



Av. Taner SAVAŞ

hukuk köşesi

ULAŞIM ANA PLANI

Ulaşım ile ilgili temel kararların alınması ve sorunların çözülmesi her ölçekteki plan değişikliğinin en önemli konularından birisidir. İmar mevzuatımızda da ulaşım, plan hazırlığının ana unsurları arasında yer almıştır.

Gerçekten kanun koyucu 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 54.maddesinde nazım imar planını tanımlarken "ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek" ibaresine yer vermiş, çevre düzeni planını da "Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plan" olarak açıklamıştır. Nazım imar planı ve çevre düzeni planının İmar Kanunu'ndaki üst ölçekli planlardan olduğu değerlendirildiğinde kanun koyucunun da ulaşımın planlama içerisinde ne denli önemli bir yere sahip olduğunu kabul ettiği anlaşılmaktadır.

Plan Yapımına Dair Yönetmelikte de benzer yönde düzenlemeye yer verilmiştir. Yönetmelikte her ölçekteki plan ya da plan tadilatı hazırlığında ulaşımın ele alınması gerektiği belirtilmiştir. Özellikle nüfusun yoğun olduğu büyükşehirlerde ulaşımın planlanması daha büyük bir önem arz etmektedir.

Ancak tüm bu açıklamalar, ulaşımın sadece planlama bölgesi açısından önemsendiğini ortaya koymaktadır. Diğer bir ifadeyle yukarıda açıkladığımız hükümler sadece planlama bölgesine ait kriterler doğrultusunda ulaşım ile ilgili kararların alınmasını zorunlu kılmaktadır. Örneğin bir nazım imar planı hazırlanırken sadece bu planın kapsadığı bölgenin sahip olduğu kriterler (yapı yoğunluğu, nüfus yoğunluğu, araç yoğunluğu vb.) ele alınarak ulaşım ile ilgili kararlar alınacaktır. Hâlbuki ulaşım planlaması bütünlük arz eder. Bölgelere ait verilerin ayrı ayrı değerlendirilmesi suretiyle ulaşımın planlanmasına imkân yoktur.

Büyükşehirlerin karşı karşıya olduğu sorunlar, kentin tamamını kapsayacak ölçekte ulaşımın planlanmasına ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Aslında ulaşım ile ilgili içinde bulunduğumuz süreç İstanbul'un ne kadar plansız yapılaştığını göstermektedir. Şöyle ki, gelecek zaman içerisinde nüfusumuzun ne kadar artacağı hemen hemen belirli iken, artan nüfusun ihtiyacı olan ulaşım alt yapısının karşılanıp karşılanamayacağı belirli değildir. İstanbul'un yaklaşık on yıldır devam eden hızlı yapılaşma

sürecinde, yapı yoğunluğunun artmasına izin verilirken, bununla paralel olarak ortaya çıkacak ulaşım alt yapısının karşılanıp karşılanmayacağı hiç dikkate alınmamıştır.

Ulaşımın planlanmasının iki önemli boyutu bulunmaktadır. Bunlardan birincisi kapasitelere uygun olarak yoğunluğun belirlenmesi, ikincisi bu yoğunluğun türlerine dağılımıdır. Buna göre öncelikle nüfus, yapı yoğunluğu gibi kriterler ele alınarak ihtiyaç duyulan ulaşım kapasitesi belirlenmeli, daha sonra bu kapasitenin ulaşımın türlerine dağılımının yapılması gereklidir. Yine bu öngörüyle paralel olarak yapılaşma sınırlanmalıdır.

İmar hukukumuzdaki plan türleri arasında tüm bu amaçlara hizmet edebilecek enstrüman ulaşım ana planıdır. Ulaşım Ana Planı bu niteliği gereğince, ulaşım ile ilgili temel ilke ve kararları, uzun vadedeki hedefleri tanımlamayı ve bunları uygulamaya dönüştürmeyi hedefler.

Büyükşehir Belediyesi Kanunu'yla ulaşım ana planı yapma ve yaptırma yetkisi büyükşehirlere tanınmıştır. Uygulamada da İstanbul, Ankara gibi büyükşehir belediyelerimizde ulaşım ana planı yapılmış ve Belediye meclisince de onaylanmıştır. Ancak atıl durumda kalan planlar neredeyse hiç uygulanmamıştır. Dolayısıyla her ölçekteki plan hazırlığında dikkate alınabilecek bir kaynak olarak kullanılmamıştır.

İmar planlarıyla ilgili davalarda mahkemeler, ulaşımın yoğun olduğu bölgelerde yapı yoğunluğunun artırılmasını kamu yararına aykırı görmekte ve bu yöndeki değişiklikleri iptal etmektedir. Ancak bu davalarda ulaşım ana planı nadiren kaynak olarak ele alınmıştır. Yalnızca Ankara'da Güvenpark'ın imar planı değişikliği yapılarak otopark ve çarşı olarak tahsisine yönelik kararın Ankara ulaşım ana planıyla bağdaşmadığı düşüncesiyle mahkeme iptal kararı vermiştir. Dolayısıyla ulaşım ana planı nadiren yargı kararlarına kaynak teşkil etmiştir.

Tüm bu açıklamalarımız ışığında ulaşım ana planının, uygulanmaması büyük bir eksiklik olmakla birlikte, mevzuatın da yetersiz olduğu anlaşılmaktadır. Ulaşım ana planının İmar Kanunu'nda açıklanması gereklidir ve her ölçekteki plan bakımından bağlayıcı olmalıdır. Aksi takdirde yapılacak ulaşım ana planları bugüne kadar olduğu gibi idarelerin arşivlerinde yer kaplamaktan öteye gidemeyecektir.