

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
KAMU YÖNETİMİ VE SİYASET BİLİMİ BÖLÜMÜ
KENT VE ÇEVRE BİLİMLERİ ANABİLİMDALI

KENTİÇİ ULAŞIM POLİTİKASI, SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:
ANTALYA KENTİÇİ ULAŞIMI ÖRNEĞİ

Nail KAMACI
Kent ve Çevre Bilimleri Yüksek Lisans Programı Öğrencisi
Öğrenci No: 05912311

Danışman
Prof. Dr. Ayşegül MENGİ

Ankara
Mayıs 2007

KENTİÇİ ULAŞIM POLİTİKASI, SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: ANTALYA KENTİÇİ ULAŞIMI ÖRNEĞİ

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ

2. TÜRKİYE’DE KENTİÇİ ULAŞIM

2.1. KENTİÇİ ULAŞIMIN GÜNÜMÜZDEKİ DURUMU

2.1.1. KENTİÇİ KARAYOLU ULAŞIMI

2.1.2. KENTİÇİ RAYLI ULAŞIMI

2.1.3. KENTİÇİ DENİZ ULAŞTIRMASI

2.2. TÜRKİYE’DE KENTİÇİ ULAŞIMDA HUKUKİ YAPI

2.2.1. MERKEZİ YÖNETİMİN KENTİÇİ ULAŞIMDA YETKİ VE SORUMLULUKLARI

2.2.2. YEREL YÖNETİMLERİN KENTİÇİ ULAŞIMDA YETKİ VE SORUMLULUKLARI

2.2.3. KENTİÇİ ULAŞIMLA İLGİLİ DİĞER MEVZUAT

2.3. TÜRKİYE’DE KENTİÇİ ULAŞIMIN GENEL SORUNLARI

3. ANTALYA’NIN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARI

3.1. ANTALYA’NIN KENTSEL GELİŞİMİNİN YAKIN TARİHİ

3.2. ANTALYA KENTİNİN ULAŞTIRMAYA TEMEL OLAN SORUNLARI

3.2.1. GÖÇ, HIZLI KENTLEŞME VE PLANLAMA

3.2.2. ANTALYA KENT MERKEZİNİN ULAŞIM VE PLANLAMA SORUNLARI

3.3. ANTALYA’NIN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARINA YÖNELİK ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

3.3.1. KENTİN TEK MERKEZLİ YAPISININ DÖNÜŞTÜRÜLMESİ: ANTALYA İPLİKLİ VE PAMUKLU DOKUMA FABRİKASI ÖRNEĞİ

3.3.2. KENTİÇİ OTOYOL ALANLARININ GENİŞLETİLMESİ

3.3.3. KENTTE METRO SİSTEMİNİN KURULMASI

3.3.4. ANTALYA KÖRFEZİ İÇİNDE DENİZYOLUNUN KENTİÇİ ULAŞIMDA KULLANILABİLİR HALE GETİRİLMESİ

3.3.5. KISA VADEDE YAPILABİLECEK ÇÖZÜMLER

4. SONUÇ; ARAÇ DEĞİL İNSAN ODAKLI BİR KENTİÇİ ULAŞIM SİSTEMİ

1. GİRİŞ

Türkiye’de 1980 sonrası nüfus artışı ve bunun kentsel boyutu üzerine sıklıkla konuşulmuş konulardan bir tanesidir. Özellikle ülkenin milli gelirinde tarımın göreceli payının düşmesiyle birlikte ortaya çıkan tarım sektörü kaynaklı işsizlik yurttaşların kırsal alandan kentsel alana doğru kaymalarında önemli bir etken olmuştur. Öte yandan sanayi sektörünün gelişmesine koşut olarak bu sektörde ortaya çıkan emek talebi de söz konusu gelişmenin “çekici” gücünü oluşturmuştur (Keleş, 2004: 70–74). Dolayısıyla son 25 yıllık süreçteki kentsel değişimin temel nedenlerinden birisi olarak bu gelişmeyi ifade etmek yanlış olmayacaktır.

Kentsel gelişmenin birtakım teorik ve pratik türevsel etkilerinin olduğunu da kabul etmek gerekecektir. Teorik etkileri siyasal, iktisadi ve sosyal etkiler alt başlıklarında toplamak mümkündür. Siyasal anlamda söz konusu süreç yurttaşları daha fazla politize etmiştir. Kırsal alanın vermiş olduğu bilinçsizlik ortadan kalkmıştır. Ancak bu durumun gecekondulaşma gibi alanlarda oluşan alt kültür çerçevesinde daha çok milliyetçi-muhafazakar siyasal eğilimleri desteklediği söylenebilir (Pınarcıoğlu, Işık, 2001a: 95–190). Bu sürecin iktisadi etkileri ise genel itibarıyla üretim yapısındaki değişikliklerde kendisini göstermektedir. Kırsal kendi toprağının sahibi olan yurttaşlar kentte daha çok mavi yakalı olarak ifade edilen sınıfı – toplumsal tabakayı- oluşturmuşlardır.

Kentsel gelişmenin sosyal etkileri ise gelir dağılımı çerçevesinde ortaya çıkmıştır. 1980 sonrasında ciddi biçimde bozulan bir dağılım söz konusudur. Bunun sonucunda da yoksulluk bir sosyal fenomen olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle toplumsal sistemin dışına çıkan “sistem-dışı yoksullar” kentlerde marjinal sektörlerin oluşmasına neden olmuş (Pınarcıoğlu, Işık, 2001b: 31–61) ve bu durum kamunun sosyal devlet olmasından kaynaklanan harcamalarının azalmasıyla daha da ciddi bir hal almıştır.

Kentsel gelişmenin pratik sonuçları çerçevesinde bakıldığında ise birçok başlık saymak mümkündür. Ancak bunun en önemli sonuçlarından bir tanesinin kentsel nüfusun ülkesel nüfus artışından daha hızlı artış göstermesidir. Bu da kentlerin önemini daha da arttırmıştır. Bazı kentler yüzölçümü olarak da büyümüş ve bu durum bir takım sorunları da

beraberinde getirmiştir. Bu anlamda bakıldığında kentsel nüfusun ve yüzölçümünün artmasının en pratik sonuçlarından birisi kentiçi ulaşımın niteliğidir. Çünkü sözkonusu gelişim bu unsurun hızla ön plana çıkmasını sağlamıştır.

İfade edilen teorik çerçeveye koştur olarak bu çalışmada kentiçi ulaşımın ne olduğu, kentbilimsel anlamda neden “sorun” olarak adlandırılabilir ve sorunlar üzerinde olası çözüm önerileri Antalya kenti özelinde ifade edilecektir. Çalışma öncelikle kentiçi ulaşımın teorik yapısını ifade edecektir. Daha sonra Antalya’nın kentsel yapısı analiz edildikten sonra bu kentin ulaştırma sorunu ortaya konulacak ve son olarak da bu sorun için çözüm önerileri sunulacaktır.

Antalya kent merkezi kent içi ulaşım başta olmak üzere birçok sorunla gün geçtikçe büyümektedir. Bu çalışmanın yapılmasının temel nedenlerinden bir tanesi Antalya kent merkezinin yerel düzeyde yönetiminin ve bu kentin yaşamakta olduğu sorunların, plansız kentleşme / yoğun iç göç-nüfus artışı sorunsalları etrafında diğer kentlerden ayrışması bir durum oluşturmaktadır. Antalya’nın yaşamakta olduğu kent içi ulaşım sorunu ise, bu sorunların en başta gelenidir. Bu çalışmanın konusu, Antalya’daki kent içi ulaşım sorununun ortaya çıkması süreci veya diğer bir deyişle bu sorunu üreten etmenler ve de bu soruna bulunabilecek olası çözümler değerlendirilmeye çalışılacaktır.

Kentbilim çerçevesinden Antalya’nın incelenmesi ve bu inceleme sonucunda varılan olgulardan hareketle, Antalya’nın kendisine özgü sorunlarına Antalya’nın kendisine özgü çözüm önerilerinin üretilmesi çok acilen yapılması gereken bir iştir. Bu acilliğin iki ana dayanağı ise, bu ilin tarım ve turizm gibi iki ana sektörde ülke ekonomisi için kritik bir rol üstlenmiş olmasıdır. Aynı zamanda yirminci yüzyılın son çeyreğinde bu iki sektördeki hızlı dönüşüm ve gelişme Antalya’nın kentsel sorunlarının kaynağı olan yoğun iç göçün de nedenidir. Yani, Antalya kent merkezini önemli kılan ve belirli bir düzenlilikle yönetilmesini zorunlu hale getiren şey, ülkemiz için ekonomik-stratejik açıdan önemli bu iki sektörün kent merkezi etrafında konumlanmış olması ve aynı zamanda bu iki sektör dolayısıyla kent nüfusunun hızlı artışıdır.

Antalya'nın şimdiye kadar olandan daha iyi yönetilmesi ve diğer kentlerden ayrıldığı noktaların tespit edilerek alternatif yerel yönetim stratejilerinin oluşturulması, geniş bir bakış açısıyla ele alındığında, sadece bu kentte yaşayan insanların değil, tüm Türkiye'nin ve hatta Akdeniz havzasının geleceğinde ciddi değişimlere neden olabilecek bir potansiyele sahiptir. Bu noktada şunu açıkça belirtmek gerekir ki; düzensiz-hızlı kentleşme ve yoğun iç göç sonucunda hızlı nüfus artışı birçok metropolün ana sorunlarıdır. Ancak, Antalya'yı farklı kılan kentleşme açısından yaşadığı sorunların, üzerinde bulunduğu coğrafya açısından önem arz etmesinin yanında bu sorunları yaşamasının nedeninin de aynı zamanda üzerinde bulunduğu coğrafya olmasıdır.

Bu coğrafi konumlanışın getirileri, ulusal ve uluslararası pazarlara ulaşım olanaklarının gelişmesi ile iyice ortaya çıkmıştır. Antalya kent merkezinin üzerinde bulunduğu bölgenin ve ilçelerinin iklim-toprak koşulları bakımından özellikle ihracata yönelik yoğun tarımsal üretime uygun olması, bir yandan Antalya ekonomisinde sürekli bir gelişme sağlarken; 1985-90 sonrasında Antalya sınırları içinde barındırdığı kültürel-arkeolojik miras, büyük plajları, iklimi ve arka arkaya yapılan büyük çaplı turizm yatırımları ile uluslararası piyasalara turizm hizmeti satar hale gelmiştir.

Ancak, hem bu sektörlerdeki hızlı gelişme kente olan iç göçü hızlandırmış, hem de zamanında kent içi ulaşımına ilişkin planlı ve yeterli yatırımın yapılmamış olması, bizzat bu sektörleri kent içi ulaşımı olumsuz yönde etkileyen etmenlere dönüştürmüştür.

Dolayısıyla Antalya için herhangi bir sorunun analiz edilmesi mikro ölçekli bir değerlendirmenin yanı sıra makro bakış açısını da gerekli kılmaktadır. Onun için Antalya'nın kentiçi ulaşım sorununa bakmadan önce Türkiye genelinde bu olgunun analiz edilmesi gerekmektedir.

2. TÜRKİYE’DE KENTİÇİ ULAŞIM¹

Kentiçi ulaşım son yıllarda giderek önem kazanan bir başlık olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu durum özellikle Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında diğer planlardan farklı olarak doğrudan kentiçi ulaşımı açıklamayı amaçlayan bir komisyon kurulmasıyla devlet nezdinde de belirginlik kazanmıştır.

Komisyon raporu çerçevesinde bakılığında kentiçi ulaşımın kentlerarası ulaşım ile birlikte ele alınması, güvenlik için ilgili trafik yasalarının bir an önce hazırlanarak yürürlüğe girmesi, yönetim ve denetim düzenlemelerinin yeniden ele alınması, kitle taşımacılığının önündeki engellerin kaldırılıp daha güvenli ve daha ekonomik bir ulaştırma sistemlerinin kurulması, kentlerde ulaştırma ve imar planlarının birleştirilerek değerlendirilmesi, ulaşımın altyapı planlaması ile ulaşımdan sorumlu kurum ve kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlanması konuları ön plana çıkan başlıklardır (DPT, 2001).

Öte yandan kentiçi ulaşımın önümüzdeki süreçte daha fazla dikkatle ele alınması gereken bir başlık olduğu kesin olarak raporda belirtilmiştir. Bu konudaki hedeflerin belirlenmesi, orta ve uzun vadeli stratejilerin belirlenmesi, merkezi ve yerel yönetimler arasında görev paylaşımının yapılması, artan nüfusla koşut olarak büyüyen kentiçi ulaşım talebinin karşılanmasına yönelik geniş perspektiflerin oluşturulması plan çerçevesinde belirtilen önceliklerdir.

2.1. Kentiçi Ulaşımın Günümüzdeki Durumu

Son yıllarda ön plana çıkan gelişmiş raylı ulaştırma sistemleri gibi değişikliklerin haricinde Türkiye’de kentiçi ulaşım çerçevesinde yapısal ve uzun vadeli bir politika izlendiğini söylemek güçtür. Daha çok artan taleple orantılı olarak altyapı geliştirmesi yapılmadan pratik

¹ Bu bölüm yazılırken büyük ölçüde aşağıda belirtilen kaynaklardan yararlanılmıştır. Metin içinde doğrudan atıf yapılmadığı takdirde tekrar dipnot verilmeyecektir. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (2001), *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu*, Ankara, DPT, 2585/597. İçişleri Bakanlığı Strateji Merkezi (2003), *Kentiçi Ulaşım ve Trafik Hizmetlerinin Yeniden Yapılandırılması ve Bazı Trafik Hizmetlerinin Yerel Yönetimlere Devri*, Ankara, Strateji Merkezi Yayınlar Yayın No: 2, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, *Kentiçi Ulaşım ve Trafik Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Antalya; TMMOB, 50 Yıllık Planlama ve Kentleşme; 20 Yıllık İki Yasayla Uğraşımız, Ankara; Cem Saatçioğlu, (2006), *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları; Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları*, Ankara, Gazi Kitabevi Yayınları.

özmler bulmak gibi gelişmeler karşımıza çıkmaktadır. Gerek merkezi yönetim gerekse yerel yönetimler örneğin otobüs sayısını arttırmanın yanı sıra karayolu kalitesinin de arttırılması gerektiği düşüncesine çok fazla itibar etmemiştir. Onun için kentiçi ulaştırma yapısının son 25 yılda genel olarak karayolu ağırlıklı bir nitelik taşıdığını ifade etmek gerekmektedir. Bunun yanı sıra son yıllara kadar sayısı hızla artan kentsel toplanma noktalarının –rneğin hipermarketlerin, büyük sinema ve tiyatroların, stadyumların- yanında yeterli otopark yapılmaması özellikle bireysel kentiçi ulaşımı tercih eden yüksek gelir gruplarının yaşadığı yerlerde önemli sorunlar olarak karşımıza çıkmıştır. Daha önce de ifade edildiği üzere nüfus artışına koşut olarak bu sorunlar da niceliksel ve niteliksel olarak büyümüştür.

2.1.1. Kentiçi Karayolu Ulaşımı

Türkiye’de kentiçi ulaşımın belkemiğini karayolu sağlamaktadır. Örneğin İstanbul’un kentiçi ulaşımında karayolu ulaşımı % 91 gibi büyük bir yüzdeye sahiptir. Raylı taşıma % 5 ve deniz taşıması da yaklaşık % 2’lik bir orana sahiptir.²

Karayolu ulaşım ağı genel itibariyle dört grupta toplanmaktadır. İlk grup otoyollardır. Bunlar daha uzun mesafeleri birbirine bağlamak için kullanılan ve bu sayede kentiçi trafiğini de hafifleten yollardır. Ardından birinci derece yollar gelmektedir. Bunlar kent karayolu ağının büyük bir bölümünü oluşturan ve bölgeler arası yolculukların yapılmasını sağlamaktadır. İkinci derece yollar ise konut dokusunu bölgesel toplayıcı yollara bağlayan yerel toplayıcılık vazifesi gören yollardır. Son olarak nc derece yollar bulunmaktadır. Bunlar konut dokusu içinde dağıtıcı olan genel ağa bağlı olan ama fazla etkisi olmayan yollardır (Saatçioğlu, 2006: 161).

Yolların yapısının yanı sıra kentiçi karayolu ulaşımının başka önemli öğeleri de bulunmaktadır. Bunlardan ilki otopark sorunudur. Özellikle bireysel kentiçi ulaşımın tercih edildiği büyük kentlerde otopark bulma meselesi önemlidir. Yerel yönetimler ve imar

² Oranlar için bkz. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaştırma Daire Başkanlığı, *İstanbul I. Kentiçi Ulaşım şurası Raporu*, İstanbul, İBB Yayınları.

mevzuatına göre belediyeler ilgili otopark alanlarını belirleyip gerekli koordinasyonu sağlamak zorundadır. Ancak Türkiye’de bu görevin yeterince yerine getirildiğini söylemek olanaklı değildir. Bunun sonucu olarak da kentin çeşitli yerlerinde düzensizce yığılmış taşıtlar görmek mümkün olmaktadır.

İkinci olarak yolların durumundan söz etmek gerekmektedir. Karayolu ulaştırmasında genel itibariyle ulaşımı gerçekleştirecek araca önem verilmekte ancak yolların durumu ikincil olarak değerlendirilmektedir. Gerek altyapı hizmetlerinin yeterince verilmesi gerekse sinyalizasyon gibi destek hizmetlerinin yapılması önemlidir (İçişleri Bakanlığı, 2003: 215).

Karayolu ulaştırmasındaki bir diğer önemli konu ise bireysel-toplu taşıma tercihidir. Her ne kadar bu tercih birincil olarak gelir düzeyine bağlı olarak değerlendirilse de nitelikli toplu taşıma sistemlerinin eksikliği de bireysel taşımanın ön plana çıkmasına etki etmektedir. Hızlı, konforlu ve güvenli araçların bulunması üst gelir gruplarını da bu araçları kullanmaya yöneltecek faktörlerden olacaktır.

2.1.2. Kentiçi Raylı Ulaşımı

Raylı ulaşım son yıllarda özellikle de metro ve hafif raylı sistem gibi uygulamalarla birlikte yaygınlık kazanmıştır. Bunun yanı sıra bazı kentlerde tramvay ve benzeri araçlar da halen kullanılmaktadır. Ancak yüzde olarak bakıldığında bunların yüksek oranlarda olduğunu söylemek pek mümkün değildir. Öte yandan sözkonusu yeni yöntemlerin önümüzdeki dönemde sıklıkla kullanılmaya devam edileceğini söylemek mümkündür. Örneğin DPT’nin Kentiçi Ulaşım İhtisas Komisyonu bu konuda şu öngörülerde bulunmuştur;

Kent içi raylı sistemlerde ilgili sorunların çözümü için öncelikle belediye ve merkezi yönetim düzeyindeki yetki ve sorumluluklar belirlenmeli, etüt planlama projelendirme – yapım ve işletme aşamasında uygulanması gereken prosedür ve yöntem açık ve net olarak tanımlanmalıdır. Bu aşamalar esnasında kullanılacak öncelikler, standart ve ölçütlerde en son çağdaş uygulamalar dikkate alınarak ülkemiz koşullarına uygun olarak oluşturulmalıdır.

Uzun dönemli oluşan planlar (ulaşım ana planı) yerel yönetimler tarafından nazım planlarla birlikte hazırlanmalı ve bu planların hazırlanma koşullarını belirleyecek bir kriter ve standart yönetmeliği ile ulaşım ana planı niteliği tam olarak tanımlanmalıdır. (Geçen yıllarda hiçbir kentimizde tam mutabık kalınabilecek bir ulaşım ana planı hazırlanamamıştır.)

Belirlenecek yeni uygulama çerçevesi ile uyumlu olarak; merkezi ve yerel düzeydeki yetki ve sorumluluklara uygun örgüt yapıları oluşturulmalı, gerekli kadrolaşma sağlanmalıdır. Raylı istemler konusunda her iki düzeyde de görevlendirilecek uzman kadronun eğitimi çok hızlı bir şekilde sağlanmalıdır.

Kent içi raylı sistemlerin gerçekleştirilmesi için kaynakların nereden ve nasıl bulunacağı, nerede toplanacağı, hangi öncelik ve ölçütlerde nasıl dağıtılacağı konusunda açıklık getirilmeli ve uygulanması sağlanmalıdır. Giderek artacak kaynak gereksinmesi dikkate alınarak, önümüzdeki yıllarda ortaya çıkacak finansman boyutlarının tahmini yapılarak yeni kaynaklar yaratılmalı, biran önce bu yeni kaynakların akışı sağlanmalıdır.

Kent içi raylı sistemler konusunda ortaya çıkması beklenen gereksiz ve erken isteklerin azaltılması amacı ile yerel yönetimlerin konuya gerçekçi yaklaşımı sağlanarak programlar oluşturulmalı, mevcut toplu taşıma sistemlerinin daha etkin kullanılması konusunda yol gösterilmelidir.

Yerel ve merkezi düzeyde yeni örgütlenmeye paralel olarak mevcut ve planlanan raylı sistemlerin birbirleri ile diğer taşıma türleri arasında planlama, işletme (zaman ve ücret tarifeleri gibi), personel, altyapı (tamir/bakım tesisleri, hat gibi) ve diğer konularda eşgüdüm sağlanmalı; kuruluşlar ve kentler arasında bilgi ve deneyim değişimi gerçekleştirilmelidir (DPT, 2001).

Kentiçi ulaşımında raylı sistemlerin kullanılması Türkiye’de giderek artan bir biçimde ele alınmaktadır. Bu konu Avrupa kentleri ile koşut olarak devam etmektedir (Evren, Öğüt, 1998: 309–319). DPT raporunun tespitlerinin ardından özellikle büyük kentler başta olmak üzere raylı sistem üzerine yatırımlar artmıştır

2.1.3. Kentiçi Deniz Ulaştırması

Bütün kentlerde uygulanamadığı için deniz ulaştırması diğer yöntemlere göre ikinci planda kalsa da kıyı kentlerinde önemini korumaktadır. Özellikle kent hatları vapurları ve son dönemlerde sayıları artan deniz otobüsleri bu önemin örnekleridir. Deniz ulaştırması özellikle de kentiçi karayolu trafiğinde rahatlama sağladığı için bütünlükçü bir politika aracı olarak da düşünülmelidir.

2.2. Türkiye’de Kentiçi Ulaşımında Hukuki Yapı

Yönetim hukuku çerçevesinden ele alındığında kentiçi ulaşımı düzenleyen birçok hukuki kaynak olduğu söylenebilir. Ancak yetki konusunda merkezi yönetim ve yerel yönetimler arasında kesin bir ayırım olmadığı ifade edilmelidir. Ulaşımın genel çerçevesi konusunda yerel yönetimlerin ağırlıkta olduğu ifade edilse de planlama, projelendirme, ihale, yapım ve denetim gibi konularda merkezi yönetimin de yetkileri olduğu söylenebilir.

2.2.1. Merkezi Yönetimin Kentiçi Ulaşımında Yetki ve Sorumlulukları

Kentiçi ulaşım ile ilgili daha çok üst düzeyde yürütülen ve yapısal anlamda orta ve uzun vadeye yayılabilecek olan politikalar genel itibarıyla merkezi yönetim tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu anlamda belirli konularda Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Hazine Müsteşarlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı yetkilidir. Bu konuda aşağıdaki tablo aydınlatıcı olabilir.

Görev	DPT	Hazine	TSE	Ulaştırma Bakanlığı	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı	İçişleri Bakanlığı	Maliye Bakanlığı	Çevre Bakanlığı
<i>Ulusal Politika Belirleme</i>	X		X	X	X			
<i>Yatırım ve Programlama</i>	X			X	X			
<i>Finansman</i>	X	X					X	
<i>İşletme</i>				X				
<i>İnşaat ve Bakım</i>				X	X			
<i>Belediye Gelirleri</i>	X	X				X		
<i>Trafik Güvenliği</i>						X		
<i>Denetim</i>				X	X	X		X

(Kaynak: DPT, 2001:11)

Devlet Planlama Teşkilatı'nın kuruluş ve görevlerini düzenleyen 540 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'ye göre ülkenin doğal, beşeri, iktisadi bütün kaynakları çerçevesinde her türlü kaynak ve imkanların belirlenmesi ve sektörel bazda makro ölçekli politikaların belirlenmesi, kurum ve kuruluşlar arasında eşgüdüm sağlanması ve verimli bir kamu yönetiminin sağlanması Müsteşarlığın görevlerinden sayılmıştır.

Bu genel yargıdan hareketle DPT'nin kentiçi ulaşım konusunda da genel görevli kamu kurumu olduğu yorumu yapılabilir. Öte yandan yerel yönetimlerin görev alanına giren konularda da onların kredi kullanmaları için ilgili yatırım bütçelerine onay vermek de yine 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu çerçevesinde Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı görevleri arasındadır.

Bunun yanı sıra ilgili yerel yönetim biriminin gerekli yatırımı yapabilmesi ve ihtiyaç duyduğu krediyi kullanabilmesi için Hazine Müsteşarlığı garantör olmaktadır. İlgili kredi şartlarının değerlendirmesini yapmak ve bu konuda birime müşavirlik hizmeti vermek de kurumun görevlerindendir.

Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'a göre de her türlü ulaştırma hizmetleri konusunda sistemlerin düzenlenmesi, teknik niteliklerin belirlenmesi, bu konuda çalışanların yeterliliklerinin belirlenmesi konusunda temel politikaların saptanması ve eşgüdümün sağlanması, ilgili konularda araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin yürütülmesi Ulaştırma Bakanlığı'nın görev ve yetkileri arasında sayılmıştır. Dolayısıyla kentiçi ulaşım konusunda da bakanlığın işletme, inşaat, bakım gibi başlıklarda yetkili olduğu tekrarlanmalıdır.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı olan Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görevlerini belirleyen 5539 sayılı kanuna göre devlet yollarının yapım ve diğer sorumluluğu kurumun görev alanına girmektedir. Her ne kadar kentiçini doğrudan ilgilendiren bir görev yokmuş gibi görünse de çevre yolları ve kent geçişlerinde Genel Müdürlüğün görevleri olduğu ifade edilebilir.

İçişleri Bakanlığı ise genel itibariyle karayollarındaki kolluk görevini yerine getirmektedir. Gerekli düzenin sağlanması ve sürücü ehliyetlerinin verilmesi de İçişleri Bakanlığı'na bağlı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün görev alanına girmektedir.

Son olarak Çevre ve Orman Bakanlığı'nın da hava ve gürültü kirliliği konusunda ilgili mevzuatı gereği sorumlulukları bulunmaktadır. Bu çerçevede kentiçi ulaşımın düzenlenmesi anlamında ve söz konusu konuların denetlenmesi alanında bakanlık görevlidir.

2.2.2. Yerel Yönetimlerin Kentiçi Ulaşımında Yetki ve Sorumlulukları

Kentiçi ulaşımında merkezi yönetimin genel eşgüdüm, planlama ve denetim gibi görevleri olmasına karşın, politikaların uygulanması konusunda yerel yönetimler daha

ağırlıklı bir konuma sahiptir. Çeşitli ağların kurulması, işletilmesi tarihsel olarak da mahalli müşterek ihtiyaç olarak değerlendirilmiş dolayısıyla anayasal anlamda da yerel yönetimlerin görevleri arasında sayılmıştır. Nitekim yerel yönetimlerin hazırladığı kentsel planlarda bulunması gereken öğelerden bir tanesi de ulaşımaya ayrılacak alanların belirlenmesidir (Keleş, Mengi, 2003: 25).

Son yıllarda Türkiye’de kamu yönetimi sisteminin bir dönüşüme sokulmak istendiği açıktır. Özellikle 2002 yılının sonlarında tek başına iktidar olan Adalet ve Kalkınma Partisi’nin siyaset felsefesi anlamında bu yeni kamu yönetimi düşüncesini benimsemesi de bu anlamda çarpıcıdır. Söz konusu yeni kamu yönetimi anlayışı genel itibariyle neoliberalizm kökenli minimal devlet ve güçlü hükümet düşüncesi üzerine inşa edilmiştir. Dikkat edileceği üzere ilk bileşen olan minimal devlet merkezi hükümetin gücünün azaltılması ve yerel yönetimlere daha fazla ağırlık verilmesi gibi fikirler ekseninde ilerlemektedir. Bunun için de 1980’li yıllarda Avrupa’da başlayan reform düşüncesi son yıllarda Türkiye’de de tartışılmaya başlanmıştır.³

Bu amaçla Türkiye’de ilgili mevzuatta ciddi değişiklikler olmuştur. Bunlardan en önemlileri İl Özel İdaresi, Belediyeler ve Büyükşehir Belediyesi Kanunlarının yeniden yazılmasıdır. Bu sayede, yerel yönetim birimlerinin yetki ve sorumluluklarında değişiklikler meydana gelmiştir. Söz konusu değişimlerin en belirgin özelliği merkezi yönetimin yerel yönetimler üzerindeki hukuki denetimini ifade eden idari vesayet yetkisinin azaltılmasıdır. Merkezi yönetimin taşra teşkilatının yerel yönetimler üzerindeki denetim ve gözetim yetkisi söz konusu yasal değişikliklerle birlikte azalmıştır.

Kentiçi ulaşım alanındaki yetki ve sorumlulukları değerlendirmede bir karşılaştırma yapılabilmesi için eski ve yeni yerel yönetim mevzuatını incelemek yerinde olacaktır.

1580 sayılı Belediye Kanununa göre belediyeler belediye sınırları içinde özel güzergahlar arasında yolcu aktarım aracı olarak otobüs, minibüs, otokar, tünel, troley, fönüküler işletmekle görevlendirilmiştir. Bu işler belediyelerin de iştirak edecekleri ortaklıklar

³ Bu tartışmaların teorik arka planı için bkz. Süleyman Sözen (2004), *Yeni Kamu Yönetimi*, Ankara, Seçkin Yayınları.

yoluyla ve İçişleri Bakanlığı'nın da onayıyla, kamu hizmeti imtiyazı olarak da görülebilmektedir. Öte yandan kentlerdeki meydanları bulvar, cadde ve anayolları yapmak veya yaptırmak, bakım ve onarımını sağlamak ve Karayolları Trafik Kanununda belirtilen trafik düzenlemesinde ilişkin görevleri yapmak da belediyelerin sorumluluğundadır.

3030 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununa göre de yukarda sayılan görevlerin Büyükşehir sınırlarına dahil olan kısımları bu organların görev alanına girmektedir. Ayrıca Büyükşehir Belediye Başkanının başkanlığında kurulacak Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin kentiçi ulaşımında asli yetkili olması hükme bağlanmıştır. Bu merkezin esas amacı kara, deniz taşımacılığı ve raylı taşımacılığın eşgüdüm halinde yapılması ve verimli kamu hizmetinin sunulmasıdır.

1580 ve 3030 sayılı Kanunlar yeni Belediye ve Büyükşehir Belediyesi Kanunlarının yürürlüğe girmesiyle birlikte mülga olmuşlardır. 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu yürürlüğe giren yeni kanunlardır.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7. maddesinin f bendine göre 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 ve 15. maddesine göre toplu taşıma yapmak ve bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettiirmek Büyükşehir belediyesi görevleri dâhilindedir.

Öte yandan kanunun 9. maddesi doğrudan ulaşım hizmetlerini ve kısaca UKOME olarak bilinen Ulaştırma Koordinasyon Merkezi'nin görevlerini düzenlemektedir. Buna göre Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerinde her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla, büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluş

temsilcilerinin katılacağı ulaşım koordinasyon merkezi kurulmaktadır. Büyükşehir ilçe ve ilk kademe belediye başkanları, kendi belediyesini ilgilendiren konuların görüşülmesinde koordinasyon merkezlerine üye olarak katılmaktadır. Ayrıca ulaşım koordinasyon merkezi toplantılarına gündemdeki konularla ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının (oda üst kuruluşu bulunan yerlerde üst kuruluşun) temsilcileri de davet edilerek görüşleri alınmaktadır.⁴

UKOME'nin kararları Meclis onayı ile birlikte yürürlüğe girmekte ve bütün kurum ve kuruluşlar için bağlayıcı olmaktadır. Bu konularda yerel yönetim organı yetkili olmasına rağmen merkezin çalışma esas ve usulleri ile bu kurullara katılacak kamu kurum ve kuruluş temsilcileri, İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenmektedir. Dolayısıyla çalışma esasları konusunda merkezi yönetim yetkilidir.

5393 sayılı Belediye Kanununun 15. maddesine göre belediyenin temel yetki ve görevlerinden birisi olarak toplu taşıma yapmak sayılmıştır. Ancak yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı üzere Büyükşehir olan yerlerde ilgili Büyükşehir Belediyesinin yetkileri çok daha fazladır. Belediyelerin görevleri daha çok günlük mahalli müşterek hizmetleri karşılama şeklindedir.

2.2.3. Kentiçi Ulaşım ile İlgili Diğer Mevzuat⁵

Bu konu ile ilgili çeşitli kanun ve yönetmelikler ile içeriklerinin özetleri kısaca aşağıda belirtilmiştir.

Karayolları Trafik Kanunu: Kanuna göre il ve ilçelerde belediyeler yapım ve bakımından sorumlu oldukları yolların trafik düzeni, güvenliği için gerekli önlemleri almak, sinyalizasyon, yatay ve dikey işaretlemeler yapmak gibi konularda sorumlu olacak trafik birimleri kurmakla görevlendirilmiştir. 2918 sayılı Kanun bugünkü haliyle kentiçi ulaşım

⁴ Dikkat edileceği üzere bu durum son dönemlerde kamu yönetimi sisteminde tartışılmaya başlanan yönetim kavramının pratik bir yansımasıdır. Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi ve pratik sonuçların yapısal arka planı için bkz. Birgül Ayman Güler (2005), “Yönetişim: Tüm İktidar Sermayeye”, **Devlette Reform Yazıları (içinde)**, Ankara Paragraf Yayınevi, s. 129–160.

⁵ Bu konudaki mevzuatın derlemesi için bkz. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı (2001), *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu; Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu*, Ankara, DPT, 2585/597, s. 14–16.

sorunlarına yeterli olmaktan uzaktır. Yasada cezai tedbirlere büyük önem verilmesine rağmen kentiçi tüzel ayrıma ilişkin yaya ve bisiklet gibi konulara gereken önem verilmemiş, bunların uygun kentsel alanlarda teşviki ile ilgili hükümler getirilmemiştir.

Otopark Yönetmeliği: 3194 sayılı İmar Kanununa göre çıkartılmış olan yönetmelik yerleşme yerlerinde araçların yol açtığı trafik sorunlarının çözümünde otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğunun ve otopark miktar, ölçü ve diğer şartlarının tespit ve giderilme esas ve usullerini düzenlemektedir. Yönetmelik hükümlerini Bayındırlık ve İskan Bakanlığı yürütür. Otopark yönetmeliği kentiçi ulaşımında otoparka yönelik sorunları saptamakta ve bu sorunlara çözüm getirmekte yetersizdir.

237 Sayılı Taşıt Kanunu: Genel bütçeye dahil tüm kamu kuruluşları⁶, KİT.ler, özel kanun ve kararnamelerle kurulu banka ve kuruluşlar, % 50'den fazla kamu hissesi bulunan kuruluşlar ve kamuya yararlı derneklerin kullanacağı taşıtlar konusunda düzenleme ve sınırlamalar getirilmiştir. Bu kanuna göre çıkartılan yönetmelikle kamu kuruluşlarınca işletilecek (veya ihale ile çalıştırılacak) servis araçları için belediyelerden servis aracı işletilecek yere ulaşım hizmeti verilip verilmediği ve yeterliliği konusunda görüş istenmektedir. Belediyelerin bu görevlerini yerine getirirken konunun kentiçi ulaşım planlaması ve trafik düzeni kapsamında değerlendirilip değerlendirilmediği yeterince açık değildir.

Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği: Kentsel alanlarda öğrenci taşıma hizmetlerinin düzenli ve güvenli hale getirmek, bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarını belirlemek, gerekli denetim hizmetlerini yapmak amacıyla düzenlenmiştir. Yönetmelik hükümlerini İçişleri Bakanı yürütür. Yönetmelikte araçların teknik tanımlaması eksiktir ve öğrencilere uygun taşıt tasarım ilkeleri konusunda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Yönetmelik hükümleri yeterince uygulanmamaktadır.

⁶ 2003 yılında yayınlanıp 2006 yılında yürürlüğe giren 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu'nu ile birlikte devlet bütçesinde kapsamlı değişiklikler olmuştur. Buradan hareketle 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu'na göre genel bütçe sayılan idarelere yapılan atıfları yeni kanundaki merkezi yönetim bütçesi içinde değerlendirmek gerekmektedir.

Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar (86/10553 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı): Bu kararla ulaşım ihtiyacının karşılanması için toplu taşımacılığın geliştirilmesi, plaka karaborsacılığının ve korsan taşımacılığın önlemesi, şoför esnafının korunması amacıyla taksi, dolmuş, minibüs ve servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilme usul ve esasları tespit edilmektedir. Bu kararı Bakanlar Kurulu yürütür. Bu karar kentiçi ulaşım ile ilgili diğer yasalarla belirlenen görev ve yetkilerle çakışmakta ve bazı durumlarda çelişmektedir.

507 Sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkârlar Kanunu: Bu kanuna göre esnaf ve sanatkarlarca üretilen mal ve hizmetlerin ücret tarifeleri bağlı bulundukları odaların önerisi ve birliklerin onayı ile belirlenir. Taksi, dolmuş ve servis ücretleri buna göre belirlenmektedir. Bu kanun hükümleri ile 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanunda toplu taşıma araçlarının bilet tarifelerinin yapılmasıyla ilgili hükmü, esnaf odasına bağlı araçlarda geçersiz sayılmıştır. Dolayısıyla büyük kentlerdeki kentiçi ulaşım daha bütüncül bir bakış açısı getirmiş olan 3030 sayılı yasanın ilgili hükümleri değiştirilmiştir.

6245 Sayılı Harcırah Kanunu: Bu kanunun 48. maddesine göre memuriyet yeri içinde geçici olarak görev yapan personele kanun kapsamına giren kurumlar tarafından işletilen taşıtlarda seyahat için kart verilmektedir. Kartların kimlere, hangi taşıtlar için ve hangi şartlarla verileceği İçişleri, Maliye ve Ulaştırma Bakanlıklarınca müştereken belirlenmektedir.

406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu: Kanunun 15. maddesi gereğince telgraf ve telefon idaresinin dağıtıcıları ile hat inşa ve tamiriyle ilgili çalışanlar seyahat ücretlerinden muaftır.

5584 Sayılı Posta Kanunu: Kanunun 13. maddesinin I. fıkrasında şehir içinde postayı taşıyan memur ve dağıtıcılar resmi idareler, belediyeler ve ortaklıklar tarafından alınan yolculuk ücretlerini ve bu ücretlere eklenen vergi ve resimleri vermekten muaf tutulmuştur.

1005 Sayılı İstiklal Madalyası Verilmiş Bulunanlara Vatani Hizmet Tertibinden Şeref Aylığı Bağlanması Hakkında Kanun: Bu kanunun 2. maddesine göre İstiklal Madalyası almış olanlar, Kore'de savaşanlar ve Kıbrıs Barış Harekâtına katılanlar, harp malulleri ve

kendilerine refakat eden eşleriyle şehit eşleri Devlet Demiryolları ve Denizcilik Bankası'nın iç hatları vasıtalarında birinci mevkide ve belediye vasıtalarında ücretsiz taşınmaktadır. Yukarıdaki üç yasal düzenlemenin sağladığı faydalar açık olmakla beraber, bu ve benzeri ücretsiz yolcuya yönelik muafiyetler gerçek bilet ücretinin hesaplanması ilkesi ile çelişen bir duruma yol açmaktadır.

2.3. Türkiye’de Kentiçi Ulaşımın Genel Sorunları

Yukarıda ifade edilmeye çalışılan genel somut durum değerlendirildiğinde mevcut hukuki yapılanma ile Türkiye’de kentiçi ulaşım sisteminin sorunsuz biçimde çalışan bir yapı olduğunu ifade etmek olanaksızdır. Her ne kadar gerek merkezi kalkınma planlarında gerekse belediyelerin daha mikro ölçekli planlama çalışmalarında kentiçi ulaşımına yer verilmişse de yeterli gelişme sağlanamamıştır.

Aslında bu çalışmada söz konusu sorunlar örneklem olarak seçilen Antalya kenti üzerinden tartışılacaktır. Fakat öncelikli olarak bütün ülke geneline yayılmış olan ve yapısal olarak nitelendirilebilecek bazı sorunlardan söz etmek gereklidir.

Kentiçi ulaşım sorununa etki eden faktörlere bakıldığında genel itibariyle dört ana başlık karşımıza çıkmaktadır.⁷ Bu başlıklardan ilki bölgesel faktörlerdir. Bu faktörler kentlerin sahip olduğu yönetsel, ekonomik ve ticaret merkezi olma gibi özellikleri ve önemleri dolayısıyla ortaya çıkmaktadır. Bunun yanı sıra kentin sahip olduğu tarihi eserler, doğal güzellikler, sağlık tesisleri, üniversiteler, spor kompleksleri ve sanayi tesisleri bakımından barındırdığı nitelikler de bölgesel faktörler açısından önemlidir. Bu faktörlerin zaman içinde gelişmesiyle birlikte kentiçi ulaşımın karşılayan yollarda ve araçlarda yetersizlik gibi sorunlar ön plana çıkabilmektedir.

İkinci olarak kentleşme olgusundan bahsetmek gerekmektedir. Özellikle yirminci yüzyılın son 20 yıllık sürecinde küreselleşme olgusunun ön plana çıkmasıyla birlikte kentleşme süreci de hız kazanmıştır. Sermayenin yanı sıra emeğin de bazı ülkeler arasında

⁷ Bu kavramlarla ilgili olarak bkz. Turgut Özdemir-Ayşe Turabi-Fusun Üçer-Ayhan Arık (2005), “*Kentsel Ulaşım Sorunları ve Çözümleri Üzerine Bir Araştırma*”, *Altıncı Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı (içinde)*, İstanbul, TMMOB İnşaat Mühendisleri Şubesi Yayını, s. 415–425.

dolaşıma açık olması bazı büyük kentlerin nüfusunun daha da artmasına yol açmış ve ‘dünya kenti’ gibi nitelemeler ön plana çıkmıştır. Daha önce de sıklıkla ifade edildiği üzere bu sürecin kentiçi ulaşım etki etmesi kaçınılmazdır. Artan nüfusla birlikte en temelde ulaşım talebinin artması sorunların daha da artmasına ve karmaşık hale gelmesine yol açmıştır.

Üçüncü olarak kentsel arazi kullanımından söz etmek gerekmektedir (İçişleri Bakanlığı, 2003; 213). Planlı kentsel arsa piyasası içinde oluşan değerlere maddi gücü yetmeyen ve kırsal kökenli olan büyük bir kesim imarlı alanları dışında yerleşim alanları seçmekte ve bu bölgeler belli bir yoğunluğa ve dolayısıyla oy potansiyeline eriştiğinde kentsel imkanlardan yararlanma şansı bulmaktadır. Bu durumun zaman içinde yasallaştırılması benzeri faaliyetlerin devam etmesine neden olmaktadır. Sonuç itibariyle, kentsel ulaşım planlarının rasyonelliğini zedelenmekte ve kentiçi ulaşım sistemi de bu durumdan zarar görmektedir.

Son olarak da toplu taşıma meselesinden söz edilebilir. Türkiye’de özellikle 70’li yıllardan itibaren hızla artan bir otomobilleşme eğilimi olduğu söylenmelidir. Otomobillerin toplu taşıma ile kıyaslandığında zaman, hız ve doğrudan istenilen yerel ulaşım gibi belirgin üstünlükleri vardır. Öte yandan özel otomobilin alternatifi olan toplu taşıma sistemleri de yeterince gelişmiş olmadığı için işin mali boyutunun haricinde bir kentlinin toplu taşımayı tercih etmesinin hiçbir nedeni kalmamaktadır. Kişilerin özel araç kullanımını artırmasının bir sonucu da trafik yoğunluğunda artış ve kirliliktir. Bu durum sadece ulaşım anlamında değil kentte yaşama anlamında da ciddi sorunlar doğurmaktadır. Örneğin her taşıt artan bir otopark talebi demektir. Ancak devletin resmi raporlarında da açıkça belirtildiği üzere ülkemizde Otopark Yönetmeliği’nin hükümleri uygulanmamaktadır (DPT, 2001: 14). Böylelikle sorunlar daha da vahim hale gelmektedir.

Özel taşımanın ikamesi olan toplu taşımada durum yetersiz olduğu için yukarıda belirtilen sorunlar çözülememektedir. Belediye otobüslerinin talebi karşılamaktan uzak olması, konforsuz ve kalitesiz hizmet vermesi, raylı taşıma sistemlerinin de yeterince yaygınlaşmamış olması söz konusu sorunların nedenlerindendir. Bunu çözmek için başvurulacak yollardan bir tanesi olan özel kişilere kamu hizmeti verme düşüncesi de sorunu çözmemiştir. Hatta bu imtiyaz alanların kamu yararından ziyade kendi yararlarına olan işler yapmaları başka sorunlar da ortaya çıkarmıştır.

Bunların yanı sıra sinyalizasyon sistemi, ara yolların bakımsızlığı gibi bir takım mikro ölçekli sorunlar da bulunmaktadır. Fakat genel itibariyle Türkiye’de kentiçi ulaşımın yukarıda ifade edilen ana çerçeveye oturduğu söylenebilir.

3. ANTALYA’NIN KENTİÇİ ULAŞIM SORUNLARI

Daha önceki kısımlarda genel itibariyle Türkiye geneline yayılmış olgulardan ve bunların doğurduğu sorunlardan söz edilmiştir. Ancak bu olguların daha net açıklanabilmesi için örneklem olarak seçilen bir kent üzerinden çözümleme yapmak daha isabetli olacaktır. Bu amaçla yukarıda çizilen genel çerçevede öncelikle Antalya’nın kentsel gelişimi kısaca açıklanacak ardından kentsel sorunlar ve kentin kentiçi ulaştırma sorunları incelenecektir.

3.1. Antalya’nın Kentsel Gelişiminin Yakın Tarihi

Antalya’nın son bir yüzyılda yaşadığı kentleşme süreci, tüm dünyanın ve de ülkemizin yaşadığı kentsel dönüşüm süreçlerinin bir parçasıdır. Bu bölümde öncelikle kısaca kentleşme olgusunun genel yapısına değinilecek, ardından Türkiye’nin durumu kısaca özetlenecek ve ardından Antalya’nın geçirdiği dönüşüm ana hatlarıyla ele alınacaktır.

İnsanlığın son yüzyıllarına damgasını vuran en önemli olgulardan bir tanesi de kentleşmedir; diğer bir deyişle ekonomik, toplumsal ve siyasi süreçlerin gelişme odağı kentlere taşınmıştır. Bu dönüşüm insan nüfusunun ezici çoğunluğunun kırsaldan kentlere göç etmesi ve aynı zamanda gelişen yaşama koşulları nedeniyle de insan nüfusunun hızla artması getirmiştir. Bu göçün alt yapısı ekonominin tarımsal ağırlıklı olmaktan, sanayi ağırlıklı olmaya yönelmesi; buna paralel olarak gelişen tarım teknolojisinin kırsaldaki emeğin tarımsal üretimdeki istihdamını gereksiz hale getirmesidir. Gelişen teknolojinin ortalama insan ömrünü uzatması, bunun yanında sağlıklı yaşama imkanlarının gelişmesi ve de ilerleyen tarım teknolojisi sayesinde beslenebilir insan sayısının artması gibi etmenler insan nüfusunu çok büyük oranlarda artırarak, kentleşme sorununu çözme çabasını devletlerin ve yerel yönetimlerin ana uğraşlarından biri haline getirmiştir.

Türkiye açısından, yukarıda kısaca anlatılan değişim süreci geç başlamış, ancak tarım teknolojisinin ilerlemesi ve de kentlerin insanlara daha çağdaş yaşam hayat koşullarını vaat ediyor olması gibi başlıca nedenlerle, en az geç kaldığı derecedeki bir hızla kırsaldan kentlere göçü 1950-60'lar itibariyle toplumsal gerçek haline getirmiştir. Bu göç sürecinin dalga dalga ilerleyişinde, 1980'lerin sonu itibariyle dünyada örneği az bulunan bir “terör” olgusu ise aşırı derecede etkili olmuştur. Doğu ve Güneydoğu Anadolu'nun kırsal bölgelerinden ve kentlerinden İstanbul, İzmir, Adana ve Mersin başta olmak üzere birçok ile yoğun bir iç göç yaşanmıştır. Antalya ise bu göç dalgasından Akdeniz Bölgesi'ndeki diğer illere nazaran biraz daha geç olsa da, etkilenmiştir.

Türkiye'de göç ve nüfus artışı, plansız kentleşmeye ve kentlere adeta öbek öbek eklenen ve hızla artan nüfusa yeterli alt yapı, sağlık ve eğitim gibi temel hizmetlerin sağlanamamasına neden olmuştur.⁸ “Gecekondu” hayatı bir gecekondu kültürünün, “gecekondu” tarzı örgütlenen bir ekonominin, gecekondu tarzında genişleyen plansız bir kentsel ulaşım sisteminin ve de yamalanarak kurulan altyapı hizmetlerinin temel dayanağı olmuştur.

Antalya kent merkezinin yakın tarihinin ele alınması ancak, halen kent merkezi ve yönetimi için sorun olan konular üzerinden olabilir. Yani Antalya'nın yakın tarihine bakmak, aynı zamanda Antalya'nın güncel sorunlarının da geçmişine bakmak demek olacaktır.

Antalya kentinin gelişmesi üzerinde her zaman için coğrafi konumunun dayattığı şartlar belirleyici olmuştur. Bu şartların belirleyiciliği ise kentin ulaşılabilirliği açısından kentin gelişimini etkilemiştir. Şöyle ki, 1950'lerde karayolunun yapılmasından önce, Antalya'nın sırtını yaslamış olduğu Batı Torosların geçit vermezliği yüzünden bu kentin Orta Anadolu ile ürün ve insan gücü alışverişi hep çok sınırlı düzeyde kalmıştır. Deniz yolu ile ulaşım ise mümkün olmasına rağmen, kentin 2100 yıllık tarihindeki çeşitli dalgalanmalardan etkilenmiştir.

Antalya bugünkü yat limanının etrafına İÖ 1. yüzyılda kurulmuş bir liman kentidir aslında. Bu Akdeniz'in diğer limanlarına göre küçük olan limanın gelişimi ise, çeşitli dönemlerdeki

⁸ Gerçekten de özellikle yerel düzeyde yayın yapan gazeteler tarandığında göç ve göç kaynaklı sorunların Antalya için dikkate alınması gereken olgular olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu konuda bir örnek için Antalya Kent Konseyi'nin çalışmaları izlenebilir. Bkz. “*Antalya İkinci İstanbul Oluyor*” **Sabah Akdeniz**, 10.3.1007

kendi dışındaki faktörlerden doğrudan etkilenmiştir. Örneğin, 15. ve 16. yüzyıllara kadar Akdeniz'deki önemli ve büyüyen bir liman kenti iken, coğrafi keşiflerin ticaret yollarını Akdeniz'den okyanuslara taşıması sonucunda gittikçe küçülen bir liman kenti haline gelmiştir.⁹

1950'lerde karayolu şebekesinin geliştirilmesi ve iç bölgelerle bağlantıların sağlanması, kıyı şeridinde toprak iyileştirme çabalarına hız verilerek taşkınların önlenmesine yönelik önlemlerin alınması, bataklıkların kurutularak sıtma ile mücadelede başarı sağlanması sonucunda, ticarete dönük tarımsal üretimin ve turizm sektörünün gelişmesinin önü açılmıştır. Ancak, 1970'lerde Mersin ve İzmir Limanlarının iç bölgelerle bağlantı kurma imkanlarının – gerek karayolu gerek demiryolunun buralarda daha gelişkin olması nedeniyle– daha iyi olması, bu iki limanın Antalya Limanı'nın Akdeniz ticari taşımacılığındaki öneminin gelişmesinin önüne ciddi bir engel haline gelmesine neden olmuştur. Yani, deniz yolu ile taşımacılık ve demiryolu taşımacılığının Antalya ekonomisinin ve kentinin belirli bir plan dahilinde gelişmesi konusunda doğrudan belirleyicidir. Ancak, demiryolu Antalya için 1935'lerden beri yapılması konusunda kanunlar çıkarılan projeleri hazırlanan ve sürekli tartışılan bir konu olmuştur.

Bu noktada şu iddia edilebilir ki, demiryolu ulaşımı bir kent için daha kapsamlı ve ana hatları kesin bir gelişmeyi ve planlamayı dayatırken, karayolu parçalı karakteri ile gecekondusal gelişmeye her zaman için zemin olmuştur. Antalya'nın yaşamakta olduğu kentsel gelişim ve hatta buna bağlı olan kent içi ulaşım sorunlarının altında yatan en önemli faktörlerden biri de, zamanında kente demiryolu altyapısının kurulmamış olmasıdır. Demiryolunun olmayışı deniz taşımacılığının gelişmesini de engelleyerek, Antalya Körfezi'nin iç ulaşımının bir sorun olarak Antalya kent içi ulaşımının üstüne binmesine neden olmuştur.

3.2. Antalya Kentinin Ulaştırılmaya Temel Olan Sorunları

Antalya 1980'lere kadar uzun yıllar başlıca şehirlerarası ulaşımının zor ve sınırlı olması nedeniyle, ülke ekonomisine tarımsal açıdan şimdiki gibi, neredeyse tam kapasite

⁹ Antalya tarihinin ayrıntıları ile ilgili olarak bkz. Hüseyin Cimrin (2006), *Bir Zamanlar Antalya; Tarih, Gözlem, Anılar*, Antalya, ATSO Yayınları

eklemlenmemiştir. Dahası, turizmin bu bölgedeki gelişmesi de bu yıllara kadar sınırlı olmuştur. 1980'lerin sonundaki “teröre” dayalı göçten ise, coğrafi konumu nedeniyle örneğin Çukurova bölgesi kadar ilk aşamada etkilenmemiştir. Ancak, 1990'larda öncelikle Antalya'nın bir “emekliler cenneti” olma eğilimi buraya belirli nitelikte bir göçün yönelmesine neden olmuş, ancak asıl hızlı ve kontrolden çıkmış plansız kentleşme sorunu 1990'ların başı itibarıyla gündeme gelmiştir.

Antalya'nın iki temel sorunu yoğun göç ve buna eşlik eden çarpık kentleşmedir. Çarpık kentleşmenin iki ana göstergesi ise, gecekondulaşma-kaçak yapılaşma ve kent içi ulaşım sıkıntısı yaşanmasıdır. Kent içi ulaşım sorununun kaynağı kentin tek merkezli gelişmesinin önünü alacak olan alt merkezlerin oluşturulmamış olması, kent içindeki trafik akışının ana düzenleyici unsuru olan otopark düzenlemelerinin tam yapılmamış olması ve de demiryolu-deniz taşımacılığı gibi alternatif ulaşım imkanlarının zamanında kurulmamış olmasıdır.

3.2.1. Göç, Hızlı Kentleşme ve Planlama

Tüm ülkede olduğu gibi Antalya iç göç almaya 1950'li yıllarda başlamıştır. 1957 yılında Ferrokrom Fabrikası'nın ardından dokuma fabrikasının, Orman Ürünleri İşleme Fabrikası'nın (ORÜS) ve diğerlerinin kurulması ile başlayan işçi ihtiyacını karşılamak için önceleri, köyden kente başlayan göç hareketine daha sonra, yeterli istihdam olanağı yaratılmadığı için Isparta ve Burdur kentleri de Antalya'ya göç vermeye başlamıştır.

Antalya, yukarıda sayılan istihdama yönelik yatırımların yanında, tarımdaki gelişmeler ve 1960'lı yıllardan sonra, turizmde yaşanan gelişmeler ve Antalya'nın doğal güzellikleri ile tarihsel zenginliklerinin yanı sıra, yıllık 300 günü bulan güneşli gün sayısı ile kışın deniz suyu sıcaklığının 17 derece, hava sıcaklığı ortalamasının 10 derece üzerinde olması; kıyıları, doğal kumul plajları ve turkuaz yeşili denizi ile turizmin cazibe merkezi haline gelmeye başlamıştır. 1970'li yıllarda başlayan planlı turizm hareketleri ve yatırımları, 1980'li yılların sonuna doğru yoğunlaşmış ve hizmete açılmaya başlanmıştır. Bu gelişmelere bağlı olarak cazibe merkezi haline gelen Antalya'ya talep artmış, yurt dışında çalışan işçiler ve iklimsel özelliklerinin cazibesi nedeni ile emekliler de Antalya'yı tercih etmeye ve Antalya'ya yerleşmeye başlamışlardır.

Tarım ve turizm sektörlerinde yaşanan bu hızlı gelişmeler ve yurt içindeki emeklilerin de kente yerleşme taleplerine paralel olarak hızla gelişen inşaat sektörü, turizm sektörü ve turizm sektörlerinin yarattığı yeni istihdam olanakları sonucu Antalya, hızla ülkenin her bölgesinden göç almaya başlamıştır. Yine ülkemizde çeşitli tarihlerde yaşanan deprem felaketleri ve 1980’li yıllarda Doğu ve Güneydoğu Anadolu’da başlayan terör olayları nedeni ile can ve mal güvenliğinin kalmayışı Antalya’nın aldığı göçün nedenleri olmuştur. Aldığı yoğun göç sonucu, Antalya’nın nüfusu hızla artmıştır. Mevcut istihdam olanaklarından daha fazla göç alması nedeni ile Antalya’da birçok sorunlar ve olumsuzluklar yaşanmış ve yaşanmaya da devam etmektedir.

2004 verilerine göre yıllık binde 42.16 nüfus artış hızı ile Türkiye'nin en çok iç göç alan ve büyüyen kenti¹⁰ olan Antalya'da, asıl sorun kentin alacağı aşırı olan yakın, orta ve uzun mesafeli göç karşısında gereken kapsamda planlamaların yapılmamış/yapılamamış olması ve de yapılmış olan planların tam anlamıyla uygulanmaması/uygulanamamasıdır.¹¹ Planlama ve uygulama sürecinde yerel yönetimlerin üzerine düşen görevi gerekli düzeyde yerine getirmemiş/getirememiş olması ise yapılan planlama hatalarının sonuçlarını daha da ağırlaştırmıştır.

Antalya kent merkezinin yıllar bazında nüfus artışı ve mekansal gelişme boyutları şu şekildedir:

Antalya Kentinin Tarihsel Süreçte Yayılma Alanı

Yıllar	Kentsel Alan (ha)	Nüfus	Gros Nüf. Yoğ. (k/ha)
1920	130	15.000	115
1950	270	27.500	102
1962	690	51.000	74
1983	2600	184.000	71
2002	9500	603.000	64

(Kaynak: TMMOB Mimarlar Odası, 2004; 14)

¹⁰ Dünya Gazetesi, 25.03.2004,

http://www.dunyagazetesi.com.tr/news_display.asp?upsale_id=166148&dept_id=2071

¹¹ TMMOB Mimarlar Odası (2004), *50 Yılda Antalya’da Planlama-Kentleşme ve Mimarlar Odası*, Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayını 10/3, s. 7-8

Bu tablodan da anlaşılabacağı üzere kentsel alan yaklaşık 73 kat artarken kent merkezinin nüfusu yaklaşık 40.2 kat artmıştır. Ancak, bugün Antalya metropolünün nüfusu (Büyükşehir Belediyeleri Kanunu'ndaki son değişiklikle anakente bağlanan beldeler de dahil edildiğinde) tahminen 1.000.000 kişiyi aşmış durumdadır.

Devlet İstatistik Enstitüsü'nün¹² 2000 yılı nüfus sayımından sonra yaptığı değerlendirmelere göre, Antalya 1975'ten beri en fazla göç alan ilk üç ilden biridir. Antalya'ya yönelen iç göç 1960-70'lerdeki hali ile büyük oranda kent merkezine yakın yerleşim birimleri (ilçeler ve diğer komşu iller) ile sınırlı kalmıştır. İzleyen yıllarda ise bu göç dalgasına uzak illerden – Ankara, İstanbul gibi büyük metropollerin yanında Orta Anadolu ve Doğu-Güneydoğu Anadolu yörelerinden ve hatta yurtdışından yönelen göç hareketi eklenmiştir. Bu nüfus hareketinin iki ana gerekçesi vardır: Birincisi, Antalya'da hızla gelişen turizm sektörünün istihdam potansiyelinin gittikçe artması ve ikincisi, ülke genelinde Antalya'nın yerleşime en uygun kentlerden birisi olduğu fikrinin yaygınlaşmasıdır.

Turizm sektörünün büyük bir gelişme göstermesi, buna bağlı olarak kentteki ticaret ve hizmetler sektörlerinde de kapasitenin artması, Antalya'ya göçü daha da artırmıştır. Bu artışla Antalya, 1990 yılında yapılan nüfus sayımı sonuçlarına göre Türkiye'de en çok nüfus artışına sahip il olmuştur. Göç eden nüfusun sosyal yapısını incelediğimizde, büyük bir çeşitlilik gözlenmektedir. Antalya'ya iş bulmak için gelenlerin dışında, yatırım için gelenler, daha iyi bir çevrede (gerek doğal, gerekse sosyal) yaşamak için gelenler de olmaktadır. Ayrıca yaşam koşullarının büyük kentlerde zorlaşması, Antalya'nın daha kolay yaşanılır bir kent olması ve iklimsel özellikleri nedeniyle azımsanmayacak oranda emekli nüfus da göç etmektedir. İş bulmaya gelen nüfus, gecekondulaşmayı hızlandırmakta, orta gelir grubunu oluşturan emeklilerle Antalya'ya yerleşmek için gelenler genellikle kooperatifler kanalıyla, üst gelir grubundakiler de spekülâtif amaçla gayrimenkul sahibi olmak istemleriyle kentin yerleşim alanının büyümesi için baskı unsuru olmuşlardır (TMMOB Mimarlar Odası, 2004; 16).

Yoğun göç nedeniyle hızla nüfusu artan ve buna bağlı olarak konut ihtiyacı ile hızla büyüyen Antalya kent merkezinin planlanmasında ve yapılan planların uygulanma sürecindeki

¹² 2005 yılında değişen adıyla Türkiye İstatistik Kurumu'nun.

yanlışlıklar ve olumsuzluklar nedeniyle, kentte yaşanmaması gereken sorunlar günümüzde yaşanmaktadır. Radikal önlemler alınmadığı takdirde yaşamaya devam edileceği tahmin edilmektedir.

Antalya kent merkezinin çağdaş şehircilik anlayışıyla planlanmasına ilişkin çalışmalar 1950'lerde başlamıştır. En kapsamlı ve bilimsel verilere dayanan plan 1980 yılında onanmıştır. Bu Nazım İmar Planında 2000 yılı için öngörülen nüfus 650.000 kişidir ve aynı zamanda güçlü bir ulaşım ağının kurulması karar bağlanmıştır. Bu planda ayrıca, kentin doğudaki tarımsal alanlara doğru değil, batı yönünde ve özellikle de kuzeye (Torosların eteklerine) doğru gelişmesi gerektiği belirtilmiştir. Ancak, sonuç itibarıyla, kent öncelikle doğu yönünde yapılaşmış, kuzeye yönelen yapılaşma ise yoğun gecekondulaşma yönünde olmuştur. Recep Esengil'e göre bütün bu süreçte olumsuz yönde belirleyici olan ana faktör ise, 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu ile plan yapma, değiştirme ve onama yetkilerinin belediyelere verilmesinin çarpık kentsel genişlemenin önünü açmış olmasıdır.¹³ Aslında sorunu doğrudan belediyelere yüklemekten ziyade popülist ve pragmatist yerel siyaset anlayışının buna yol açtığını ifade etmek daha doğru olacaktır. Çünkü izleyen yıllarda sık sık meclis kararlarıyla yapılan plan tadilatları sonucunda, planın ilk halindeki kararlarından büyük oranda uzaklaşmıştır. Şöyle ki; 1980'den sonra yaşanan hızlı ve sağlıklı kentleşme, 09/05/1985 tarih ve 18749 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Yasası sonucu imar yetkililerinin yerel yönetimlere verilmesi ile başlamıştır. Yetkiler yerel yönetimlere verilirken yeterli denetim mekanizmalarının yasada oluşturulmaması, sivil toplum örgütleri ve ilgili meslek odalarının planlama sürecinin dışında bırakılması, yerel yönetimlere yeterince mali kaynak aktarılmaması, seçilen siyasilerin siyasi rant beklentisi ile yapsatçı müteahhitler ve halkın kentsel rant beklentileri, o dönem belediye meclisleri üyelerinin ağırlıklı olarak yapsatçı müteahhit olmaları ve kendilerini plan onayan değil plan yapan kurumlar olarak görmeleri birleşince, kentlerin planları, herhangi bir bilimsel ve teknik çalışma yapılmadan yapılmaya ve değiştirilmeye başlanmış, yine yoğunluk artırıcı plan notları ve lejant değişiklikleri ilavesi ile kentlerin çarpık yapılaşması, doğal ve kültürel çevrenin yok olması süreci hızlanmıştır. Örneğin

¹³ Recep Esengil (2002), *"Antalya'nın Son Yüzyılı"*, **Antalya'da Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Antalya Şubesi, s. 21–22; *50 Yılda Antalya'da Planlama-Kentleşme ve Mimarlar Odası*, Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayını 10/3, 2004, s. 15–16.

Antalya’da, o dönem imar planı lejantında yapılan değişiklikle subasman kotu 0,50’den +2,50’ye çıkarılmış, 2,50 m. Yükseklik (zemin kat) 1. bodrum kat olarak adlandırılan emsal harici bırakılmış ve iskana açılmıştır. Bu kullanımın büyük bölümü ticaret (dükkan) olarak gerçekleşmiş konut alanlarında zeminler ticaret olarak yer almış, dolayısıyla işyeri ve ticaret bütün kentte yayılmış, kentlilerin konut alanlarından kent merkezindeki iş yerlerine ulaşım gerekliliği de azalmıştır. Yine aynı dönemde kapalı çıkmalar ve her katta her merdivenin 16.00 metrekarelik kısmı emsal harici bırakılmış ve bu kararlara bağlı olarak planlarla getirilmiş yoğunluk kararları 2.5, 3 katına çıkmıştır. Artan yoğunluk kararlarına bağlı olarak kentin ulaşım ve otopark gibi altyapılarında herhangi bir iyileştirme yapılmadığı için her geçen gün artan bir sorun haline gelmiş ve sorun olarak devam etmektedir.

Antalya merkezine 1994’te “Büyükşehir” statüsü verilmesiyle birlikte yeni bir imar planı hazırlanmaya başlanmış ve 1996’da onaylanmıştır. Bu plana rağmen de çarpık kentleşme artarak sürmüştür.

1980’li yıllardan sonra nüfusu hızla artan ve sürekli olarak plan revizyonu yapılan (özellikle rant amaçlı) kent merkezinin kapsamlı ulaşım ana planlarının yapılmadığı ve hayata geçirilmediği; bu yüzden de kentte ulaşım ve otopark sorununun sürekli büyüdüğü her vesileyle dile getirilmektedir.

3.2.2. Antalya Kent Merkezinin Ulaşım ve Planlama Sorunları

Bir kentteki gündelik hayatı her açıdan olabildiğince yaşanabilir kılacak olan temel unsurlardan bir tanesi kent içi ulaşımıdır. Ulaşımın planlanması aşaması ise yerel yönetimlerin bir kente karşı temel sorumluluklarından biridir. Bu planlama sorumluluğu ise, insanların gitmek istedikleri yerlere en ekonomik, en rahat, en hızlı, en güvenli ve en çevreyi korur biçimde ulaşmalarını sağlamak üzere çözümler üretilmesi anlamına gelir. Bu çözümler ise, hangi toplu taşıma araçlarının, hangi güzergahlarda kullanılacağı, ulaşım hatlarının işletilme biçimi ve de kent merkezi ile alt merkezlerine ilişkin düzenlemelerin yapılarak yollardaki trafik yoğunluğunun ayarlanmasından oluşur. Ancak, akış halindeki yaya ve araç trafiğinin düzenlenmesinin en önemli parçaları aynı zamanda şunlardır; toplu taşıma araçları için durakların düzenlenmesi; yayaların rahat hareket edebilecekleri kaldırımların, parkların ve

benzeri kamusal alanların varlığı; en önemlisi de Türkiye gibi toplu taşımacılığın tam anlamıyla gelişmemiş olmasına bağlı olarak özel araçların sayısının fazla olduğu bir ülkede kent merkezinde yeterli otopark alanlarının oluşturulmasıdır.

Otopark sorunu Antalya'nın Türkiye ile ortak sorunudur. Bu sorunun kaynağı bir yandan planlama ya da plan uygulama eksiklikleriyken, diğer yandan ve çok daha güçlü bir biçimde yerel yönetimler üzerinden illegal rant yaratılması-yani mafya ekonomisinin egemen oluşudur. Yerel bir gazetenin köşe yazarı olan Ali Buldu bu durumu şu şekilde özetlemektedir:

“En önemli sorun kent merkezindeki gelişigüzel otoparklar. Kimin işlettiği, kime ait olduğu veya kimin sorumlu olduğu bilinmeyen sözde otoparklar gelişigüzel kişiler tarafından işletiliyor. Bu kişiler cadde aralarındaki moloz yığınlarıyla dolu olan bölgeleri araçlarla dolduruyor. Üstelik vergi levhası bile olmayan bu kişiler milyarlarca liralık araçların anahtarlarını alıyor. Park eden çarpsa, ya da kötü bir düşünceyle arabayı alıp gitse sorumlu tutacağı kimse yok. Bu otoparkların veya işletmecilerinin sorumluları kim işte orası da karışık .Bir taraftan polis, bir taraftan maliye, diğer taraftan belediye... Herkes sorumlu görünüyor ama kimse sorumluluğunu yerine getirmiyor. Adamlar gelişigüzel yerleri otopark olarak çeviriyor. Bir sandalyeyle darphane haline getiriyor. Şayet otopark değil de, yakınlarına park ederseniz aracınızı lastiği patlamış olarak bulabiliyorsunuz. Ya da dayak yiyorsunuz. Yok işte, bunların sorumlusu yok.”¹⁴

Bu yakınmalardan çıkarılacak sonuç gayet açıktır; yerel yönetimlerin planlama eksikliğinin bedelini vatandaşlar otopark ücreti yerine bir nevi haraç vererek; kent merkezi ise, gereksiz yere aşırı trafik yoğunluğu yaşayarak ödemektedir. Bu durum kentsel alanların arsa spekülasyonlarının haricinde de rant olarak kullanıldığının bir diğer göstergesidir.

Söz konusu otopark sorununu besleyen en önemli nedenlerden bir tanesi günümüzde bütün büyük kentlerdeki en önemli olgulardan bir tanesi olan büyük alışveriş merkezleri ve spor kompleksleri gibi yapıların giderek çoğalmasındır. Bu merkezlere gelen kişilerin genelde orta ve üst düzey gelir grubuna ve bireysel kentiçi ulaşımı tercih ettikleri düşünüldüğünde otopark sorunu bir kez daha gündeme gelmektedir. Antalya için de durum farklı değildir. Son yıllarda söz konusu alanlar büyük bir artış göstermektedir. Bu amaçla büyük alışveriş merkezi ve spor

¹⁴ *Antalya Ekspres Gazetesi*, 03.03.2005,

komplekslerinin bulunduğu bazı yerlerin metrekaresi olarak yayıldığı alanlar sorun ile ilgili geniş bilgi verebilecektir.

Kentsel Merkez	İnşaat Alanı m2	Otopark İhtiyacı Oto adet
<i>Migros Konyaaltı</i>	50.000	1000
<i>Kipa</i>	32000	640
<i>Real H. İşcan Kül. Mer.</i>	11059	356
<i>Eski Otogar</i>	74051+101000 (otopark)	1481
<i>Tekpa Konyaaltı</i>	9170	184
<i>Makro Konyaaltı</i>	7021	140
<i>Tansaş Konyaaltı</i>	1773	36
<i>Beyaz Dünya Lara</i>	16100	322
<i>Gima Lara</i>	10290	206
<i>Laura Lara</i>	24111	482
<i>Turkmall-Dokuma</i>	237022	4740
<i>Yeni Stadyum-30000 kişi</i>		6000

Bu tablodan¹⁵ da anlaşılacağı üzere yeni açılan her merkez yeni bir otopark ihtiyacı anlamına gelmektedir.

Antalya'nın ana arterlerindeki trafik sıkışıklığının giderilmesi amacıyla son belediye başkanının icraatları soruna geçici çözüm niteliğindedir. İlk başvurulmuş yöntem, “*Muhafazakar Büyükşehir Belediyeciliği*”nin temel uygulaması olan köprülülük kavşak yapımıdır. Ancak, kapsamlı ve kent merkezinin ihtiyaçları dikkate alınarak hazırlanmış olan bir ulaşım ana planı söz konusu değildir. Yukarıda belirtildiği gibi, bir ulaşım ana planının temel unsurları merkez-alt merkezlere ilişkin düzenleme, otoparklar, yollar ve ulaşım araçları bir arada düşünülerek yapılması gerekmektedir. Ayrıca, söz konusu kavşaklar genel bir planın parçası olmadıkları gibi, sadece özel araç trafiğini hızlandırma amacına sahiptirler. Bu amacın

¹⁵ Bu tablo ilgili alanlardaki yöneticilerle yapılan görüşmelerden ve yazışmalardan derlenmiştir. Rakamlar 2006 yılı sonu itibarıyla.

bir kentte başarılı olabilmesi ise, ancak belirli bir yoğunluğun üzerindeki bütün kavşakların bu şekilde dönüştürülmesi ile mümkün olabilir ki bunun finansmanı da çok zordur.

Antalya'nın 1980'deki planda da öngörülen fakat bir türlü çözüm bulunamamış olan bir diğer sorunu da kentin tek merkezli olarak gelişmesi ve bu merkezin özellikle trafik yükü hafifletecek olan alt merkezlerin oluşturulamamış olmasıdır. Kale Kapısı bölgesi Antalya metropolünün hem idari hem de ticari merkezi konumundadır. Bu haliyle bu tek merkezliliğin getirileri sadece trafik sıkışıklığı, otopark sorunu ve aşırı yükselmiş olan ranttır.

Antalya'da fiziki şartların uygun olması ve gereken finansmanın da sağlanabilir olmasına rağmen, hafif raylı sistemlerden ve deniz taşımacılığında kent içi ve yakın çevresinde yararlanılmamaktadır. Antalya'nın doğusunda bulunan havaalanında gelen turistlerin batı kesimindeki turizm tesislerine ulaşmak isterken, doğrudan doğruya kent içi trafiğe yoğun bir yük getirmektedirler. Antalya kent içinde varolan kısıtlı hafif raylı taşıma sisteminin gelişmesi sağlanmamıştır. Özellikle, kuzeydeki Kepez ve doğuya doğru olan ilçelere raylı sistem bağlantısı hem yolcu hem de yük taşımacılığında ciddi rahatlama sağlayabilecekken bu alternatif dikkate alınmamıştır.

Bu sorunların resmi olarak nitelenebilecek belgelerde nasıl ele alındığı da değerlendirilmesi gereken bir meseledir. Antalya Büyükşehir Belediyesi'nin hazırladığı faaliyet raporlarının 2005 ve 2006 yılı için kentiçi ulaşım bölümü bu değerlendirmenin yapılabilmesi için örnek olabilecek niteliktedir.¹⁶

Bu raporlarda kentin çok merkezli bir yapıya dönüştürülmesi, kavşak sorunu kaynaklı sıkıntıların giderilmesi, kentsel rantın kamu yararı çerçevesinde kullanılması gibi unsurlar ayrıntılı biçimde ele alınmamıştır. Raporlardan elde edilen bilgilere göre yerel yönetimin faaliyetleri yapısal çalışmalardan ziyade daha çok pratik sorunlara çözüm bulabilecek niteliktedir. Örneğin kentin tek merkezli yapılanmasından kaynaklanan trafik sıkışıklığını uzun vadede çözmek yerine kent merkezine ulaşan araçları denetleme üzerine kurulan “Kent

¹⁶ Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığı (2005), *Faaliyet Raporu- 2004*, Antalya, ve Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığı (2006), *Faaliyet Raporu-2005*, Antalya, (Raporlara Belediye Arşivinden ulaşıldığı için sayfa numarası bulunmamaktadır) İlgili bilgiler Ulaşım Hizmetleri Daire Başkanlığı'na bağlı Toplu Taşıma Şube Müdürlüğü, UKOME Şube Müdürlüğü ve Trafik Şube Müdürlüğü ile ilgili faaliyet bölümlerinden edinilmiştir.

Merkezi Trafik Sirkülasyon Projesi” de bu duruma bir örnektir. Bu raporlardaki en ciddi proje olarak da raylı sistem çalışmalarını göstermek mümkündür. Ancak bu proje de sorunlar içermektedir.

Antalya’da ilk defa ciddi bir şekilde Ulaşım Master Planı 1999–2004 döneminde yapılmaya çalışılmıştır. Ulaşım Master Planı hazırlık çalışmaları kapsamında kavşak sayımları da aynı ciddiyetle yapılmıştır. Sayımlar sonucu, bugün için Antalya’da raylı sisteme gerek olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Ancak raporda Antalya’da ciddi bir şekilde kavşak düzenlemelerine gerek olduğu (2004’tekiler gibi) minibüslerin sayılarının gözden geçirilerek azaltılmasına, otobüslerin disipline edilmesi ve çoğaltılmasına gerek olduğu belirlenmiştir. Dönemin Büyükşehir Belediye Başkanı’nın bütün istemine karşı plancı tarafında zorlamam yapılmadığı ve raylı sistem sonucu çıkarılmadığı Antalya’da birçok kişi tarafından ileri sürülmektedir.

Yine bugün bile kentte, Makine Mühendisleri Odası tarafından belediyeyle tartışmalar yaşanmakta olmasına karşın, Mimarlar Odası 2020–2040 yıllarına kadar Antalya’da raylı sisteme gerek olmadığını, kavşaklarda geometrik düzenlemeler yapılarak sinyalizasyon senkronizasyonu ile yeşil dalga uygulamasının ve minibüslerin otobüse çevrilerek, otobüslerin disipline edilmesinin gerektiğini savunmaktadır.

Antalya’da raylı sistemin hayata geçmemesinin nedeni yukarıda da detaylı olarak açıklandığı gibi, 3194 Sayılı İmar Kanunu il belediyelerine denetimsiz olarak verilen plan yapma yetkisi ile Belediye Meclis üyelerinin kendilerini plan onayan değil, plan yapan kişiler olarak görmeleri ve bu yetkileri ile kentin konut bölgelerinde de plan lejantına maddeler ilave ederek, konut alanlarında ticaret yapımına olanak tanımları sonucu, toplu taşıma gereksiniminin azalmış olmasından kaynaklanmaktadır.

Antalya’da ulaşım sisteminde raylı sistem ancak, 1/50000 ve 1/25000 ölçekli planlarda yeni yatırım alanları, yeni toplu işyeri alanlarının, yeni cazibe merkezlerinin planlanması ile mümkün olabilecektir. Bu dönem Büyükşehir Belediyesi’ne yapılan planlarda hiçbir şekilde böyle bir karara rastlanmamıştır. Bu nedenle Büyükşehir Belediyesi son yaptığı ulaşım

alışmalarında Makine Mühendisleri Odası'na göre cadde tramvayı, Büyükşehir Belediyesi'ne göre hafif raylı sistem olarak adlandırılan ve Büyükşehir Belediyesi'ne, Kepez'den Meydan'a kadar uzanan 11,5 km'lik raylı sistem hattı için sayımlara müdahaleler yapılması gerektiği kentte iddialar arasındadır.

Antalya Ulaşım Master Planı'nın, kente dahil edilen yeni belde belediyeleri ile birlikte yeni oluşan belediye sınırlarını da kapsayacak şekilde yapılması (eski mücavir alan sınırları içinde Büyükşehir Belediyesi'nce yapıldığı iddia edilmektedir) ya da revize edilmesi gerekirdi. Oysa Belediye daha havza ölçeğinde ciddi bir 1/50000 ve 1/25000 Çevre Düzeni Planı ve Nazım İmar Planlarını dahi yapmamıştır. Bu planlar yapılmadan ve bu planlarla ilişkili ulaşım planı yapılmamışken raylı sistem seçimi yapmak güzergah belirlemek doğru olamayacaktır. Ancak uzun vadede Antalya için dünyanın birçok büyük ve çağdaş kentlerinde olduğu gibi metro veya hafif raylı sisteme gereksinimi olacaktır. Sistemin planlanmasının bugünden planlanarak altyapısının oluşturulması gerekmektedir.

Bütün bu gelişmeler dışında belediye Ulaşım Master Planı çalışmalarını bitirdikten sonra dahi kentte, ulaşım sistemi üzerinde ciddi olumsuzluklara neden olacak, herhangi bir bilimsel çalışma yapmadan plan değişiklikleri yapmıştır. Örneğin bugün 100. Yıl Spor Alanları'nın bulunduğu bölgeye 30000 kişilik stat, 10000 kişilik kapalı spor salonu, 200000 metrekare ticari alan planlanmıştır ki bu tadilat bile Ulaşım Master Planı'nı ve ulaşımı altüst etmeye yetecektir.

Kentte faaliyet gösteren sivil toplum örgütleri de kentiçi ulaşım konusunda yapılanlardan tatmin olmamaktadır. Çeşitli defalar Antalya Meslek Odaları Eşgüdüm Kurulu'nun yaptığı basın açıklamalarından edinilen bilgilere göre kentte kurulması düşünülen cadde tramvayı mevcut sorunlara uzun vadeli çözüm getirmekten uzaktır. Tam tersine kavşaklarda sorunlar yaratacaktır. Yapılan çalışmalara göre 2040 yılındaki Antalya nüfusu düşünüldüğünde cadde tramvayı kentlilerin taleplerini karşılamayacaktır. Çünkü bu sistemde bir yönde bir saatte taşınan yolcu sayısına bakıldığında 15000 ile 25000 arasında kişi taşıyacaktır. Oysa Antalya'nın ihtiyacı ise bundan çok daha fazla yolcu taşıyabilecek bir sistem olmalıdır.

3.3. Antalya'nın Kentiçi Ulaşım Sorunlarına Yönelik Çözüm Önerileri

Bilimsel çerçeveden bakıldığında sorunların daha çok yapısal nitelik taşıyan öğeleri yukarda belirtilmiştir. Ancak bu sorunların çözümsüz olmadığını ve buna yönelik politikaların gerek merkeziyetçi gerekse adem-i merkeziyetçi bir görüş çerçevesinden ulusal veya yerel düzeyde çözülebileceğini iddia etmek de olasıdır. Bunun için de değişik başlıklar altında sıralanmış bazı önerilerde bulunmak gerekmektedir. Şüphesiz ki bu çalışmaların ilk ve en belirgin ögesi Nazım İmar Planı Revizyonu ve Ulaşım Master Planı'nın ele alınmasıdır. Söz konusu çözüm önerilerini içeren değişik başlıklarda bu hukuki yollarla hayat bulacaklardır.

Bu yollara geçmeden önce çeşitli politik ve sosyal aktörlerin kentiçi ulaşım sorunları konusunda ortaya attığı çözüm önerilerini de dikkate almak gerekmektedir. Antalya Kent Konseyi'nin hazırlamış olduğu bir rapora göre sistem özellikleri belirlenen ana alternatifler daha önce kalibrasyonu gerçekleşmiş bulunan ulaşım modelinde test edilerek hedef yılı yolculuk talepleri altındaki performanslarının incelenmesinin uygun olacağı belirtilmektedir (Antalya Kent Konseyi, 2001; 49). Yine aynı rapora göre kentiçi ulaşım için getirilen çözüm önerilerinin hepsi maliyet fayda analizlerine tabi tutulmalı ve kamu yararı öngörüldüğü takdirde hayata geçirilmelidir.

3.3.1. Kentin Tek Merkezli Yapısının Dönüştürülmesi: Antalya İplikli ve Pamuklu Dokuma Fabrikası Örneği

Antalya'nın tek merkezli gelişme darboğazından ve beraberinde özellikle kent içi ulaşımına ilişkin birçok sorundan kurtulmasının yolu alt merkezlerin oluşturulmasından geçmektedir. Bir alt merkez olmaya en uygun mekan ise, kent içinde kalmış olan ve de Özelleştirme İdaresi'ne bağlanarak üretimi çoktan durdurmuş olan Antalya Pamuklu Dokuma Sanayi AŞ.'nin 280.000 metre karelik alanıdır. Burasının hem bir alt merkez hem de bir kent parkı olarak düzenlenmesi söz konusudur. Ancak, son aylardaki gelişmeler, burasının aşırı yüksek bir rant paylaşımına konu olduğunu göstermiştir.

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından onaylanan ve Antalya'daki ilgili belediye başkanlıklarına gönderilen özelleştirme kapsamındaki *Antalya Dokuma Fabrikası'nı*

kapsayan 1/1000 ölçekli Nazım İmar Planı'nın, 3194 Sayılı İmar Kanunu'na ve de ilgili yönetmeliklere aykırı olduğuna ilişkin başvurular, Mimarlar Odası, Elektrik Mühendisleri Odası, Makine Mühendisleri Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası'nın Antalya Şubeleri tarafından Antalya Büyükşehir Belediyesi'ne, Kepez Belediyesi'ne ve Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na iletilmiştir. Ayrıca, bu başvurularda ifade edildiğine göre; "ÖİB'nca onaylanan planların, Antalya kentinin kentsel ve çevresel standartlarının yükseltilmesi amaçlanarak hazırlanmış mevcut planlardaki ana kullanım kararlarını ve temel plan stratejilerini gözardı ederek hazırlanmış olmalarından dolayı kabul edilmesi mümkün değildir."

Antalya Büyükşehir Belediyesi tarafından ilgili sivil toplum örgütlerinin de görüşlerini almak suretiyle hazırlatılan ve 2001 yılında onanan Nazım İmar Planı yasal mevzuat çerçevesinde bu alanın kent içindeki bir alt merkez, kent meydanı ve kent parkına dönüştürülmesini öngörmekteydi. Ancak, daha önceden ÖİB burasını Kepez Belediyesi'ne vermiş olmasına rağmen, yeni bir planı onaylayarak uygulatmak istemektedir ve bu plan da yukarıda anılan sivil toplum örgütlerinin iddiasına göre, nazım plan stratejilerine aykırı, çevre imar planı bütünlüğünü bozan ve ranta dönük niteliktedir.

Dokuma Fabrikasının tarihsel, siyasi ve iktisadi yönü bir tarafa bırakılırsa kamu yararı çerçevesinde kullanılması düşünüldüğünde kentsel gelişmeye yeni bir alternatif olması da önemli bir öge olarak karşımıza çıkmaktadır. Daha önce çeşitli kentsel merkezler çevresinde verilen tabloda yer alan veriler de incelendiğinde Dokuma Fabrikasının önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Söz konusu alanın Antalya'nın kentinin yeni bir merkezi olarak tasarlanması şu anki merkezdeki ulaşım yoğunluğunu azaltacak ve daha akıcı bir kara trafiği ortaya çıkacaktır.

3.3.2. Kentiçi Otopark Alanlarının Genişletilmesi

Antalya için yapılacak İmar Planı revizyonu ve yeniden hazırlanacak olan Ulaşım Ana Planıyla kent merkezindeki varolan araç yoğunluğu ve de önümüzdeki en az 50 yıla ilişkin kentiçi trafik öngörüsü dikkate alınarak, merkez ve alt merkezlerdeki aşırı araç yoğunluğunu önlemek üzere katlı otoparkların hızla yapılarak hizmete sokulması gerekmektedir. Bu şekilde, bir yandan kent merkezine ulaşmış olan araçların park alanı ararken veya bulamazken

neden oldukları trafik sıkışıklığı giderilebilecek; diğer yandan ise, otopark hizmetlerinden devletin vergi kaybı önlenecek ve de vatandaşlar araçlarını daha sağlıklı ve güvenli bir biçimde park edebileceklerdir. Ayrıca, böyle bir uygulamanın otopark ücretlerine de belirli bir standart getirerek, otopark ücretlerini düşüreceği de kesindir.

3.3.3. Kentte Metro Sisteminin Kurulması

Günümüzde Antalya’da kentiçi ulaşım sorunu çözmek için düşünülen yapısal çözüm önerisi hafif raylı sistemdir. Oysa bu sistem uzun vadede ihtiyacı karşılamayabilecektir. Çünkü yolcu taşıma kapasitesi çok yüksek değildir. Bu konuda raylı ulaşım türlerinin bir sınıflandırması yapıldığında üzerinde uzlaşılmış bir tanımlama vardır.¹⁷ Buna göre bir yönde bir saatte taşınan yolcu sayısına göre 10000 ile 15000 yolcu taşıyan sistem Tramvay, 15000 ile 25000 arası yolcu taşıyan sistem Hafif Raylı Sistem, 30000 ile 50000 arası yolcu taşıyan sistem Metro ve 50000’den fazla yolcu taşıyan sistem Bölgesel Tren olarak adlandırılmaktadır.

Antalya’nın 2040 yılında ortaya çıkacak ihtiyaçları çerçevesinde düşünüldüğünde kentin ihtiyacı olan şey Metro sisteminin kurulmasıdır.¹⁸ Bu sayede zaman içinde hızlanacak nüfus artışıyla birlikte ortaya çıkacak talepler de karşılanmış olacaktır. Oysa büyük maliyetlerle yapılacak olan mevcut hafif raylı sistem projesi kısa süre sonra ihtiyacı karşılamayacak duruma gelebilecektir.

3.3.4. Antalya Körfezi İçinde Denizyolunun Kentiçi Ulaşımında Kullanılabilir Hale Getirilmesi

Antalya Körfezi’nin kendi içinde kurulacak bir deniz otobüsü ve feribot ağı, hem Antalya’nın çevresel ulaşımını çok ekonomik ve çevreci bir biçimde çözecek, hem de çevresel ulaşımın kent içi ulaşımına getirdiği yük hafiflemiş olacaktır.

¹⁷ Bu tanımlama Antalya İnşaat Mühendisleri Odası ile yapılan yazışmadan alınmıştır.

¹⁸ Bu konu ile ilgili metro görüşünü destekleyen bir çalışma için bkz. Vedat Belen (2006), “Antalya Kentiçi Toplu Taşıma Sorununa Metro Çözümü”, **Kentiçi Ulaştırma Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi Paneli Kitabı**, Antalya, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını, s. 70–83

Şüphesiz ki bu öneri ile ilgili maliyet fayda analizleri yapmak modern kamu yönetimi anlayışının en temel gereklerinden bir tanesidir. Ancak yapılan çalışmalar deniz ulaştırmasının Antalya'nın sorunları için önemli bir alternatif olduğunu ortaya koymaktadır. Fakat bu durum uzun vadede değerlendirilecek bir öneridir.

3.3.5. Kısa Vadede Yapılabilecek Çözümler¹⁹

Kısa vadede Antalya'nın kentiçi ulaşımına getirilebilecek çözüm önerileri genel itibariyle kara ulaşımı üzerinden gelişmektedir. Çünkü diğer sistemler daha yapısal çözümler bekleyen alanlardır. Kara ulaştırmasını ise daha çok sorunlar üzerinden değerlendirmek daha doğru bir yaklaşımdır.

İlk olarak yolların belirli standartlarda olması önemli bir durumdur. Şerit sayılarının ve aralıklarının sabit olması ve uluslararası ölçütlere göre belirlenmesi gerekmektedir. Trafik ışıklarının yol düzenini ayarlama işlevi unutulmamalı ve gerekli yoğunluğun olduğu bütün noktalarda sinyalizasyon sistemi bulunmalıdır.

Bunun yanı sıra daha önce de belirtildiği gibi sürekli kavşaklar üzerinden kentiçi ulaşımı düzenlemeye çalışmak isabetli bir çözüm değildir ve belirli sorunları bulunmaktadır (Sütaş, Kaynak, 2006: 97–105) Bunun için bu alanların dikkatli ele alınması kavşak giriş ve çıkışlarının düzgün biçimde düzenlenmesi gerekmektedir.

Kentiçi ulaşımında bir diğer önemli mesele de hız ayarlamasıdır. Kentiçi trafik kazalarının önemli bir oranı aşırı hızdan kaynaklanmaktadır. Onun için hız ayarlamaları önemsenmeli ve sık denetim yapılmalıdır.

Toplu taşıma çerçevesinden de bazı düzenlemeler önemli olabilir. Daha ucuza daha hızlı ve güvenli ulaşım yapılması zor gibi görünen ama iyi bir çalışmayla altından kalkılabilecek bir hedeftir. Öte yandan özellikle mesai saatlerinin başlangıç ve bitiş saatlerinde belirli iki hat arası durmadan ilerleyen hızlı servislerin sayısının artırılması gerekmektedir.

¹⁹ Bu öneriler çeşitli sivil toplum örgütleri ile görüşmeler ve gözlemlerden derlenmiştir.

4. SONUÇ: Araç Değil İnsan Odaklı Bir Kentiçi Ulaşım Sistemi

Bu çalışmada genel itibariyle Antalya'nın kentsel sorunlarından birisi olan kentiçi ulaşımın niteliği, Antalya ile ilişkisi, tarihsel ve aynı zamanda yapısal anlamda ele alınmış pratik sorunlar da ortaya konulduktan sonra bu sorunlar için çözüm önerileri getirilmiştir. Şüphesiz ki bu öneriler kişisel gözlemlerden ve değerlendirmeler olmayıp farklı kaynaklardan da beslenmiştir. Bunun için de sonuç olarak ortaya atılan önerilerin tümü belirli bir bakış açısını ve –kullanım yerindeyse- kent felsefesi bakış açısını yansıtmaktadır.

Bu felsefenin kentiçi ulaşım alanına yansımaları ise tek bir cümlede ifade etmek mümkündür: Antalya'nın kentiçi ulaşım sorunun saptanması ve çözülmesi araç veya araçlar odaklı değil insan ve toplum odaklı bir bakış açısıyla olasıdır.

Kentin sahibi -ister atanmış ister seçilmiş olsun yöneticiler değil- bizzat kentlilerin kendisidir. Onun için herhangi bir çözüm konusunda kentlileri dışarıda bırakan bir bakış açısının başarılı olacağını düşünmek isabetli bir yaklaşım olmayacaktır. Örneğin Antalya'da metro yerine hafif raylı sistem kurulması bir çözüm gibi görünse de -yukarıda belirtilen nedenlerden ötürü- aslında kısa vadeli bir çözüm önerisidir. Oysaki Antalya'da yaşayan kentlilerin ihtiyacı olan şey gelecek 50 yıllık süreci de içine alan uzun vadeli bir perspektiftir. Öte yandan konu üzerine çalışmış bir akademisyenin de vurguladığı (Tezcan, 2006: 30) bisiklet kullanımının yaygınlaşması önerisi de küçük ama önemli çözüm önerisidir.

Araç veya araçlar odaklı yaklaşım ile insan ve toplum odaklı yaklaşım arasındaki en temel fark ise bizzat bu yaklaşımların dayandığı siyasal ve sosyal bakış açılarındaki farklılıktan ileri gelmektedir. Her ne kadar kentlilerin kendi geleceklerini belirlemeleri esas olsa da temsili bir yönetim sisteminde kararlar yöneticiler tarafından alınmaktadır. Bu durumda da herhangi bir sorun karşısındaki yaklaşımlar o yöneticilerin siyasal ve sosyal bakış açıları ekseninde şekillenmektedir.

Bu çerçeveden bakıldığında araç odaklı çözüm önerileri daha çok pragmatik ve hatta çoğu zaman popülist yaklaşımların sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır. Öyle ki bu yaklaşımlar

devletin yaptığı harcamaların saikının ne olması gerektiği konusunda da kendisini belli etmektedir. İnsan ve toplum odaklı yaklaşım bu harcamaları sosyal devlet olma amacı çerçevesinde değerlendirirken diğer yaklaşım bu harcamaları belirli bir toplumsal sınıfa gelir sağlamak olarak ele almaktadır.

Sonuç itibarıyla kentiçi ulaşımın çözümü insan ve toplum odaklı sorun çözebilme yetisine sahip olmayı kentin bütününe yaymaktan geçmektedir. Bu durum da ancak bu yaklaşıma koşut siyasal ve sosyal bakış açılarıyla mümkün olacaktır. Bu yapısal sorun çözüldüğü takdirde kentiçi ulaşım başta olmak üzere Antalya'nın kent odaklı diğer bütün sorunlarının çözümü de son derece kolay olacaktır.

KAYNAKÇA

1. Kitaplar ve Makaleler

BELEN, Vedat (2006), “*Antalya Kentiçi Toplu Taşıma Sorununa Metro Çözümü*”, **Kentiçi Ulaştırma Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi Paneli Kitabı**, Antalya, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Yayını

CİMRİN, Hüseyin (2006), *Bir Zamanlar Antalya; Tarih, Gözlem, Anılar*, Antalya, ATSO Yayınları

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI MÜSTEŞARLIĞI (2001), *Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu; Kentiçi Ulaşım Alt Komisyonu Raporu*, Ankara, DPT, 2585/597

ESENGİL, Recep (2002), “*Antalya’nın Son Yüzyılı*”, **Antalya’da Kentleşme ve Yerel Yönetimler Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Antalya Şubesi

GÜLER, Birgül Ayman (2005), “*Yönetişim: Tüm İktidar Sermayeye*”, **Devlette Reform Yazıları (içinde)**, Ankara Paragraf Yayınevi.

İÇİŞLERİ BAKANLIĞI STRATEJİ MERKEZİ (2003), *Kentiçi Ulaşım ve Trafik Hizmetlerinin Yeniden Yapılandırılması ve Bazı Trafik Hizmetlerinin Yerel Yönetimlere Devri*, Ankara, Strateji Merkezi Yayınlar Yayın No: 2.

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞTIRMA DAİRE BAŞKANLIĞI, *İstanbul I. Kentiçi Ulaşım Şurası Raporu*, İstanbul, İBB Yayınları

KELEŞ, Ruşen (2004), *Kentleşme Politikası*, Ankara, İmge Kitabevi Yayınları

KELEŞ, Ruşen, MENGİ, Ayşegül (2003), *İmar Hukukuna Giriş*, Ankara İmge Kitabevi Yayınları

ÖZDEMİR, Turgut, TURABI, Ayşe, ÜÇER, Füsün, ARIK, Ayhan (2005), “*Kentsel Ulaşım Sorunları ve Çözümleri Üzerine Bir Araştırma*”, **Altıncı Ulaştırma Kongresi Bildiriler Kitabı (içinde)**, İstanbul, TMMOB İnşaat Mühendisleri Şubesi Yayını

PINARCIOĞLU, Melih, IŞIK, Oğuz (2001a), *Nöbetleşe Yoksulluk; Gecekondulaşma ve Kent Yoksulları Sultanbeyli Örneği*, İstanbul İletişim Yayınları

PINARCIOĞLU, Melih, IŞIK, Oğuz (2001b), “*1980 Sonrası Dönemde Kent Yoksulları Arasında Güce Dayalı Ağ İlişkileri; Sultanbeyli Örneği*”, **Toplum Bilim**, Sayı: 89

SAATÇIOĞLU, Cem (2006), *Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları; Türkiye-Avrupa Birliği Uygulamaları*, Ankara, Gazi Kitabevi Yayınları

SÖZEN, Süleyman (2004), *Yeni Kamu Yönetimi*, Ankara, Seçkin Yayınları

SÜTAŞ, İlhan, KAYNAK, Muhteşem (2006), “*Katlı Kavşaklar ve 2005 Ulaştırma Master Planı Çerçevesinde Katlı Kavşakların Yeri*”, **Kentiçi Ulaşım Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi Panel Kitabı**, Antalya, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Antalya Şubesi Yayını

TEZCAN, Semih (2006), “*Antalya İçin Ulaşım Altyapısı Önerileri*”, **Kentiçi Ulaşım Ulaşım Sistemlerinin Değerlendirilmesi Panel Kitabı**, Antalya, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Antalya Şubesi Yayını

TMMOB MAKİNE MÜHENDİSLERİ ODASI, *Kentiçi Ulaşım ve Trafik Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Antalya.

TMMOB MİMARLAR ODASI (2004), *50 Yılda Antalya’da Planlama-Kentleşme ve Mimarlar Odası*, Mimarlar Odası Antalya Şubesi Yayını 10/3

2. Gazeteler

Beyaz

Dünya

Ekspres

Hürriyet Akdeniz

Körfez

Sabah Akdeniz

3. Raporlar

Antalya Büyükşehir Belediyesi Faaliyet Raporları, 2004 ve 2005.