

Dokuz Eylül Üniversitesi
Denizcilik Fakültesi Dergisi
Özel Sayı

ŞEHİRLERDE YETKİ ALANI VE ARAZİ KULLANIŞLARINDAKİ DEĞİŞİMLERİN ULAŞIM PLANLAMA SÜRECİ ÜZERİNDEKİ OLASI ETKİLERİ - İZMİR ÖRNEĞİ

M. Yıldırım Oral¹

ÖZET

Şehir ulaşım planlama çalışmalarının ilk aşama eylemlerinden biri ve belki de en önemlisi, **bireysel yolculuklar ve yük hareketleri** taleplerinin **hesaplanması** ve ileriye dönük olarak talep kestirimlerinin yapılmasıdır. Bu hesaplama ve kestirimler yürütülen planlamanın ölçeklerine göre makro ve mikro nitelikli değişkenliklere dayalı olarak yapılabilmektedir. Arazi kullanışlarının dağılımı bu değişkenlerin başında gelmektedir. Diğer değişkenlikler de yine giderek arazi kullanışları dağılımlarına bağımlı göstergeler olarak ortaya çıkmaktadır.

Şehirlerde arazi kullanışlarındaki biçimlenmeler ve yoğunlaşmalar gerek yerleşme makro formlarının gerekse ulaşım sistemlerinin oluşmasını doğrudan etkilemektedir. Üstelik de bu etkileşimin karşılıklı ortaya çıkmakta olduğu bilinmektedir. Kimi zaman şehirselsel arazi kullanışlarının genel yapılanması ulaşım sistemini biçimlendirmekte kimi zaman da tersine bir etki ile çeşitli nedenlere dayalı olarak uygulanmış olan ulaşım alt yapıları hizmete girmeden çok önceden dahi şehirselsel arazi kullanışlarının hem biçimlenmesi hem de yoğunlaşması yönünde etkiler yaratabilmektedir. Üstelik de bu durum başka boyutlara da çıkarak arazi fiyatlarını, tüm spekülasyon hareketleri ve ekonomik faaliyetleri de yönlendirebilmektedir.

Bu yazıda amaç konuya ilişkin geniş bir değerlendirme yapmak değildir. Amaç şehirlerdeki arazi kullanım dağılımı belirsizliklerinin veya genel bir tanımlamayla arazi kullanışlarındaki **istikrarsızlıkların**, ayrıca bu durumun başlıca nedenlerinden olan gelişigüzel yayılan ve genişleyen şehirselsel yerleşmelerin **yetki ve sorumluluk alan sınırlarındaki değişimlerin**, ulaşım sistemlerinin verimliliği ve yeterlilikleri açısından hangi sorunları beraberinde yaratmakta olduğu üzerinde kısaca durmak, İzmir'den örnekler vererek ülke ölçeğinde bazı genellemelere gidilmesine yardımcı olmaktır.

Anahtar kelimeler: Şehirler, Plansızlık, Yetki Alanı.

ABSTRACT

Primary importance of the studies related to the **trip estimations** in urban transportation planning is inevitable. Such estimations are highly dependent upon certain variables in urban context. Urban land uses in various categories are the most effective among such variables. Transportation systems and land uses both mutually affect each other. In certain cases investments of transportation infrastructure besides affecting macro

¹ Yrd. Doç. Dr. Dokuz Eylül Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, yildirim.oral@deu.edu.tr

form and structure of urban area, also causes to orient economic activities and land speculations.

*Aim of this paper is not to speculate in such affair. But rather to discuss how the **haphazard changes in administrative boundaries** cause the **instability** of urban land use pattern which also decrease the efficiency of transportation network in turn. The case of İzmir Metropolitan Area is chosen as an empirical case for evaluation of this basic assumption.*

Keywords: *Cities, Pseudo Planning, Administrative Boundaries.*

GİRİŞ

Türkiye’de şehir planlamada genel olarak tasarım – uygulama bütünlüğünün sağlanamadığı, kimi zaman da bütünlük sağlansa da sürekliliğin korunamadığı gözlenmektedir. Planlamanın hedefleri sürekli olarak ve sakıncalı bir biçimde tartışılır halde tutulmakta, uygulama sürecinde sapmaların ortaya çıkmakta olduğu izlenmektedir. Planlama süreçleri çeşitli nedenlerle dengeli olarak sonlandırılmamakta, planların onaylanarak yürürlüğe girmelerinin hemen peşi sıra dahi anlamsız değişiklikler ve parçacı-mevzii yaklaşımlarla uygulamada yoğun bir biçimde planın hedeflerinden sapmalar ortaya çıkmaktadır. Bu durum şehirselleşen alanlar büyüdükçe ve yayıldıkça geri dönülmez hataların ortaya çıkmasına neden olmakta, kaybolan fırsatlar nedeniyle çözümler zorlaşmakta ve çözüm maliyetleri yüksek düzeylere tırmanmaktadır.

Bu durumun yerel, ülkesel ve küresel nedenlerle ortaya çıktığı bilinmektedir. Söz konusu nedensellikleri irdelemek başlı başına bir araştırma konusu yapılabilir. Nedenleri nasıl ortaya konulursa konusun böylesine oluşumların sonuçlarının izleri şehirlerin ulaşım sistemleri üzerinde de görülmektedir. Ulaşım alt yapı yatırımlarıyla ilgili daha doğru kararlar verilebilmesi için ulaşım model tasarımıyla doğrudan ilişkili benzer konularda temel incelemelerin yapılmasının yararlı olacağı düşünülmelidir. Böylesine bir inceleme girişiminin en azından ülkemizdeki şehir ve ulaşım plancılarının bireysel becerilerine yeni kazanımlar sağlamanın mümkün olacağı da kabul edilmelidir.

Türkiye’de şehirlerdeki ulaşım alt yapı kararlarındaki isabetsizliklerin nedenlerini basit bir şekilde sıralamak gerekirse bunların;

- Plan tasarım ve uygulamanın teknik yöntemleri,
- Yerel ve merkezi kamu siyaset unsurlarının tutumları,
- Şehirleşme – merkezileşme sürecinin ortaya çıkış biçimleri,
- Bölgeler arası eşitsizlikler veya farklılıklar, olduğu kabul edilebilir.

Yukarıdakilerin tümü bu bildirinin başlığında yer alan ve üzerinde tartışılacak temel unsur olan şehirselleşen arazi kullanışlarının oluşumunu ve değişimini doğrudan yönlendirmektedir.

Aynı sıra ile düşünülecek olursa şehirlerdeki arazi kullanışlarındaki bozuklukların;

- Geleceğe dönük kestirimlerdeki teknik nedenlere dayalı başarısızlıklar, hesaplama hataları, ileriye görmede yetersizliklerden,
- Denetim, finansman, destek, tercih ve öncelikler, iç ve dış kredi, sübvansiyon ve teşviklerde yetersizlikler ve yapılan hatalardan,
- Yanlış, aldatıcı, çarpık şehirleşme ve sanayileşme, sektörel analiz ve tahminlerde başarısızlıklar, yer seçimi tutarsızlıklarından,
- Ulaşım bilgi sisteminin yetersizliği, bölgelerin farklı tasarım verileri ve özelliklerinin inceleme ve değerlendirme konusu yapılmamasından, kaynaklanmakta olduğu saptanacaktır.

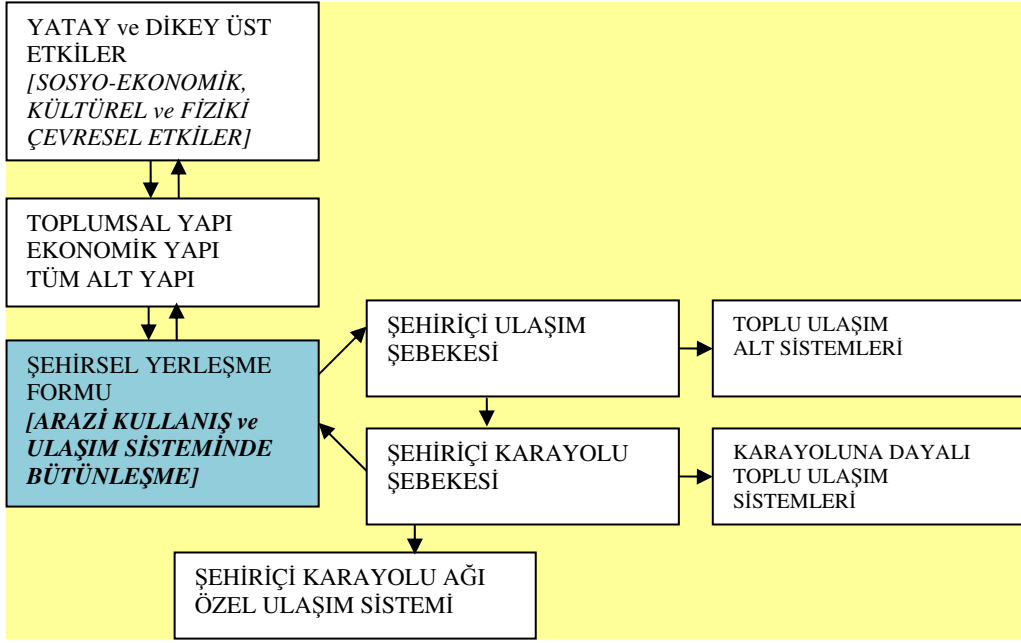
Gerçekte bütün bunları şekil olarak biri birinden ayırmak söz konusu olsa da bu sayılanlar her birinin içinde de ortaya çıkmakta, yekdiğerini doğrudan etkilemektedir. Bildiride ise gerçekte çok geniş bir açıdan inceleme konusu yapılabilecek hususların yalnızca yukarıdakilerden ilki üzerinde durulacaktır. Tasarım ve uygulama yöntemlerinde geleceğe dönük kestirimlerde ve hesaplamalardaki başarısızlıklar şehirselle yolculukların tahmin edilmesini de olumsuzca etkilemektedir.

Yolculuk talep analizlerinde nedensellik araştırması yapılırken bazı değişkenlerin etkili olduğu bilinmektedir. Bu nedenle ilk önce genel anlamda şehirselle yolculukların yaratım kestirimindeki değişkenlikler inceleme konusu yapılacak sonrasında ise İzmir'in özel durumundan örnekler verilecektir.

1. ŞEHİRLERDE ULAŞIM SİSTEMLERİNİN OLUŞUMUNU ETKİLEYEN TEMEL FAKTÖRLER

Şehirlerde mekânsal oluşumu, dolayısıyla da şehirselle ulaşım sisteminin ortaya çıkması sürecinde etken faktörleri basitçe açıklamak mümkündür. Yatay ve dikey yönde gelişen tüm bağlayıcı ve yönlendirici faktörler sürecin başlama aşamasında yer almaktadır. Bundan sonra doğal olarak ortaya çıkan bir gelişmeden söz edilebilir. Basit bir şema ile bu tanımlanabilir (Şekil No 1).

Bu oluşum süreci planlama girişimleri ile doğal bir gelişme süreci olmaktan öte akılcı bir karar organizasyonuna dönüştürülebilir. Böyle bir akılcı mekanizma oluşturulmasa da bu oluşum sonuçları dayatmacı nitelikte olan kendi yörüngesindeki bir izlenceyi ortaya koymayı sürdürecektir.



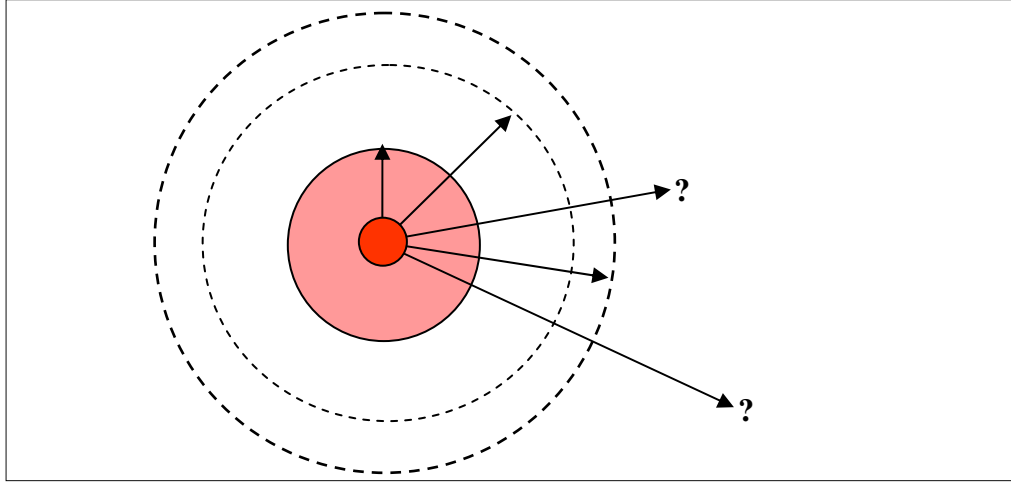
Şekil 1. Şehirlerde Mekân Oluşum Süreci ve Etkileyen Faktörler

2. GELECEĞE DÖNÜK ARAZİ KULLANIŞLARININ KESTİRİMLERİ AÇISINDAN ÇALIŞMA ALANI SINIRLARI TESPİTİNİN ÖNEMİ

Ulaşım planlaması açısından şehirsel arazi kullanışları için yapılacak kestirimlerde başarısızlıklar genel olarak aşağıdaki nedenlerle ortaya çıkmaktadır.

- Ulaşım planlama çalışmalarının şehir planlama çalışmalarının paralelinde ve tamamlayıcısı olarak ele alınmıyor olması.
- Şehirsel gelişme ve yayılma öngörülerinin, ulaşım alt sistem seçeneklerine göre değerlendirilmemesi, plan tercihlerinde ulaşım sisteminin amaçlarının genel planlama çalışmalarının amaçlarıyla örtüştürülmemesi.
- Ulaşım bilgi sisteminin kurulmamış olması ve ölçümleme çalışmaları için gerekli olan verilerin yetersizlikleri.
- Şehirlerin çevresindeki etkileşim alanlarının ve mücavir sahaların doğru yöntemler ve uzun erimli hesaplamalarla tanımlanmaması, bu sınırların uygun tekniklerle çizilmemesi.
- Genellikle etkileşim alanıyla planlama – denetim – uygulama sınırlarının çakışmaması veya çok değişkenlik taşıması.

- Bir başka yaklaşımla yetki ve sorumluk alanları rastlantılı olarak genişlemekte, yönetsel sınırlar gerekli etütlere dayandırılmadan çeperlere doğru yayılmakta veya merkez kentin etkileşim içinde olduğu alt odaklar yeniden oluşmaktadır.



Şekil 2. Şehirsel Merkezlerde Yayılma ve Yetki Alanı Genişlemesi

Etkileşim alanlarının uzun vadeli kestirime dayandırılmaması ve yetki/sorumluluk alanlarındaki sürekli değişimler **arazi kullanım dağılımlarının ve çeşitliliğinin de** sürekli olarak yeniden gözden geçirilmesine neden olmakta, bu durum ise arazi kullanım analizlerini iyice zorlaştırmakta, güvenilirliği azaltmaktadır.

3. ŞEHİRSEL YOLCULUKLARIN YARATIMI KESTİRİMİNDE DEĞİŞKENLİKLER

Fiziki olarak arazi kullanışları niteliğinde algılanabilen değişkenler gerçekte bir dizi başka etmenlerle de ele alınıp ölçülebilmektedir. Bu etmenlerin ise benzer özellikte olanlarını bir arada ele almak mümkündür.

Yolculuk talep değişkenleri genel olarak düşünüldüğünde temel nitelikleriyle aşağıdaki gruplandırma ile tanımlanabileceği kabul edilebilir;

- Nüfus,
 - Toplumsal Gruplar [Tabakalaşma]
 - Aktif Nüfus [İşgücü]
 - İstihdam,
 - Arazi Kullanışlarının Alansal Büyüklükleri,
- Yük hareketleri açısından ise analizler için yeni parametreler üzerinde durulabilir.
Örneği bir başka grup olarak;

F. Ekonomik Faaliyet Kollarına Göre Üretim Miktarı – Katma Değer – Gelir vb. ekonometrik değerler.

Yukarıdaki sınıflandırmanın altında her başlık altında çok sayıda ayrıntılı değişkenlik faktörleri genel anlamda tanımlanabilir.

Bu değişkenliklerin envanter nitelikleri şehirlere ve bölgelere göre farklılaşmalar gösterecektir. Önemli olan talep ölçümlemesinde öne çıkan daha az sayıdaki açıklayıcı nedensellik değişkeninin tanımlanabilmesidir. Doğaldır ki tümüne ilişkin analiz ve ileriye dönük hesaplama çalışmaları yapmak gerek zaman kaybı gerekse de araştırma maliyetlerinin artmasının yanı sıra şehirlerarası karşılaştırmalarda zorluk etkeni olacaktır.

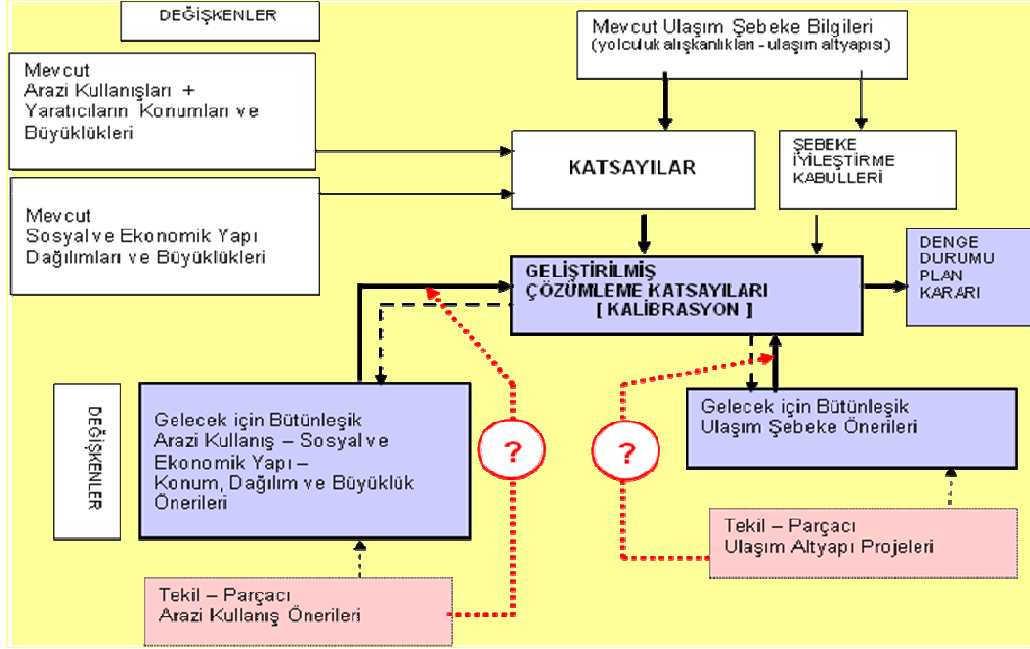
4. ÖLÇME VE GELİŞTİRİLMİŞ ÇÖZÜMLEME KATSAYILARI

Şehir ulaşım planlama sürecinde geleneksel yaklaşım göz önünde bulundurulduğunda mevcut ulaşım ilişkilerinden hareket edilerek elde edilen parametrelerin gelecekteki yolculuk taleplerinin hesaplanmasında kullanılmasının gerekmekte olduğu da hatırlanacaktır. Bir başka deyişle yolculuk yaratımı değişkenlerine ait ölçümlenmeler ile elde edilecek katsayılarının gelecek için geliştirilecek çözümleme çalışmalarının temel dayanağı olduğu kabul edilmektedir. Bu durum şekil 1’de gösterilmeye çalışılmıştır.

Tanımlanan bu sürece göre arazi kullanım ve ulaşım sistemleri arasında bütünlük bir denge durumu elde edilmeye çalışılmaktadır. Çözümleme katsayıları ise bu denge durumunu sabitleyen temel göstergelerdir. Zaman içinde değişmeyecekleri varsayılmaktadır.

Ne var ki uzun vadede bu durumun bir denetim alt süreciyle de desteklenmesi gerekmektedir. Zira bütünlük sistemi bozması olası isteklerin her zaman ortaya çıkması beklenmelidir. Bu istekler kimi zaman tekil – parçacı arazi kullanım önerileri, kimi zaman da tekil – parçacı ulaşım alt yapı önerileri biçiminde gelişecektir. Şekildeki soru işaretleri bu durumları simgelemektedir. Bu isteklerin bir kısmı marjinal düzeyde kalabilir. Diğer bir dizi istek ise bütünlük yapı riskli bir biçimde bozabilecektir. Bu durumda böylesine isteklerin devre dışı bırakılarak reddedilmeli veya sistemde yeni bir ölçümlemeye giderek bütünlük denge hali irdelenmelidir. Bu irdelenmenin sağlıklı yapılabilmesi en önemli ön koşulları ise;

- Çalışma alanı için yetki ve sorumluluk alanı sınırlarının uzun vadede değişmeyecek şekilde tanımlanması ve
- Alan içinde mevcut ve gelecekte ortaya çıkması olası tüm şehirselle ve bölgeselle arazi kullanışlarının türlerine ve özelliklerine göre olabildiğince hassas bir ölçümleme ile saptanmasıdır.



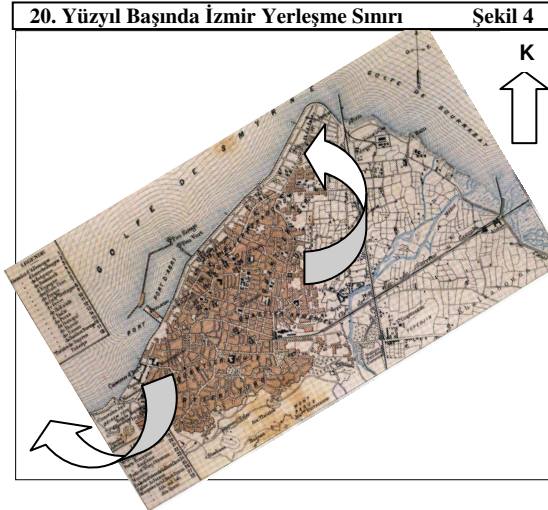
Şekil 3 Şehir Ulaşım Planlama Sürecinde Karar Denge Durumu

5. İZMİR'DE 20. YÜZYILDA ŞEHİRSEL YAYILMA VE ETKİLEŞİM ALANLARINDAKİ DEĞİŞİMLER

5000 yıldan daha çok eski bir geçmişe sahip olduğu bilinen İzmir şehrinin bu bildirinin amaçları doğrultusunda tarih içindeki mekânsal yayılma özelliğine kısaca bakmak gerekecektir.

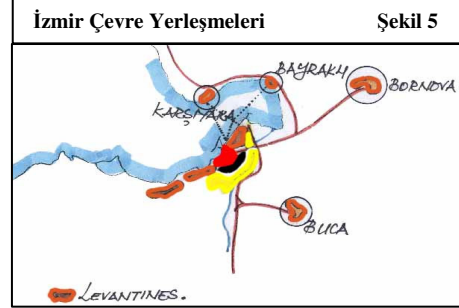
İzmir Belediyesi'nin 1868'de ilk belediye başkanına sahip olduğu bilinmektedir.

İzmir'in İstanbul'dan sonra ilk belediye örgütü kurulan şehirler arasında yer alması yerel yönetimlerin oluşum süreci açısından dikkat çekicidir. Bu dönemde İzmir'in nüfusu 150.000 kişidir. 19. yüzyılın ikinci yarısından 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde gelişme izlenmeye başladığında Kadifekale eteklerinden batıya doğru oluşmuş bulunan İzmir şehir yerleşmesinin örneğin 1910'lu yıllarda kuzey doğuya ve güney batıya



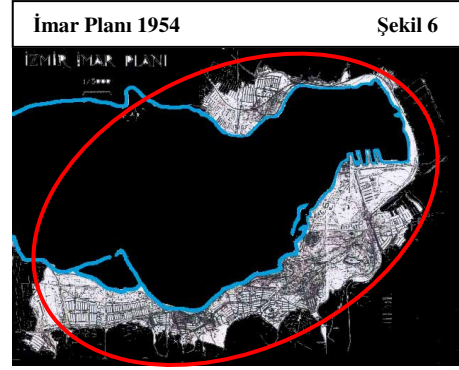
yayıldığı görülmektedir (Şekil 4). Bu dönemde Karşıyaka'da da bir alt odaklaşma başlamıştır.

19. Yüzyılın sonlarında ortaya çıkan yeni bir şehirselleşme süreci ile İzmir'de banliyö yerleşmelerinin oluşmaya başlaması dikkati çekmektedir. Buca, Bornova, Bayraklı ve Karşıyaka'da eylemler olarak bir yayılma görülmektedir. Bu yayılmanın bir planlama çalışmasına göre yapıldığına dair her hangi bir belge elde bulunmamaktadır (Şekil 5).

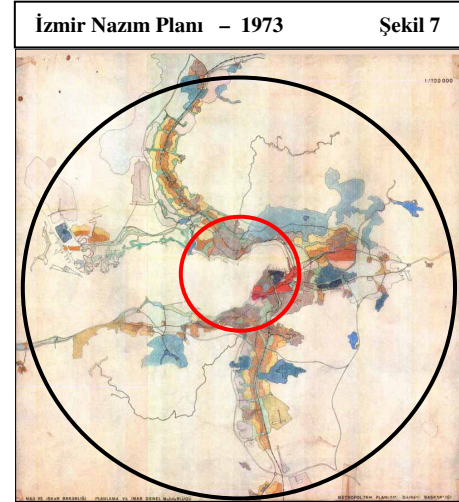


Çeşitli kaynaklarda bu dönemde İzmir'in toplam şehir nüfusu 200.000 – 250.000 kişi arasında değişerek verilmektedir. Yerleşme alanının ise yaklaşık 850 – 1000 hektar arasında değişmekte olduğu söylenebilir.

1950 yılında İzmir'in nüfusu 230 bin iken, 2000 yılında 400 bine ulaşacağı hesabı ile Uluslararası İzmir Şehir İmar Planı yarışması düzenlenmiştir. Söz konusu yarışma süreci sonucunda 1954 yılında onaylanan imar planı (Şekil 6), İzmir şehrinin belediye sınırları açısından ilgi çekicidir. Söz konusu plan sanayi alanlarını da kapsamaktadır ve planın alansal büyüklüğünün ise yaklaşık 3000 – 3500 hektar olduğu söylenebilir.



1973 yılında tasdik edilen İzmir Metropolitan Alan Nazım İmar Planı 1/25000 ölçeğindedir. İzmir Büyük Şehir Bütünü olarak tanımlanan bir alanı kapsamaktadır. Söz konusu alan 100.000 hektarın üzerindedir. Bu dönemde İzmir Belediyesi Karşıyaka yerleşmesini de içine almaktadır. Ancak bu alanın dışında belediyenin denetimi dışında kalan 14 çevre belediyesi daha bu metropolitan alan içinde kalmaktadır (Şekil 7).

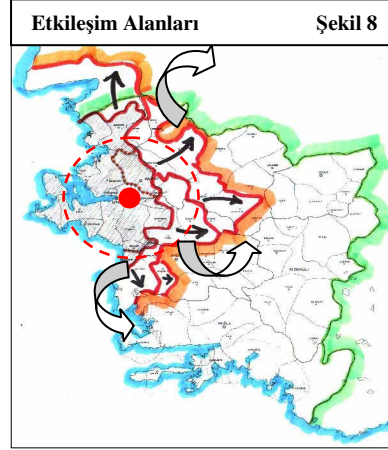


Bu planlama çalışmalarında İzmir Belediyesi'nin toplam alanı 5919 hektar, 1965 yılı sayım sonuçlarına göre toplam nüfusu 387.151 kişidir. Yapılan kestirimlere bakıldığında ise 1973 yılı nazım planında İzmir Belediyesi'nin 1985 yılı için erişeceği kabul edilen nüfusu 575.444 kişi, İzmir Büyükşehir Bütünü'nün

ise 1.204.707 kişidir. 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Yasası, Türkiye’de 1984 yılında ilk kez büyükşehir yönetimlerini yerel yönetim sisteminin bir parçası durumuna getirmiştir.

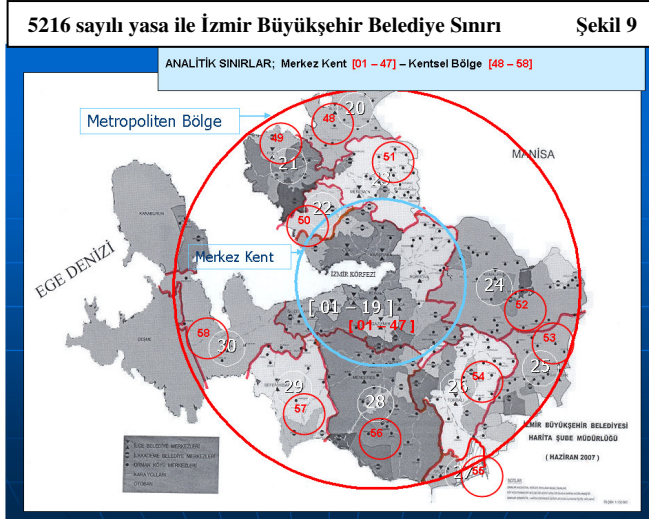
Bu yasa ile oluşturulan İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları ile 1973 yılı büyük şehir bütünü yaklaşık aynı alanı kapsamaktadır. Ancak bu aşamada artık İzmir ve çevresinde 14 ayrı belediye kalmamış, tüm alan büyük şehrin yetki ve sorumluluk alanı olarak tanımlanmış, sınır içinde ilçe belediyeleri 3030 satılı yasanın getirdiği yeni tanımlamalarla büyük şehrin vesayeti altına girmiştir.

1973 yılında onaylı nazım plan çalışmaları sürecinde İzmir’in bölgesel etki alanlarının hesaplanması üzerinde durulmuş ve bir İzmir Metropolitan Bölge sınırı da çizilmiştir. Ege Bölgesi’nin kuzeyinde yer alan ve İzmir’den odaklanan bu yöresel etkileşimin, kuzeye, doğuya ve güney doğuya doğru genişleyeceği o yıllarda kestirilmiş durumdadır (Şekil 8).



Aşağıda sözü edilen ve 5216 sayılı Büyükşehir Yasası gereğince merkezden 50 km. yarıçaplı bir dairenin ölçütü olarak alındığı sınır ise şekil 9’da gösterilmektedir. Bu sınırın 1970’li yıllarda ileriye dönük olarak tanımlanan etki alanlarının içinde kalmakta olduğu ancak daha da küçük bir alanı kapsadığı da izlenebilmektedir (Şekil 8).

2004 yılında yürürlüğe giren 5216 sayılı yasa gereğince saptanan ve İzmir Büyükşehir Belediyesi’ne genişletilmiş biçimde yetki ve sorumluluk verilen toplam alan 550.000 hektar olmuştur. Şekil 8’de yeni planlama – uygulama – denetim alanı gösterilmektedir. Şüphesiz ki arazi kullanım yapısı, dağılımları ve türleri bu yeni sınırlar içinde çok büyük ölçüde değişiklik gösterecektir (Şekil 10 ve 11).



Bu değişiklikler gerek mevcut gerekse de gelecek için öngörülecek arazi kullanış özellikleri açısından eski sınırlardakilerle karşılaştırılama-yacak farklılıklara erişmektedir. Giderek şehirselleşen bölgeden bölgesel ölçeğe çıkılmaktadır ve yeni sınırlar içinde arazi kullanışlarıyla altyapı projelerine ait sorunların daha da makro ilişkilerle çözümlenir hale geleceği bilinmelidir.

Bu durum diğer her şeyi etkilediği gibi ulaşım sistemini de yeniden biçimlendirecektir.

5216 sayılı yasa ile belirlenen bölgesel sınırlarda İKBNİP öngörülerine göre **kentsel bölgede;**

2008 yılında toplam mevcut nüfus **3.582.433**,

2030 yılı için planda kabul edilen toplam nüfus ise **5.702.534** kişidir.

2008 yılında hesaplanan toplam bir günlük yolculuk sayısı **3.808.909**,

2030 yılı için kestirilen toplam günlük yolculuk sayısı **7.128.847** yolculuktur.

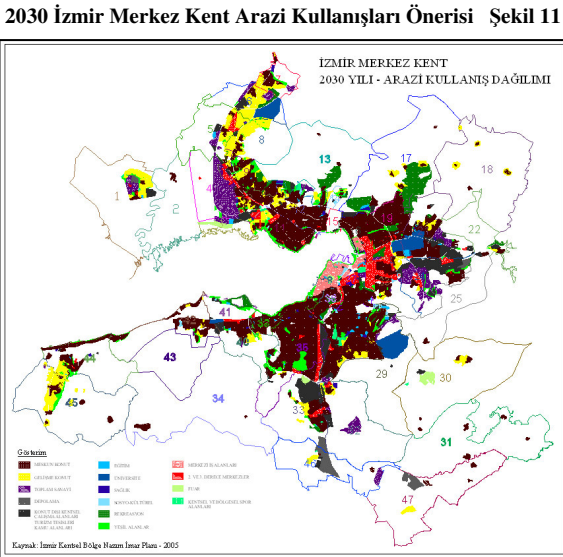
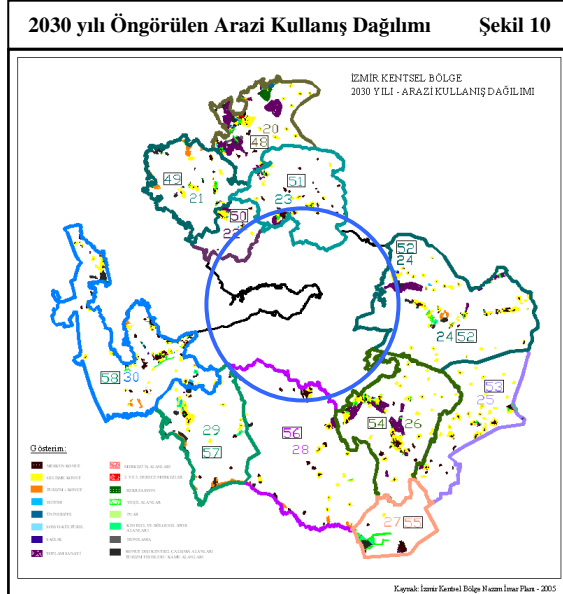
Merkez şehirde ise yine İKBNİP öngörülerine göre; **2008** yılında toplam mevcut nüfus **2.680.472**,

2030 yılı için planda kabul edilen toplam nüfus ise **3.808.827** kişidir.

Toplam bir günlük yolculuk talebi **2008** yılında **3.057.318**,

2030 yılı için planda kabul edilen toplam bir günlük yolculuk ise **5.656.114** yolculuktur.

SONUÇ



Bu bildiri Türkiye’de büyük şehirlerde etkinlik göstermek isteyen ulaşım plancılarının aşmak durumunda kaldığı birçok sorunun yanı sıra iki temel husus üzerinde durulmaya çalışılmıştır. Bunlardan ilki merkezdeki şehirselleşmenin etkileşim alanlarının ve giderek yetki ve sorumluluk sınırlarının saptanmasındaki darboğazların giderilmesi, ikincisi de yine bu durumdan bağımsız düşünülemeyecek olan nüfus gelişimi ve arazi kullanım dağılımları kestirimlerinde ortaya çıkabilecek sorunların çözümlenmesidir. Uygulama ve denetim sınırlarının sabit kalmaması ve sürekli değiştirilmesi güvensiz kestirimlere ve tutarsızlık taşıyan tahmin ve kabullere neden olmaktadır. Çalışma alanının yönetimsel ve kurumsal etkinliğinin sağlanamaması ise ulaşım bilgi sisteminin kurulmasını ve geliştirilmesini olumsuz yönde etkilemekte, ulaşım ile ilgili birimler arasındaki eşgüdümün elde edilmesini geciktirmektedir.

Yolculuk talep nedensellikleri ve eğilimlere göre yolculuk oranlarının oldukça sabit kaldığı ve aynı parametrik değerlerle açıklanabildiği varsayımı ve ulaşım modellerinin başlangıç aşamasında bu sabitliklerden yararlanılması gerektiği hususu genel bir kabuldür. Ulaşım planlama çalışmalarında normatif yaklaşımlar ve politika seçeneklerine dayalı gelişme önerileri bu parametrelerde de değişiklik yapılmasını gerektirebilir. Ancak yine de planlamanın doğrudan etkinlik sınırlarıyla etkileşim alanlarının bilimsel/teknik yöntemlerle ve olabildiğince hassas ileriye dönük hesaplamalar ile saptanması gerekmektedir.

Örneğin İzmir’de; belediye örgütünün kurulduğu **1868** yılı başlama noktası alınacak olursa 19. yüzyılın ikinci yarısında toplam nüfusu **150.000 kişi**, toplam alan büyüklüğünün yaklaşık olarak **850 – 1000 hektar** olduğu bir şehirden söz ediyoruz demektir. 21. yüzyılın başında **2008** yılında ise İzmir belediye sınırları **550.000 hektarlık bir planlama alanı** ile mevcut **3.582.433 kişilik** bir nüfusa erişmiş bulunmaktadır. Bu karşılaştırma yolculuk taleplerinin günlük kestirimi açısından ele alınacak olursa 19. yüzyılın sonlarında yolculuk oranının o tarihteki teknoloji ve toplumsal ilişkiler göz önünde bulduğunda 1/1 olduğu gibi bir iyimser tahmin yapılabilir. Bu durumda en çok 150.000 – 200.000 günlük yolculuk sayısını kabul etmek gerekecektir. Yukarıda da belirtildiği gibi 2008 yılı için İzmir Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde toplam bir günlük yolculuk sayısı **3.808.909** olarak hesaplanmıştır. **2030** yılı için kestirilen ise günlük toplam **7.128.847** yolculuktur. Bir başka deyişle İzmir Belediye’sinin sınırları içinde kuruluşundan bugüne kadar yetki sorumluluk alanı 550 kat, nüfusu 24, günlük toplam yolculuk sayısı 26 kat artmış bulunmaktadır. 2030 planlama hedef yılında ise yolculuk sayısının kuruluş yılına göre 48 kat artacağı kestirilmiş bulunmaktadır. En azından İzmir deneyimi göz önünde bulundurulduğunda Türkiye için de geçerli olabilecek ipuçları yakalanabilmektedir. Toplam yolculuk sayılarının hesaplanmasıyla dağılım ve atama tahminlerinde gelişmiş yetki alanı genişlemelerinde zorluklar çıkmaktadır. Özellikle toplu ulaşım oranlarının artırılması, kısırlanmış talep hesaplarının yapılabilmesi ayrıca taşıt türlerine ayırım önerilerinin uzun vadede gerçekleştirilebilmesinin ulaşım modeli tasarımlarında bu başlangıç noktasından daha ileriye doğru gelişmelerin sağlanmasını

gerektirmektedir. Şehirlerin ulaşım sorunlarının çözümü yerel siyasetin çerçevesinde düşünülecek olursa, bir yandan merkez kaç süreçleri, etkileşim ve çekim alanı tanımlarından yararlanılarak daha akılcı yetki ve sorumluluk sınırlarının tanımlanması, diğer yandan da doğru bir başlama noktası yaratabilmek açısından talep tahmininin de kullanılacak değişkenlerin hassas ölçümlerinin yapılması gerekmektedir.

Burada dikkati çeken bir başka sonuç ise İzmir örneğinde de görüleceği gibi yetki alanlarının genişlemesi ile nüfuz ve yolculuk sayıları artış oranlarında ki dengesizliklerdir. Yukarıda belirtilen saptamalara göre yetki alanı sınırlarında tek kademeli bir yetki alanı sınırının çiziminin ulaşım planlama çalışmaları açısından yetersizlik taşıma olasılığı bulunmaktadır. Bu nedenle şehirselleşen bölgede yayılma ve genişlemenin doğru yöntemlerle hesaplanması iki ve üç kademeli olarak genişleyen ve her birinde farklı yetkilerin ve modelleme yaklaşımlarının kullanıldığı bir alandan söz edilmelidir. Yetki alanı sınırları kademelendirmesinin iç içe iki veya üç alan olarak tanımlanması ve tasarımların bu alanların farklı özelliklerine göre ölçümlendirilebileceği düşünülmelidir.

Not: Bu yazı TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi'nce, 8 – 9 Aralık 2009 tarihlerinde düzenlenen “İzmir Ulaşım Sempozyumu”nda bildiri olarak sunulmuştur.

KAYNAKLAR

Kitaplar

Atay, Çınar (1978). *Tarih İçinde İzmir*. Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı. İzmir.

Kiray, Mübeccel B. (1998). *Örgütlemeyen Kent: İzmir*. 2. Baskı / İstanbul.

Beyru, Rauf (2000). *19. Yüzyılda İzmir’de Yaşam*. Literatür Yayıncılık. İstanbul.

Teknik Raporlar

İ.İ.Bakanlığı – İzmir Nazım Plan Bürosu, (1976). *Yayınlanmamış hane halkı anketi uygulama sonuçları raporu*.

İ.İ.B. – İzmir Nazım Plan Bürosu, (1976). *Yayınlanmamış ulaşım planlama çalışmaları raporu ve ek tabloları*.

İzmir Büyükşehir Belediyesi (2009). *İzmir Ulaşım Ana Plan*, [Danışmanlar; Oral, Y.- Varlıoprak, Ç.- Tanyel, S. Murat, Ş. - Yayınlanmamış Sonuç Raporu.

Beyru, Rauf (1972). *İzmir Şehrinin Gelişme ve Planlama Tarihçesi*. Yayınlanmamış Rapor. İzmir Nazım Plan Bürosu. İzmir.

Bildiri – Makale

Oral, M. Yıldırım (2004) – *Türkiye’de Mekânsal Kararlar ve Analitik Yöntemler Arasındaki Açmazların Şehirsel Ulaşım Uygulamalarında Ortaya Çıkardığı Çelişkiler ve Çözüm Önerileri* - Bildiri sunum - 7. Ulaştırma Kongresi, İstanbul