıdır. Çevre düzeni planlarının öngörebileceği, örneğin liman, demiryolu, otoyol, havaalanı gibi ana ulaşım kararlarının, alt ölçeklerdeki plan ve projelere aktarılması ve uygulanması görevinin -Bakanlık ve belediyeler gibi- farklı muhataplara havale edilmesi, koordinasyon sorunlarına yol açmakta, zaman ve kaynak kaybına neden olmaktadır. Bütün bu saptamalar, bölgesel/yerel düzeyde yeni planlama birimlerinin oluşturulma gereğine işaret etmektedir.

Parçacı bir otoriter yaklaşımı destekleyen ve farklı kurumların sektörel olarak kendilerince tavır almalarına olanak sunan bir üst ölçekli planın, ülkesel ve yerel planlama sorunlarına çözüm getirmesi olası değildir. Planlamanın hiyerarşik kurumsallığına yönelik olarak son 6 yılda yasal zorunluluklar çerçevesinde inşa edilmek istenen yeni düzen, beraberinde bu değişimin olumlu olabilmesinin bir önkoşulu olarak, devletin yetkili kurum ve kuruluşlarının eşgüdüm çerçevesinde yeniden yapılandırılmasını zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda **çevre düzeni planları**, bakanlıklarca ortaya konulan ülkenin sektörel (turizm, ulaşım, sanayi vb) politikalarının genel hatlarıyla bölgelere yönelik izdüşümlerinin harmanlandığı ve mekansallaştırılmak üzere yerel-bölgesel ölçeklere aktarma görevini üstlenen planlar olmalıdır.

- Ulaşım ile ilgili kullanımları da içine alan geniş kapsamlı “teknik altyapı” çatısı, planın hükümlerinde, *“Her türlü sosyal, kültürel donatı alanı ve **teknik altyapı** mevzuatla belirlenmiş standartlara uygun olarak alt ölçekli planlarda belirlenecektir”* şeklinde kurulmuştur. 1/100000 ölçekli bir planın, alt ölçeklerde hazırlanacak planlara yönelik olarak mevzuatla belirlenmiş standartların sağlanmasını hatırlatmak haricinde, planın genel ve sektörel ilkelerini ortaya koyarak, bunların diğer arazi kullanım türleriyle ilişkilerindeki dengeleri kollayacak önlemleri içermesi gerekmektedir. Bu önlemleri ve öngörülerini planın genel hükümlerinde içermeyen bir üst ölçekli planın, İstanbul’da üçüncü köprü, İzmir’de körfez boyunca tüp geçit gibi -plan dışı getirilen- parçacı önerilere karşı savunması da olmayacaktır. O nedenle, mevzuata ve mevzuatta yer alan standartlara uyma gereğinin ötesinde, bu tür planların daha keskin kısıtları, bir başka deyişle “kırmızı çizgileri” ortaya koyması ve alt ölçekler için bu sınırlamaları hatırlatması beklenmelidir.
- Planın ulaşım stratejilerine ilişkin bir başka genel hükmü de, devlet yatırımlarıyla ilgili “işlerlik” üzerinedir ve şu şekilde yer almaktadır: *“Bu planda önerilen devlet yatırımlarına (demiryolu, karayolu, havalimanı vb.) ilişkin kullanım kararlarının işlerlik kazanabilmesi için ilgili kurumca yatırım programına alınması gereklidir. Bu planın onayından sonra karara bağlanmış olan devlet yatırımları, bu planın ilke ve stratejileri doğrultusunda bu plana işlenir”* Bu ifade, yukarıda belirtilen kurumlar arası yetki sorunlarına ilişkin tipik bir örnek oluşturmakla birlikte, planların “işlenebilirliği”nin meşruiyetine açıkça yeni bir boyut da getirmektedir. Bir taraftan *“çevre düzeni planı, herhangi bir bölgeye bir ulaşım kararı getirebilir, ancak ilgili kurum bu kararı yatırım programına almazsa işlerliği kalmaz”* tespiti yapılmakta, diğer tarafta da, planla öngörülmeleyen bir makro ulaşım kararı için, *“plana işlenebilir”* denilerek, planın iki yönlü olarak tutarlılıklarını, dengelerini sorgulatacak/zayıflatacak bir esnekliğin yolu açılmaktadır. Bu durumda akla gelen soru, burada tartışmaya açılan plana yüklenen rollerden yola çıkarak **“planların, mevcut duruma uyumlandırılmak üzere güncellenen bir çizili belge olup olmadığı”** sorusudur.

Benzer bir biçimde, Manisa, Kütahya, İzmir Çevre Düzeni Planı, özel hükümlerinde de<sup>5</sup> bazı esneklikler bırakmaktadır. *“Liman, yat limanı ve balıkçı barınakları gibi kullanımların, plan üzerinde tanımlandığı, bunların büyüklüklerine bağlı olarak alansal ya da sembolik olarak gösterildikleri”* belirtilmektedir. Planın teknik anlamda diliyle ilgili sorunlar, bu tür planların hangi gösterim tekniklerine uyularak hazırlanacaklarını belirleyen Yönetmeliğin<sup>6</sup> çıkmasıyla birlikte azalmış gibi görünmekle birlikte, alansal ve sembolik gösterimin, üstelik aynı kullanım türleri için bir arada kullanılması, 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planlarının işlevinin, *“kullanımlar açısından alansal büyüklüklere mi işaret etmesi gerektiğini, yoksa yalnızca yer seçimi ve işlev tanımıyla mı sınırlı kalması gerektiği”* ikilemini tartışmaya açmaktadır.

Plan bu noktada, yapılanma koşulları ile ilgili yetkiyi alt ölçeklere bırakırken, 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili yönetmeliklerine, Çevre Kanunu'na ve ilgili yönetmeliklerine göndermeler yapmaktadır. Bu göndermelerin daha çok, ölçekler arası geçişlere olanak veren esnemeler yerine, belirsizliklere yol açtığı söylenebilir. Sözü edilen özel hükümlerde, ülkesel denizcilik ve deniz taşımacılığı politikalarının, bölgeye düşen izdüşümlerinin ve rol tariflerinin yapılması, ne kadarlık bir kapasitenin hedeflendiği ve bunun söz konusu coğrafi koşullarda ne ölçüde gerçekleşebilir olduğunun tartışılması beklenmelidir.

Son günlerde sıkça tartışılan, *“İzmir-İstanbul bağlantısını 3,5 saate düşüreceği söylenen<sup>7</sup> otoyol inşaatının Bursa'dan mı, yoksa eşzamanlı olarak İzmir'den de mi başlaması gerektiği”* gibi kararların, etkinlik ve verimlilik hesaplamalarıyla ortaya konularak etaplandırılması, planlamanın temel konularından biri olmasına karşın, 3 ili içine alan bir üst ölçekli çevre düzeni planının, çeşitli nedenlerden ötürü, bu gibi tartışmalara fırsat vermeyecek bir kılavuz rolü üstlenememesi, planlamanın son dönemlerde giderek artan bir şekilde içi boşaltılan bir eylem olma yolculuğunda alışageldiğimiz örneklerden birini oluşturmaktadır.

## **İzmir'de Ulaşımın Durumu, Geliştirilen Kararlar ve Öneriler**

Kuruluşundan bu yana, bir liman kenti olarak gelişen İzmir, hinterlandı ve süreç içerisinde kuzey, güney ve doğu yönünde uzanan ulaşım bağlantılarıyla Anadolu'nun değişik yöreleriyle ilişki içinde olmuştur. Ürün toplama ve pazar ilişkilerinde köprü görevini üstlenmiştir. İzmir Körfezinin iç kesiminde yer alan ve zaman içerisinde yer değişikliği gösteren liman, kentin biçimlenmesinde de etkili olmuştur. Geometrik olarak bakıldığında da, ilin merkezi bir konumunda yer almaktadır.

Kentin körfez kıyısında konumlanması, ticaret gemileri ve liman ilişkisiyle sağlanan ekonomik büyümenin yanı sıra kültürel ve sosyal bakımdan da gelişmeyi desteklemiştir. Ancak kentin önceleri eksenler üzerinde, sonraları yağ damlası şeklinde gitgide yayılan coğrafi yapısı dikkat çekmiştir. Bununla birlikte kent merkezinde yaşanan değişimler, günümüzde liman işlevi üzerinde yeni bir değerlendirme yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

<sup>5</sup> Özel Hükümlerin 7.4.9 ve 7.4.11 maddeleri.

<sup>6</sup> 11 Kasım 2008'de Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik.

<sup>7</sup> Basında çıkan haberlere göre; otoyolun uzunluğu 421 kilometre olarak hesaplanıyor ve proje kapsamında, 30 viyadük, dört tünel, 209 köprü, 18 gişe alanı, beş otoyol bakım işletme merkezi, yedi servis ve park alanı yer almakta. Proje mevcut devlet otoyolunu yaklaşık 140 kilometre kısaltarak, 8-10 saatlik mevcut ulaşım süresini 3.5-4 saate indirecek. Yılda 870 milyon TL tasarruf sağlanması bekleniyor.

Özellikle kent merkezinde konumlanan trolleybüs atölyesi, itfaiye ve otobüs terminali gibi kentsel teknik altyapı tesislerinin kent merkezinden kaldırılması ya da şehir dışına taşınması gibi süreçlerin yoğun olarak yaşandığı 1980'lerden bu yana, kentsel arsa değerleri açısından diğerleriyle kıyaslanamayacak bir konum ve büyüklüğe sahip Alsancak Limanı'nın taşınması, nedense yerel yönetimlerin yüksek sesle dile getirebildikleri bir öneri olamamıştır. Bir bölümünde yolcu limanı, diğer bölümünde yük ve konteyner limanı olarak hizmet veren liman, tüccar ve sanayicilerin oluşturduğu yerel sermaye lobisinin istemlerine ayak uydurarak kentin kalbindeki konumunu sürdürmektedir.

Kent merkezinde lojistik anlamda yaşanan sıkıntılar, liman gerisi alan ile liman arasında ilişki kurulamaması, TIR ve kamyon trafiğinin kent merkezinde yarattığı trafik sıkışıklıkları ve liman trafiğinin neden olduğu ölümlerle sonuçlanan kazalar, artık ticari limanın kent merkezi dışında bir yere taşınmasını zorunlu hale getirmiştir. Özelleştirmeye konu edilen limanın, her fırsatta genişletilmesi gerektiği ileri sürülmekte, iç körfez, liman genişletilmesi nedeniyle gitgide daralmaktadır.<sup>8</sup> Bu, kabul edilemez bir durumdur. Rıhtım uzunluğu olarak bakıldığında, limanın kuş uçuşu kapladığı alan, Alsancak Limanı ile Cumhuriyet Meydanı arasındaki uzaklığa denktir. Bu alanın kentin estetik çehresini olumlu yönde etkileyecek bir kamusal alana dönüşmesi, kentlinin 24 saat kullanabileceği bir alan hale getirilmesi ve kentin denize kavuşmasının önündeki önemli bir bariyerin kaldırılması mümkündür. Bugün İnciraltı gibi koruma önlemlerinin yoğun olarak alınması gereken bir kentsel alana inşa edilmesi hararetle istenen kruvaziyer liman sorunu, Alsancak'taki yük limanının, olduğu yerde kalmayı sürdüreceği varsayımıyla güçlendirilmeye çalışılmaktadır. Oysa, ticaret limanının İzmir'in kuzey ve güneyine kaydırılması sağlandığında, yolcu limanı olarak mevcut Alsancak Limanı'nın konumu beklentileri karşılayacaktır. Gelecek 20 yıllık perspektifte ticari işlevinin başka bir alana kaydırılması zorunlu olan ticari limanın, kuzeyde ve güneyde İzmir hinterlandına hizmet verecek biçimde desantralize edilmesi gerekmektedir. Bu limanlar için yer seçim kriterleri kuşkusuz, ulaşım sistemine entegrasyon, mevcut planlama kararlarıyla ve çevresel koruma önlemleriyle uyum gözetilerek geliştirilecektir. Kuzeyde Çandarlı, güneyde ise Alaçatı ile Kuşadası arasında kalan sahil şeridi üzerinde bir konum, İzmir merkez kenti ile liman(lar) arasında metropol ilişkilerinin devamlılığı açısından iki yönlü bir besleme sağlayacaktır.

1990'ların başlarından bu yana güçlenerek seslendirilen Çandarlı seçeneği, liman yeri tartışmalarının başlıca adreslerinden biri olmuştur. Manisa-Kütahya-İzmir Çevre Düzeni Planı (MKİ ÇDP) taslağı elde etme sürecinde oluşturulan iki seçenekten birinde –ki bu seçenek tercih edilmiştir- Çandarlı Kuzey Ege Limanı<sup>9</sup> yapımı öngörülmüştür. Plan, Kuzey Ege Limanının ve yine bu bölgeye yakın tersane yapımının Aliğa ve Bergama gibi çevre yerleşmelerde organize sanayi bölgelerinin önemini artıracak ve gelişmenin hızlanacağını iddia etmektedir. Planın raporunda, Kuzey Ege Limanı ile tetiklenmesi olası gelişmeler şu şekilde özetlenebilir:

- Kuzey Ege Limanı ile İzmir merkezinin bağlantısını sağlamak ve liman ile Soma üzerinden Ege'nin iç ve kuzey kesimleri ile bağlantılar kurmak için, yeni karayolu ve demiryolu hatlarına gereksinim bulunmaktadır.
- Aliğa'nın kuzeyinde liman, Aliğa Çaltılıdere'de tersane ve Aliğa Organize Sanayi Bölgesi vb. yatırımlar sonrasında, yakın alanlarda yeni konut alanı gelişmeleri

<sup>8</sup> 7 Mayıs 2006'da ihale daveti yapılan Limanın özelleştirme süreci, Danıştay'daki iptal istemiyle açılan dava nedeniyle 2009'a kadar tamamlanmadı. TCDD Alsancak Limanı, 49 yıllığına Global Hutchison- EİB/LİMAŞ Ortak Girişim Grubu 1 milyar 275 milyon dolarlık teklifle kiralandı. 90 hektarlık bir alan kaplayan limanın rıhtım uzunluğu yaklaşık 3 kilometre.

<sup>9</sup> Basında Çandarlı Konteyner Limanı projesinin hazırlandığı ve ihale için son hazırlıkların sürdüğü anlaşılmaktadır.

beklenmelidir. Aliğa'nın kuzeyinde ortaya çıkan yeni gelişmeler, güçlü ulaşım bağlantılarını zorunlu kılacaktır.

Yatırımcı kuruluşlarca planlanmış yat limanları ve balıkçı barınaklarının plan kararına dönüştürüldüğü bildirilen plan raporunun, demiryolu ve karayolu bağlantılarına yönelik önerileri de bulunmaktadır.

1973 Nazım İmar Planı ile önerilen kuzey-güney doğrultusunda Aliğa-Menderes çift hatlı elektrifikasyon demir yolu hattı, 30 yılı geçen bir sürenin ardından gerçekleştirilmektedir. MKİ ÇDP, Menderes-Aliğa hattının metro standartlarına getirilmesi ile bu hat üzerinde yerleşmeyi özendirileceği öngörüsünde bulunuyor. Hattın aynı zamanda ALOSBI ve Adnan Menderes Havalimanı'nı içine alan bir hat üzerinde hizmete girmesine vurgu yapılıyor. Bununla birlikte, güneyde Torbalı ve Selçuk'a, kuzeyde Bergama'ya kadar uzatılacak hattın, turizm sektörüne de katkıda bulunacağı belirtiliyor.

Planda kent içi ulaşımına yönelik raylı sistem çözümleri, İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin çalışmaları doğrultusunda geliştirilmiştir. Bornova-Üçyol mevcut hattının Üçkuyular üzerinden Güzelbahçe ve İYTE'ye uzatılması, Ege Üniversitesi Hastanesi'nde son bulan hattın, üniversite yerleşkesi üzerinden Bornova Merkezine uzatılması, Üçyol'dan Buca istikametinde yeni bir hat oluşturulması öngörülmüştür.

Bununla birlikte, kentin metro ve hafif raylı sisteminin nüfusun yoğun yaşadığı bölgelere götürülmesi gecikmiştir. Oto terminali, havaalanı, liman, üniversite yerleşkeleri gibi yolculuk yaratan büyük kentsel fonksiyonlara erişim olanağı sağlanması öncelikli hedefler olmalıdır. Belirlenen hatların projelerinin hayata geçirilmesi kadar, bu projelerin nasıl uygulamaya geçecekleri de önemlidir. Nüfusun yoğun olarak yaşadığı Karşıyaka'nın Bostanlı, Şemikler, gibi semtlerinde, Bayraklı'da ve Çiğli'de hafif raylı sistemin kentsel yaşam alanlarını bölerek hemzemin biçimde geçirilmesi sakıncalıdır. Bu hat üzerinde Karşıyaka kesiminde konut bölgeleri ve sosyal donatı alanları ilişkisi, Bayraklı-Salhane kesiminde ise yeni kent merkezindeki çalışma alanlarıyla, rekreasyonel alanlar ve kıyı ilişkisini engelleyici nitelikteki hemzemin çözümün irdelenmesi gerekmektedir.

Ülkesel ölçekte bakıldığında, demiryolu ağının gelişmemiş olduğu, yeterince verim alınamadığı bilinmektedir.<sup>10</sup> İzmir'in çevre iller ve Ankara, İstanbul gibi metropollere bağlantılarında da çağın gereklerine uygun çözümler henüz geliştirilememiştir.

MKI ÇDP kararlarıyla, İzmir-Aliğa arasında mevcut olan ve metro standartlarına yükseltilmesi amacıyla çalışmalar yürütülen hattın, kuzeyde Kuzey Ege Limanı'na bağlanması hedeflenmiş, buradan aynı hattın Bergama üzerinden Soma'ya ulaştırılması ve İzmir-İstanbul arasında demiryolu erişimini sağlayan hatta bağlantının sağlanması amaçlanmıştır.

İzmir'in çevre yerleşmelerle olan bağlantılarını sağlamada ulaşım türlerindeki çeşitlilik bir avantajdır. Deniz, kara, hava ve demir yolu ile ulaşım seçeneklerinin bulunduğu İzmir'de, bu

<sup>10</sup> Uluslararası demiryolu istatistiklerinin 2007 verilerine göre, Türkiye'nin demiryollarından aldığı verim oldukça sınırlıdır. Avrupa ülkeleri arasında yapılan karşılaştırmalarda, Türkiye yüzölçümü bakımından 3 katı büyüklüğe sahip İngiltere'nin gerisinde kalmaktadır. Toplam demiryolu ana hat uzunluğu İngiltere'nin yarısı kadarken, taşınan yolcu sayısı İngiltere'nin 15'te biri, taşınan yük miktarı da beşte biri kadardır. Ayrıca verimlilik açısından İngiltere, demiryolları aracılığıyla kilometre başına Türkiye'nin on katı kadar yolcu ve iki katı kadar da mal taşımaktadır. Bir başka deyişle, iki ülkenin yüzölçümlerindeki farka karşın, İngiltere hem daha uzun bir demiryolu hattına sahiptir, hem de demiryolunu kilometre başına taşınan yolcu ve mal miktarları açısından da Türkiye'den çok daha verimli kullanmaktadır. Kuşkusuz bu karşılaştırmalar diğer gelişmiş Avrupa ülkeleriyle de yapıldığında farklı çıkmamaktadır.

alternatiflerin teknolojik yeniliklerle geliştirilmesi gerekmektedir. Ankara, İstanbul gibi büyük kentlere hızlı tren, Ege ve Marmara sahillerindeki beldelere hızlı feribot ya da deniz otobüsü ulaşımı seçenekleri geliştirilmelidir.

TCDD'nin İzmir-Ankara arasında bir hızlı tren projesi bulunmakta, MKİ ÇDP, mevcut güzergah ile çakışmayan bu hızlı tren hattını ayrıca plana dahil etmiştir.

Karayolu ile ulaşım olanakları, MKİ ÇDP raporunda planlama bölgesinde kullanılan ilk seçenek olarak tespit edilmiştir. Plan, mevcut yolların dışında, Karayolları Genel Müdürlüğü'nce (KGM) projelendirilen yolları ve planın ön gördüğü gelişmelere paralel yeni yol önerilerini içermektedir. Bunlardan bir tanesi KGM tarafından projelendirilen ve yukarıda sözü edilen İzmir-İstanbul otoyoludur. Ayrıca plan, henüz KGM tarafından ön çalışması (taslak) yapılan İzmir-Ankara otoyolunu önermektedir.

Ayrıca plan, Kuzey Ege Limanı ve Aliğa'ya ulaşımı kolaylaştıracak Soma-Aliğa bağlantısını otoyol standartlarında sağlayacak bir yol ile İzmir çevre yolundan kuzey yönünde Aliğa'ya ulaşan bir bağlantı önerisi geliştirmiştir.

Merkez kentin dış çeperlerinde ulaşım olanakları geliştirilirken, kent içi ulaşımında, uzun yıllardan sonra tamamlanan "çevre yolu" İzmir trafiğine göreceli bir rahatlama getirmiştir. Ancak kent merkezindeki trafik sorunlarının yalnızca çevre yolu seçeneğiyle çözülemeyeceği açıktır. İzmir'de halen, bir kıyı kenti olma nimetlerinden yeterince yararlanılamamaktadır. Odağına deniz ulaşımını alan bir toplu taşıma sistemi kurulması, yalnızca otobüslerin "besleme"leriyle değil, aynı zamanda raylı sistemlerin de beslediği bütünleşik bir sistem gerekmektedir.

Taşıt trafiğinin düzenlenmesinde kıyıya paralel değil, kıyıya dik arterlerin güçlendirilmesi, trafiğin olabildiğince çevreye akışını hızlandıracak kesintisiz bağlantıların sağlanması gerekmektedir. Planla geliştirilen kimi kararların uygulamaya geçmemesi, uygulamaya geçenlerince trafik düzenlemeleri ve denetimlerindeki sorunlar nedeniyle trafikte yaşanan sorunların devam etmesi dikkat çekmektedir.<sup>11</sup> Trafik düzenlemelerinde zaman zaman bazı küçük değişiklikler ile kent içinde yaşanan trafik sorunlarının çözümü sağlanabilir. Bunlar zaman zaman yanlış sinyalizasyondan bazen de yol şeritlerindeki düzenlemelerden kaynaklanmaktadır. Arterler, toplayıcı yollar ve servis yollarının kademeli yapısını güçlendirmek, çevre yolu bağlantılarına açılan hatlarda özel düzenlemeler yapmak, taşıt trafiğini rahatlatacaktır.

Bir ülke politikası olarak özellikle 1950'li yıllardan itibaren özendirilen karayolu taşımacılığı ve özel taşıt sahipliğinin kent merkezinde yarattığı yoğunluk ve otopark sorunları gibi olumsuzluklarının çözümü, Kültürpark'a yer altı otoparkı inşa etmek gibi özel taşıtların kent merkezine girmeye devam etmesini özendirici ve noktasal müdahalelerle değil, tramvay gibi sessiz, güvenli ve çevreye duyarlı taşıtlarla kentliyi buluşturmak ve kent merkezi içinde dolaştırmakta aranmalıdır. TÜİK verilerine göre, İzmir'de 916 binin üzerinde araç ve 11 bin civarında otopark olması, yani 83 araca bir otopark yeri düşüyor olması endişeleri artırmaktadır.

Kent merkezine girmek isteyen taşıtların, merkez çevresinde konumlandırılacak bölgesel otoparklarda depolanması, bu otoparklar ile kent merkezi arasındaki ulaşımı sağlayacak

---

<sup>11</sup> Örneğin, imar planlarında yaya yolu olarak tanımlanan pek çok sokak, bugün taşıt yolu olarak kullanılmaya devam etmekte, üzerinde herhangi yayalar ile ilgili bir düzenleme bulunmamaktadır. Taşıt yolu en kesitinde kaldırım ya da şerit düzenlemeleri projelendirilerek inşa edilmiş yollarda, hatalı park etmelerden ötürü, yaya ve taşıt trafiği aksayabilmektedir.

tramvayların işletilmesi uygun olacaktır. Kent merkezine girişin sınırlandırılmasına ilişkin kökten yaklaşımlara gereksinim bulunmaktadır. Böyle bir uygulama, Alsancak Limanı ile Cumhuriyet Meydanı arasında kalan bölgede gerçekleştirilebilir.

Türkiye’de yaygın olarak kullanılmamakla birlikte, birçok çağdaş ülkenin benimsediği bisiklet kullanımı için yeterli bir özendirme ne yazık ki İzmir’de de bulunmamaktadır. Bisiklet yolları ve park yerleri, göstermelik olarak kentin prestijli bölgelerinde konumlandırılmıştır. Kentin eğimi uygun olan bütün semtlerinde uygulanması ve yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Arabalı vapur işletmesi daha verimli ve etkin kullanılmalıdır. Yeni yolcu iskeleleri inşa edilmelidir.

### **3.BİR ERİŞİM SORUNU: PLANLAMA**

Yıllardır İzmir’in ulaşım sorunlarına ilişkin çözüm yaklaşımlarında, kentin diğer aktörlerinden farklı olarak meslek odaları ortak bir tavır göstermişler, kentte bir ulaşım ana planı oluşturulması gerektiğinin altını çizmişlerdir. Nihayet 2001’de yayınlanan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu’nda *“Bugünkü nüfusu 100.000’in üzerinde olan kentlerde, nazım imar planları ile eşzamanlı bir ulaşım ana planının hazırlanması yasal zorunluluk haline getirilmelidir”* denilmiştir. 2004’te çıkan 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Yasası’nın 7. Maddesinin f bendinde ulaşım ana planlarının hazırlanması görevi Büyükşehir Belediyelerinin görevleri arasına girmiştir.

İzmir’de kentin bir nazım imar planı (Kentsel Bölge Nazım İmar Planı) hazırlanmış olmasına karşın, ulaşım ana planı olmaması da meslek odalarınca eleştirilmiştir. Bu durum, planlamanın bütüncül yaklaşım ilkelerine uymamaktadır. Ulaşım sisteminin, kentin arazi kullanım kararlarıyla tam bir uyum içinde olması gerekmektedir. Bunu sağlayacak olan ulaşım ana planıdır. Yolculuk eğilimlerini, yolculuk yaratan faktörleri, arazi kullanım kararlarıyla ilişkilendirecek bir modellemeleri, istatistik araştırmalarını içerecek ve bilimsel açıdan doğru bir biçimde temellenecek bir çalışma, kamuoyu gündemini meşgul eden bir takım ana ulaşım kararlarının da doğruluğunun sınanmasında yardımcı olacaktır. Körfezi boydan boya geçecek bir asma köprü ya da tüp geçit önerisinin zaman zaman yerel yönetimlerin en yetkili ağızlarından dökülmesi karşısında, doğru olan çözümlere dikkat çekecek, ulaşım politikalarına rehber oluşturacak değerlendirmelere gereksinim bulunmaktadır. Köprü, tüp geçit vb önerilerin mevcut ya da öneri sisteme nasıl entegre edileceği, hangi sorunları çözmeye ya da yaratmaya aday olduğu, geniş kapsamlı bir fizibilite ile ortaya konabilecektir.

İzmir’de planlamanın bir erişim sorunu olduğuna ilişkin işaretler, geçmişten bugüne değin tartışılmaktadır. Son dönemlerde, planlamaya katılım konusunda sivil inisiyatiflerin artan istemlerine karşın, yönetim bazında katılım, “bilgi vermek” şeklinde anlaşılmaktadır. İzmir’in çevre düzeni planlarında, kentsel bölge nazım imar planında yaşanan sürece katılım sorunu, kentte var olduğu iddia edilen ulaşım ana planı için de geçerlidir. Kentin planlama ile ilgili en önemli aktörlerinden biri durumunda olan TMMOB Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi yönetimi, ulaşım ana planına erişmek için çeşitli girişimlerde bulunmuş ve engellemelerle karşılaşmıştır. Bu durum, planlamaya farklı aktörlerin katılımının sağlanması konusunda yerel yönetimlerin isteksizliğine ilişkin tipik bir örnektir. Ulaşım Ana Planı’na ait özet bir rapor yayınlanmış, bu raporda İzmir’in 2030 yılına kadar ulaşım ile ilgili sorunları ve geliştirilmesi gereken projelerine yer verilmiştir. Ancak, neden-sonuç ilişkilerinin irdelenebilmesi, toplanan

verilerin ve kullanılan yöntemlerin paylaşılması, İzmir'in Ana Ulaşım Ana Planına meslek odalarının da sahip çıkmasının yolunu açacaktır.

Durum, İzmir'de böyleyken Avrupa'da kent demokrasisinin gereklerini sağlamaya yönelik gelişmeler sürmektedir. Mayıs 2008'de Avrupa Kentsel Şartı-2, "Yeni Bir Kentlilik İçin Manifesto" ile birlikte ilan edilmiş, söz konusu manifesto, insan hakları, demokrasi, kent kültürü ve toplumsal gelişme gibi hedefler içermiştir.

Daha iyi yaşam çevrelerinin üretilmesini hedefleyen genel çerçeve içerisinde, kent sakinlerinin sahip oldukları haklar arasında;

- Toplu taşıma, özel arabalar, yayalar ve bisikletliler gibi tüm yol kullanıcıları arasında, birbirinin hareket kabiliyetini ve dolaşım özgürlüğünü kısıtlamayan uyumlu bir düzen sağlanması,
- Yaşama, çalışma, seyahat işlevleri ve sosyal aktivitelerinin olabildiğince birbiriyle ilintili olmasının sağlanması,
- Erişilebilir, kapsamlı, kaliteli mal ve hizmet sunumunun yerel yönetimin, özel sektör ya da her ikisinin ortaklığı ile sağlanması gibi ulaşım ve erişim hakları tanımlanmıştır.

Burada dikkat çekici olan yaklaşımlardan biri, karma arazi kullanım işlevlerine yönelik bir çağrıdır. Modernist bir yaklaşımla kurgulanan kentlerin birbirinden ayrılmış büyük ölçekli kentsel parçaları yerine, işlevlerin daha karma ve ilintili konumlandırılmaları kuşkusuz ulaşım sistemlerine ve planlamasına yönelik yaklaşımları da etkileyecektir.

#### 4.SONUÇ

İzmir'in ulaşım sorunları, kentin diğer alanlarındaki dinamizmi sürdürdükçe bitmeyecektir. Sorunların çözümüne yönelik önlemler gecikerek de olsa alınmaya devam etmektedir. Ancak kentsel gelişmeler ile ulaşım sektöründeki önlemlerin hayata geçmesi arasındaki zamansal farkın kapanması gerekmektedir.

Türkiye'de son 6 yıllık dönemde yetki ve otorite açısından planlama sisteminde kaotik bir durum ortaya çıkmıştır. Ulaşım sektörü de doğal olarak bu durumdan etkilenmiştir. Dönemin en az zararlı atlatılabilmesi için kurumlara, meslek odalarına ve bilinçli kesimlere önemli görevler düşmektedir. Ayrıca dikkatli olunması gereken bir başka nokta, kamuoyu önünde özellikle basın ve yayın organları aracılığıyla İzmir'in gelişimi için önerildiği ileri sürülen, önerileri dikkate alınmazsa İzmir için kaçırılacak fırsatlar olarak tarif edilen beklentiler ve bu beklentileri maksimize etmeye yönelik çıkar çevrelerinin girişimleridir. Neden-sonuç ilişkilerini işine geldiği gibi kuran aktörlerin kentsel mekandan talepleri, devletin yatırımlardan elini çekme sürecine paralel olarak şiddetlenmiştir. İzmir'in kentsel mekanını kar maksimizasyonlarına göre şekillendirmek isteyen bu zihniyete, kentin yöneticisi pozisyonunda duranlar, karar vericiler de zaman zaman destek vermektedirler. Oysa kentte yaşayanların yaşamsal beklentilerinde öncelik oluşturmayan bu tür istemler, birtakım lobiler oluşturup, temel toplumsal ve ekonomik gereksinimlerin önüne geçmektedir. Ulaşım politikaları açısından bu konu bazen doğrudan, bazen de araçsal bir konumda önemli olmuştur, bundan sonra da olabilecektir.

İzmir'de liman yer seçimi, yeni otoyol bağlantıları gibi ana kararlar, kentin fiziksel yapısını kökten etkileyecek kararlardır. Bu tür kararlara kılavuzluk edecek ulaşım ana planının, konuya ilgi duyan kesimlere açılması ve kentin tüm aktörlerince sahiplenilmesi

gerekmektedir. İzmir'in Kentsel Bölge Nazım İmar Planı'nın, yerel yönetimlerin yetkililerince "kentin anayasası" olarak yorumlanması, kentsel gelişmelerin bu "anayasaya" uygun bir biçimde gerçekleşeceği varsayımını güçlendirmektedir. Ulaşım Ana Planı'nın da benzer bir misyonla, kentte ulaşım ile alınacak kararlar için bir yol çizmesi beklenmektedir.

## **KAYNAKLAR**

denizhaber.com internet sitesi.

İzmir II. Ulaşım Sempozyumu, Dokuz Eylül Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, TÜBİTAK, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, 8-9 Ekim 1986

İzmir Ulaşım Sempozyumu, Mimarlar Odası İzmir Şubesi, İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi, Şehir Plancıları Odası İzmir Şubesi, İzmir Ticaret Odası, Ege Bölgesi Sanayi Odası, 17-18 Aralık 1992

Manisa-Kütahya-İzmir Planlama Bölgesi Çevre Düzeni Planı (1/100000), Plan Hükümleri, Plan Raporu, 2009. Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, DPT: 2586 . ÖİK: 598

todd.gov.tr TCDD internet sitesi

Türkiye İstatistik Kurumu, ulaşım verileri.