

ULAŞTIRMAMIZDAN ŞAŞILASI HALLER

Prof. Dr. Güngör EVREN

“Ulaştırımda şaşılması haller ne ola ki?” gibi bir soru sorulmaz herhalde. Çünkü konuya ilgisi olanların da nice şaşılması halleri şaşırarak ve üzümlere bellek kaydına almış olduklarını düşünüyorum.

Değerlendirme Çerçevesi...

Ulaştırma yaşam gündeminin değişmez maddesi... Bir yanı ile doğal. Çünkü yaşamımızla iç içe, fiziksel yapısı ve hizmeti ile göz önünde. Daha önemlisi kentsel ulaşırma teknik ve ekonomik boyutlarının ötesinde birey ve toplum için mutluluk ya da mutsuzluk sorunu.

İstanbul'da ve büyük kentlerde yaşayanlar için ulaşırma zaman kaybı, rahatsızlık, huzursuzluk ve insanı canından bezdiren bir sorun anlamını taşımaktadır. Ulaşırmanın etkisi bu kapsamı aşarak enerji israfına hava, su ve gürültü kirliliğine, kazalarda yok olan ve sakatlığa, mutsuzluğa dönüşen yaşamlara dek uzanmaktadır. OECD ülkeleri için yapılan etütlere göre bu dışsal etkilerin gayri safi milli hasılanın yüzde dördüne varan kayıplara neden olduğu gerçeği çarpıcıdır.

Bu sorunların kökeninde, esas olarak otomobilin bulunduğu gerçeği kabul görmektedir. Kentsel ulaşırma sorunun bilincine varılmasının ilk işaretleri, neredeyse yarım yüzyıl öncesinde gözükmemektedir. Karayolu gelişiminin henüz başlangıcında, 1962 yılında İngiltere'de Buchanan'ın raporu otomobille çözümün çok pahalı ve sorunlu olduğunu ortaya koymuştur.

1970'li yıllar, 20 yıllık geçmiş dönemin deneyiminin ışığında;

- Toplu taşımının giderek zayıflaması,
- Kentsel gelişmeye bağlı olarak hareketliliğin hızlı artması,
- Kentsel ulaşırmaya ayrılabilir sınırlı alanın doygunluğa erişmesi,
- Geleneksel çözümlerin pahalılığı,
- Ekolojik duyarlılıkların artması,
- Kent hukuku bilincinin artması,
- Yaşanan enerji bunalımı nedenleriyle otomobil odaklı çözümlerden toplu taşıma ağırlıklı ulaşırma politikasına dönüşün başlangıcını oluşturmuştur.

Günümüzde kentsel ulaşırma sorununun çözümü konusunda ana ilke, toplu taşımının etkinliğinin artırılması ve otomobil kullanımının caydırılmasıdır.

Bu ilke doğrultusunda raylı sistem ağırları yaygınlaştırılmakta, lâstik tekerlekli toplu taşımaya özel yollar oluşturulmaktadır. Öte yandan da merkez alanları motorlu taşıtlardan arındırılmaktadır. Bu bağlamda Londra Belediyesi tarafından kent merkezindeki belirli alanlara taşıtların paralı girişi düzenlemesi, başlangıçta tepki ile karşılanmış olmasına karşın, sonradan halktan almış olduğu destekle Belediye Başkanı'nın hem taşıtsız alanı genişletmesi hem de bu alanlara girişteki ödemeleri arttırması ile başarılı bir uygulama niteliğini kazanmıştır. Bu uygulamanın sonucu, merkezi alana giren taşıtların azalması, ulaşım sürelerinin kısalması, hava kirliliğinin azalması ve toplu taşıma yatırımlarına küçümsenmeyecek kaynaklar sağlanmasıdır.

Paris'te de özel otobüs yolu uygulaması ile toplu taşıma etkinleştirilirken otomobillere ayrılan yollar daraltılmıştır. Otomobil sahibi olanlar dahil Parisliler bu uygulamaları bilinçli olarak onayladıklarını, yapılan bir ankete göre yüzde 50 otomobil sahipliğine karşın yüzde 80 düzeyinde bir çoğunlukla karayolu için kapasite yaratılması yerine toplu taşımının geliştirilmesini isteyerek açık biçimde göstermişlerdir.

Otomobil kullanımını caydırarak sistemde otomobil baskısını azaltma adına yapılan çarpıcı bir uygulama, Güney Kore'nin başkenti kentinden iki yakayı birleştiren ve günde 75 binden fazla taşıt geçişini sağlayan 5.5 km uzunluğunda bir viyadüğün 2004 yılında yıkılmasıdır.

Hiç kuşku yok ki, yukarıda açıklanan ilkeler ve çözüm önlemleri İstanbul için de ana stratejiler niteliğindedir. Bunlara İstanbul özelinde TEM'in bir kırmızı çizgi olarak, kuzeye gelişmeleri özendirecek karayolu yatırımları için, aşılması gereken bir sınır oluşturması ve ayrıca karayolu Boğaz geçişini heveslendirecek yatırım ve düzenlemelerden kaçınılması stratejilerini eklemek gerektirmektedir.

Ulaştırma yalnız ulaşırma sistemi yönünden bakılarak doğru değerlendirilemez ve sağlıklı geliştirilemez. Çünkü belirleyici nitelikteki konu ulaşırma-razi kullanımı etkileşimidir. Bilindiği gibi, ulaşım gereksinimi ekonomik, sosyal ve kültürel etkinliklerin arazideki dağılımının sonucudur.

Arazi kullanımı ile bütünlük içinde oluşturulan bir ulaştırma sistemi, amaca uygun ve düşük maliyetle gerçekleşmiş olacaktır. Bunun için kentin olur olmaz yerlerinde yüksek binalar, koşulları zorlayan, hatta sistemin işleyişini bozan ulaşım talebi doğuran iş ve alışveriş merkezleri kurulmamalıdır. Aksi yapıldığında neler yaşandığı sıkıntıları ile somut olarak görülmüştür.

Ulaştırmamızın Şaşılmalı Halleri

Bu açıklamaların ışığında ülkemiz ve İstanbul ulaştırmasına bakarsak şaşılmalı haller çoktur. Ülke düzeyinde ve İstanbul ile ilgili... Onlardan 10 örnek sıralanacak. Hepsisi bu kadar olmadığı gibi, belki öncelikli olanlar da bunlar değil. Yalnızca bu yazı sürecinde ilk akla gelenler. Kuşkusuz diğer kentlerde de niceleri vardır.

Şaşılmalı Hallerden, Örnek: 1

Yıllar yılı ulaştırması karayoluna dayalı olarak yürütülmeye çalışılan ve karayolu-demiryolu dengesizliğini en ağır biçimiyle yaşayan ülkemizde, İstanbul-İzmir otoyolu ve bu kapsamda Körfez Köprüsü gündeme gelmektedir. 2004 yılında İTÜ'ye hazırlatılan ve önerilerine uyulduğu belirtilen Ulaştırma Ana Planı Stratejileri raporlarında dengesiz yapıya vurgu yapılarak otoyol değil demiryolu yatırımları yapılmasına temel strateji bağlamında yer verilmesine karşın, İstanbul-İzmir otoyolu 2008 yılında yeniden gündeme gelmiş bulunmaktadır. Otoyolun ihalesinde umut verici bir öge yer almıştı. Bu, Körfez Köprüsü üzerine iki yön için birer hat olmak üzere iki demiryolu hattının konulması idi. Ne var ki, Ağustos ayında bir zeyilname ile demiryolu hatlarının kaldırıldığı belirtilmiştir. Bu şaşılmalı bir haldir. Çünkü, Körfez

Arazi kullanımı ile bütünlük içinde oluşturulan bir ulaştırma sistemi, amaca uygun ve düşük maliyetle gerçekleşmiş olacaktır. Bunun için kentin olur olmaz yerlerinde yüksek binalar, koşulları zorlayan, hatta sistemin işleyişini bozan ulaşım talebi doğuran iş ve alışveriş merkezleri kurulmamalıdır.

Köprüsü'nden geçen bir demiryolu İstanbul'u Bursa'ya diğer seçeneklere göre 150 km, Ankara'ya da (Gebze-İnönü güzergâhını 50 km kısaltarak) 50 km daha kısa ve daha ucuz bir yoldan bağlayacaktır. İstanbul'un yüksek hızlı demiryolu ile Ankara'ya Körfez Köprüsü üzerinden bağlanması Bursa'nın Ankara'ya bağlantısını da sağlamış olacaktır. Belki daha önemlisi, bu olanak sayesinde, İstanbul-İzmir arasındaki ulaşımı yüksek hızlı bir demiryolu ile 2.5 saat gibi kısa bir sürede gerçekleştirilebilmesi olanağı elde edilecektir. İşte bütün bu fırsatlar, bilemediğimiz bir gerekçe ile kaçırılmaktadır. Otoyol Nisan 2009'da yeniden ihaleye çıkarılmıştır. Olumsuz gelişmelere karşın, iş işten geçmemiştir. Körfez Köprüsü'ne demiryolu hatlarının konulması kararı yeniden alınabilir. Böylece bir şaşılmalı hal sevinilesi bir hale dönüşebilir. Bu umudumuz ve dileğimizdir.

Şaşılmalı Hallerden, Örnek: 2

Yüksek hızlı demiryolu, mantığı gereği ve uygulamaları ile yerleşim merkezlerini en kestirme

güzergâhlarla gerçekleştirilir. 400 km dolayında bir hatla İstanbul'u Ankara'ya bağlayacak "Sürat Demiryolu" girişiminin başlangıcı 1975 yılıdır. Ne var ki, 10 km uzunluğunda Ayaş Tüneli tamamlanma aşamasındayken ve Çayırhan'a kadar önemli yatırımlar gerçekleşmişken bu yaşamsal önemdeki proje sessizce sonlandırılmıştır. Günün birinde bir Ulaştırma Bakanı "Daha önce gerçekleştirilmiş yanlış bir projeye bir milyar dolar boşuna harcanmıştır. Bu yanlışlıktan dolayı milletimden özür dilerim." anlamında bir televizyon konuşmasıyla konuya açıklık kazandırmıştı. Bugün de 533 km uzunluğunda, hızın sağlayacağı süre kazanımlarını yolu uzatarak harcayan, enerji ve işletme maliyetini yüzde 30'lar dolayında arttıran bir hattın yapımı sürdürülmektedir.

Şaşılmalı Hallerden, Örnek: 3

Epeyce geçmişte kalmasına karşın plan ve planlı gelişme anlayışından uzak bir gelişmeyi unutamıyorum. Bazılarımızın da anılarında herhalde. Ülkemizde ilk kez bir Ulusal Ulaştırma Planı, "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" hazırlanmış ve yürürlüğe konulmuştu. Artık ulaştırmamızın planlı gelişme yoluna girdiği umut ve sevinçleri yaşanırken, planın uygulanma kuralı gereği ilk gözden geçirilmesi aşamasında, plan dışı 1200 km otoyol yapımı kararı alınmıştı. Planı hiçe sayan bu girişimin sonrasında, planın adından söz edilmez olmuştu. Bu satırların yazarı dahil, ilgili uzmanların tüm soruşturmalarına karşın, yasal dayanağı bulunan bu belgenin başına ne geldiği anlaşılamadı. Bu şaşılmalı hale şaşkınlığımız ve duymuş olduğumuz burukluk halen sürmektedir.

Şaşılması Hallerden, Örnek: 4

İstanbul'da şaşılması haller sayılacak gibi değil. İşte bazıları...

Onlarca akademisyen ve uzmanın katılımı ve uzun süren çabalarıyla 2002 yılında, "İstanbul 1. Ulaştırma Şurası" gerçekleştirilmişti. Raporlarda yapılması gerekenlerin yanında özellikle katlı kavşak, alt geçit-üst geçit türünden yararsız yatırımlardan kaçınılması, kaynakların heba edilmemesi vurgulanmıştı. Sanki tersi söylenmiş gibi bir yoğun kavşak yapım faaliyeti içine girildi. Her yanda, hatta 50 yıl sonrasının düşünüldüğü ileri sürülerek, henüz trafik sıkışıklığı yaşamayan yerlerde bile katlı kavşaklar, alt ve üst geçitler yapılması furyası yaşandı. Bunlardan hangisinin ne yarar sağladığı ciddi bir merak konusudur.

Şaşılması Hallerden, Örnek: 5

Durup dururken, hiçbir planda akıllara gelmeyen, hiçbir uzman tarafından dillendirilmeyen "7 Tepeye 7 Tünel Projesi..." otomobil kullanımını caydırmak yerine azdırmaktan, karayolu tünel geçişlerinin ciddi tehlikelerinin tedirginliğini yaşatmaktan başka sonucu ve yararlı bir yanı bulunmayan plan dışı bu projeler birer birer tamamlanmaktadır. Yaygın tıkanma durumundaki karayolu ağında girişi bir dert, çıkışı ayrı bir dert olacak bu tüneller plan dışı olmanın ötesinde ciddi etütlere dayanmaksızın oldu bittilerle, raylı sistemlere harcanması gereken kaynakları boşa gitmesi, yani raylı sistem yatırımların aksaması sonucunu vermektedir.

Şaşılması Hallerden, Örnek: 6

Nerelere ve hangi uzunluklara varacağı bilinmeyen "7 Tepeye 7 Tünel" tünelleri yetmiyormuş gibi, henüz Marmaray'ın

Sayıları akıl almaz boyutlarda çoğalan imar değişiklikleri, hiç kuşkusuz, kuralsız, düzensiz ve geri dönülmez sonuçları olan uygulamalardır.

tamamlanmadığı bu aşamada, bir telâşlı aceleyle, yine plansız, yine kamuoyunda hiçbir zaman dillendirilmemiş ve hiçbir uzmanın dile getirmediği "Boğaz Karayolu Tüneli" ihale edildi bile... Yine otomobil kullanımını özendirerek iki yakadaki sorunları ağırlaştırmaktan başka sonucu olmayacak, açıkçası zararlı bir proje... Tarihi Yarımada'ya sorunlar yaratması ayrı bir konu. Güvenlik açısından kaygı verici durumunu da unutmamak gerekir. Boğaz Karayolu Tüneli dışında Boğaz'ın kuzeyinden 3. Köprü ısrarı sürmektedir. Bu projeye bağlı arazi pazarlamaları yapılıyor. 3. Köprü de yetmezmiş gibi, Ulaştırma Ana Planını hazırlayan Japon uzmanlar iki köprü arasına bir köprü daha önermektedirler.

Şaşılması Hallerden, Örnek: 7

Sayıları akıl almaz boyutlarda çoğalan imar değişiklikleri, hiç kuşkusuz, kuralsız, düzensiz ve geri dönülmez sonuçları olan uygulamalardır. Hiçbir planın dayanamayacağı imar değişiklikleri önlenmediği sürece kent gelişiminde çok yönlü olumsuz sonuçlar yaratacak yaşamsal önemde bir sorundur. Orada burada yükselen dev yapılar, zaten ulaştırma sorunları yaşanan merkezi alanlarda yerden mantar gibi biten alışveriş merkezleri sorunları çözümsüz duruma

getirmektedirler. Konunun üzücü olan diğer yanı bu yoğunlukların oluşmasına planlı kimlikleri olan kişilerin katkılarının bulunmasıdır.

Şaşılması Hallerden, Örnek: 8

Bazılarının Dubai Kulesi merakını anlamak olanaksız. Epey bir süre önce, İTÜ Ayazağa Kampüsü'nde düzenlenmiş "Genç Bakış" adlı televizyon programına İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Topbaş katılmıştı. Bir ara İETT arazisinin satılması konusu gündeme gelince "Niçin İstanbul dünyanın en yüksek kulesine sahip olmasın?" diye hayıflanır bir tavırla konuşunca, bazı İTÜ'lü mimar öğretim üyeleri "Dubai'nin bu tür ihtiyacı ve hevesi olabileceğini, ama İstanbul'un kulelere gereksinim duymadığını, dünyanın imrendiği, eşsiz doğal ve tarihsel olanaklarının ve güzelliklerinin korunmasının gerekli ve yeterli olduğunu belirtmelerine karşılık, Sayın Topbaş bu kez "Herkes, yani firmalar büyük rantlar elde ederken, Belediye neden bu ranttan yoksun kalsın!" diye ısrar ediyordu. Ulaştırma sorununun nasıl çözüleceği sorulunca "Hele kule yapılsın, ulaştırmayı da düşünürüz." yanıtını vermişti. Bu günün ağır sorunları, işte bu "Önce yapılar yükselsin, yoğunluklar oluşsun, sonra ulaştırmayı düşünürüz" anlayışı ile oluşmuştur. Olayın düşündürücü olan diğer yönü de Sayın Başkan'ın elde edilecek rant ile, plan dışı, doğrudan otomobillere özgü ve yarardan çok zarar getirecek karayolu tünellerine (raylı sisteme değil), kaynak sağlamayı amaçladığını ifade etmesidir.

Şaşılması Hallerden, Örnek: 9

Ulaştırma Bakanlığı Sekizinci Ulaştırma Şurası sırasında, aralarında bu satırların yazarının da bulunduğu uzmanlar, henüz



başlangıç aşamasında olan kentsel raylı sistem yapımlarının ülke düzeyinde belirli kural ve ölçütlere dayanılarak ve belirli standartlara uyma anlayışı ile gerçekleştirilmesinin önemini vurgulamışlardı. Böylece taşıt ve hat elemanları ihtiyaçlarını karşılayacak ulusal sanayinin oluşabileceği ve dışa bağımlılığın önlenilebileceği belirtilmişti. Bu doğrultudaki Şura kararının ardından DLH Raylı Sistem Dairesi'ne belirli yetki ve görevler veren yasal bir düzenleme de yapılmıştı. Ne var ki, uygulama, gelişigüzel denilebilecek biçimde, son derecede kurlsızlık içinde gerçekleşmiştir. Her kent raylı sistemini ayrı bir standarda bağlamıştır. Bu nedenle, ülke içinde bir sanayi desteğinin oluşamayacağı dışa bağımlı bir durum ortaya çıkmıştır. Örneğin İstanbul'un raylı sistemi araç parkında, altı farklı araç hizmet sunmaktadır. Bu kabul edilemez bir durumdur. Aslında raylı sistemler arasındaki entegrasyon bir sorun olarak ortadadır. Diğer ulaştırma türleri ile entegrasyonu için de aynı durum söz konusu. Son olarak, metro hattı uzatımı işletmeye açıldı. Ne var ki, örneğin Ayazağa'daki durum şöyle. Ayazağa'dan yetersiz sıklıkta hareket eden diziden 4. Levent'te inilip Taksim'e doğru yeni bir diziyeye binilmesi gerekiyor. Niçin aynı hat üzerindeki Ayazağa'dan aktarmasız Taksim'e gidilememesi üzerine farklı yorumlar yapılıyor.

Şaşılmalı hallerden, Örnek: 10

Son dönemlerde İstanbul ulaştırmasının en çok tartışılan konusu "metrobüs"tür. Bu yatırımı, yani etkin toplu taşımaya ihtiyacı olan bir eksende metrobüs gibi önemli bir toplu taşıma sistemini ilke olarak, elbetteki doğru. İlkesel açıdan yanlış olan yerel seçim henüz uzaktayken, metrobüs yerine,

durup dururken "7 Tepeye 7 Tünel" sloganıyla doğrudan otomobile yönelik anlamsız tünellere yoğunlaşılmasıydı. Seçim kapiya gelince, yani oy kaygısına düşülünce aceleyle, plansız projersiz metrobüs hevesi düşündürücüdür. "Daha önceleri nerelerdediniz?" diye sormak geliyor insanın içinden. Metrobüsle ilgili sorun, öncelikle, ciddi bir etüde dayanmamasıdır.

Kalkınmamız, plansız projersiz yatırım ve önlemlerle yürütülen bir ulaştırma ile gerçekleşemez. Ulaştırma sistemimizin temel sorunu karayolu-demiryolu dengesi de ancak böyle bir yaklaşımla çözülebilir.

Anlaşıyor ki, bir fizibilite etüdü yapılmış. Ancak, bu etüdü görmek olanağını bulamadığımız için, talebe göre en kısa sürede kapasitesine erişip erişmeyeceğinin (çünkü toplu taşıma kullanıcısı bu satırların yazarının metrobüs deneyimine göre, sanki sistem şimdiden kapasite sınırına erişmiş gibi), ayrıca raylı sistem seçeneğinin değerlendirilip değerlendirilmediğini bilemiyoruz. Her zaman olduğu gibi, sistem sorunlarla birlikte işletmeye açılmıştır. Kişisel gözlemlerime göre bu sorunlar sürmektedir. Böyle olunca, doğru çözümler bile gereken etkinliği sağlayamıyor. Metrobüsün tüy diken sorunu, Phileas otobüsleridir. Bir otobüsün diğer seçeneğe göre yüzde 15-20 kapasite fazlalığına karşılık 4 kat pahalı olarak nasıl satın alınabildiği ekonomik açıdan savunulabilir mi? Yola manyetik elemanlar konulmuş olsaymış sürücüsüz işletilebilirdi. Böyle bir özelliğe ihtiyacımız var mı? İstanbul'da böyle bir işletme

yapılabilir mi? Her iki soruya yanıt "hayır"dır. Benim yanıtlım değil, yetkililerin yanıtıdır bu. Dört otobüs yerine, bu kadar anlamsız biçimde, bir otobüs alınıyor, üstelik bu otobüsler İstanbul koşullarında çalışmıyor. Yani teknik açıdan da sorunlu bir otobüs söz konusu olan. Satın almadan gerekli incelemeler ve testler yapılmamış mı? Doğrusu söylenecek söz yok (ancak pes denilebilir).

Son Söz

Şaşılmalı hallerde örnekler artırılabilir. Ama, sıraladığımız örnekler söylemek istediklerimizi anlatmaya yeter diye düşünüyorum.

Kalkınmamız, plansız projersiz yatırım ve önlemlerle yürütülen bir ulaştırma ile gerçekleşemez. Ulaştırma sistemimizin temel sorunu karayolu-demiryolu dengesi de ancak böyle bir yaklaşımla çözülebilir. Körfez Köprüsü'ne iki demiryolu hattını yerleştirmenin önemini algılayamayan ya da uygulama duyarlılığı, kararlılığı ve gücünden yoksun bir yönetim tavrı umut kırıcıdır.

İstanbul'da bir bölümü de su havzalarının ve ormanların yok edilmesi ve benzeri sonuçlar doğuracak yeni girişimlerin gündemde olması düşündürücü örneklerdir.

Daha açık deyimiyle, son dönemlerde etütsüz, özensiz biçimde ve sözde ulaştırma sorunlarını çözme savıyla İstanbul ile çok oynanmaktadır. İstanbul'un gelecekte tüm özellik ve güzellikleriyle yaşamasını olumsuz etkileyebilecek girişimlerde bulunmaya hiç kimsenin hakkı ve yetkisi yoktur.

Son söz olarak: Umalım ve dileyleyim ki, ulaştırmamızın şaşılmalı halleri bitsin artık!