

8. ULAŞTIRMA KONGRESİ AÇILIŞ KONUŞMASI

Cemal GÖKÇE

İMO İstanbul Şube Başkanı



Ulaştırma Kongresi"ne hoş geldiniz.

Tümünüzü saygıyla selamlıyorum. Ulaştırma sistemi günlük yaşamımızın vazgeçilemeyen bir parçasını oluşturmaktadır. Bu bağlamda tekerleğin bulunması toplumsal hayatın dönüm noktalarından birisi olarak kabul edilmektedir. İnsanlar bir dönem sırtlarında ve hayvanlarla taşıdıkları yükleri, önce kaldıraçlarla kaldırmayı öğrenmişler, sonrada bir araca yükleyerek bir yerden bir başka yere daha kolay taşımaya da başlamışlardır. Bu nedenledir ki, toplumsal yaşamdaki gelişmeler, toplumun ekonomik ve sosyal yapısı, ulaştırma sistemlerini de belirlemiştir. Hızlı kentleşme ve sanayileşme, göç, nüfus artışı, ekonomik ve sosyal çıkarlarla birlikte siyasal ortamda, ulaştırma sistemleriyle ilgili tercihleri belirlemiştir.

"**8.Ulaştırma Kongresi**" bildiriler kitabıyla birlikte, 1974 yılında düzenlenmiş olan ve Ulaştırma Kongrelerinin 1.si olarak kabul ettiğimiz "**İstanbul Ulaşım Kongresi**" bildirimlerini de yeniden bastık. 1974 yılında Odamızın yayın organı olan **Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi**'nde yayınlanan "**İstanbul Ulaşım Kongresi**" bildirimlerine göz attığımızda, ülkemizin ulaştırmasına ilişkin gündemin değişmediğini de görüyoruz.

Bu bağlamda "Bilimi yok sayan, uzmanlığı dışlayan, kaderciliğe dayanarak **rantı**, çalışmalarının baş köşesine koyan siyasi kadrolar ve yöneticiler, tüm yetkileri, siyasi otoritede toplarlar. Eylemler yukarıdan beklenir, iktidar el değiştirdikçe yöntemlerde değişir. Ülke kaynakları, sorunlara çözüm üretme yerine; siyasi getirisi daha yüksek alanlara yönlendirilir. Kararların nasıl alındığı, hangi süreçlerin izlendiğinin hiçbir önemi yoktur."

"Bir helikoptere üç kişi biner, havadan İstanbul Boğazı'nı ve çevresini inceler, '3. Boğaz Köprüsü' buraya yapılacaktır denir ve süreç tamamlanır."

Kısa bir süre önce İstanbul ve çevresine yağın yağmur **afete** dönüştü. **33** yurttaşımız yaşamını yitirdi. Uzmanların ve bilim insanlarının, meslek odası yöneticilerinin uyarıları dikkate alınmayarak su havzaları, dere yatakları, yasal ve yasal olmayan yollardan yapılaşmaya açıldı. Afetlerle karşılaşıldıkça, alınan her olağanüstü üst düzey kararlarda olduğu gibi, olağanüstü kararların alındığı bir kez daha ilan edildi. Su havzalarının ve orman alanlarının yok olacağı bir kez daha akıllarına geldi. Bu durum; İstanbullular istemiyorsa "**3. Köprü**"nün yapılmayabileceği" noktasına kadar geldi. "Dere yataklarına bina yaparsanız "**böyle olur**" denildi."

Peki, dere yataklarına bu yapıların yapılmasına kim karar verdi? Derenin taşkın sahası içine kanalları, köprüleri, yolları kim yaptı?

Yağın yağmur nedeniyle yaşamını yitiren insanlarımızın kanı soğumaya başlayınca; **3. Köprü'nün yapılacağı** bir kez daha gündeme geldi. "**3. Boğaz Köprüsü**"nün yapılmasıyla İstanbul'un nüfusunun **20 milyonu** aşacağı, 3. Boğaz Köprüsü'nün üzerinden transit geçiş yapacak olan TIR ve kamyonların, Boğaz Köprüsü'nden geçen araçların %3'ü bile olmadığı da unutuldu. İstanbul'un su havzalarının, orman alanlarının, İstanbul'un oksijeninin, yani yaşam damarlarının ortadan kalkacağı bir kez daha yok sayılmaya başlandı.

3.Boğaz Köprüsü'nün yapılmasına karar vermek, İstanbul'a yapılabilecek en büyük kötülüktür. **1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı** da, bu planı yapanlar da, **3.Köprü'nün** yapılmasını istememiş, reddetmişlerdir.

Ayrıca, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nün görüşleri de, 3. Köprü'nün yapılması halinde ortaya çıkacak sorunları sıralayarak köprü'nün yapılması sorun çözen değil, sorun yaratan bir uygulama olacak diyor.

3. Köprü'nün, yeniden gündeme getirilmesi ve Sayın **Kadir TOPBAŞ**'ın, başbakan tarafından seçilecek güzergâhın plana işleneceğini ifade etmesi, bilimi ve uzman görüşlerini yok sayması, "**en büyük afettir**". Bu nedenle doğa olaylarının bedellerini çok ağır ödüyoruz.

Su taşkınlarının afete dönüşmesi de, depremlerin ortaya çıkardığı can ve mal kayıpları da, benzeri doğa olaylarının afete dönüşmesi de, İstanbul yollarında hastaneye yetiştirilemediği için sayısını bilemediğimiz yaşamını yitiren insanlarımız da, bilimin, bilginin ve uzman görüşlerinin yok sayılarak, "**dar ve çıkarıcı bir siyasetin**" izlenmesinin ürünüdür.

Peki köprü yapmakta neden direniliyor?

1950' yılına kadar ulaştırma sistemimizin ana omurgası demiryoluna bağlı olarak gelişmişken, 1950 sonrası dönemde sürdürülen politikalarla, demiryolu ve denizyolu ulaştırması yerinde saymış, sadece karayoluna bağlı ulaştırma sistemine önem verilmiştir. Böylece ulaştırmamızın **%95'i** karayoluna bağlı olacak şekilde gelişmiştir.

Marmara Denizi'nin, Haliç'in ve Boğaz'ın şekillendirdiği İstanbul'da, ulaştırmamızın ana omurgası %92 oranında karayolu ulaştırmasına bağlıdır. %2,2 deniz ulaşımı, %6 oranında da raylı ulaşım ile yolculuklar yapılmaktadır. 8500 yıllık tarihi bir kentin 18 km kadar bir metroya sahip olması en azından ayıplı bir durumdur.

Sayın Başbakan, **köprüye karşı olanlar 1. ve 2. Köprüden utanmadan geçtiler**” diyor. Bir kez, ülkemizin Başbakanının bu üslupla konuşması son derece yakışsız bir durumdur. Böylesi bir üslubu yadırgıyorum.

Eğer ortada yakışsız bir durum varsa, o da, belediye başkanıyken köprünün çözüm olmadığını söyleyip, bu bir rant projesidir diyerek karşı çıkarken, bugün İstanbul'u, **ulusal ve uluslararası pazarlara açma anlayışıdır**. Ülkemizin Başbakanının, konunun bilimsel ortamlarda uzmanlarla birlikte tartışılarak yeni çözümler aranmasını sağlamak yerine, **ideolojik davranması** da rastlantıya dayalı bir durum değildir.

Yerli ve uluslararası **rant** çevrelerinin sözcülüğünü yapmak ideolojik davranmak olmuyor da, İstanbul'un ve torunlarımızın geleceğini yok edecek **“3. Köprü'nün yapılmasının”** ulaştırmaya çözüm getirmeyeceğini söylemek mi ideolojik oluyor?

Sayın Başbakan, siz belediye başkanıyken **“İstanbul'a köprü yapmak ihanettir”** derken, ne kadar ideolojik davrandıysanız, biz de o kadar ideolojik davranıyoruz. İstanbul'a **“3. Köprüyü yapmak”**, İstanbul'un ulaştırmasına çözüm olmaz ama, İstanbul'un doğal güzelliklerini, İstanbul'un yaşam alanlarını yok eder.

İstanbul için başka çözümler vardır diyoruz.

Marmaray projesinin ihalesini siz yaptınız, temelini siz attınız. Biz **Marmaray projesini** destekliyoruz. Bu desteği verirken ne kadar ideolojik davrandıysak, köprü yapılmasına karşı çıkarken de o kadar ideolojik davranıyoruz. İstanbul'un iki yakasını karayolu tüneli ile birbirine bağlamak üzere, Tarihi Yarımada'nın güneyinde bulunan Kennedy Caddesi'ni, D 100 Karayolu'na bağlamak için yalnızca lastik tekerlekli küçük araçların kullanabileceği bir tünel yapılıyor. Bu proje de, **Avrupa yakasında, Kennedy Caddesi'nin Küçük Ayasofya-Kazlıçeşme arasında kalan kesiminin, Anadolu yakasında ise D 100 Karayolu'nun Selimiye-Göztepe** arasında kalan kesiminin, 2x4 şeritli olarak düzenlenmesi de öngörülmektedir. Bugün, Güney Kore ve Türk firmalarından oluşan ortak girişim tünelin yapımını üstlenmiştir.

Sayın Ulaştırma Bakanı, Sayın Başbakan; tüm dünyada, kent merkezlerine ve tarihi dokunun yoğun olduğu kentsel alanlara, özel araçlarla erişimin caydırılması ya da tamamen engellenerek başka çözümlerin sunulması önem kazanmaktadır. Bu noktada kent yöneticileri, ülke yöneticileri, bilim insanları ve uzmanlar ortak bir görüşte birleşmişlerdir.

İnsan aktivitesini yok sayan, Tarihi Yarımada'yı içinden motorlu araçların daha rahat geçebileceği bir alana çeviren

karayolu ulaşım projesi, ne yazık ki yeterince tartışılmamış, adeta kamuoyundan saklanmıştır.

İstanbul'un geleceğe yönelik imar planları ile, Ulaşım Ana Planlarında bu proje yer almamaktadır. **1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planında da bu proje, bu tünel yoktur.** Marmaray projesi ile aynı güzergahta bulunan **Boğaz Karayolu Tüp Geçişi'nin**, trafik güvenliği, tarihi dokuya olan etkisi, çevreye olan etkisi, Marmaray Projesi'nin yolculuk taleplerine olan etkisi, Tarihi Yarımada'nın denizle olan ilişkisi, arazi kullanımı üzerinde yaratacağı etkiler araştırılmadan bu projenin ihalesi yapılmıştır.

7 tepeye 7 tünel anlayışıyla yapılan tüneller biter bitmez sorun olmaya başladı. Kağıthane'den girip, **Dolmabahçe**'den çıkan tünelin çıkış yeri, bir önceki durumdan daha fazla tıkanmaya başladı. Bugün tünel çıkış çevresini aşmak çok kolay değil. İstanbul'un ulaştırmasına 116 çözüm diye Anakent tarafından sunulan kavşak düzenlemeleri, şerit ilaveleri, köprü ve tüneller de çözüm olmadı.

Ulaştırma bilimi diyor ki; **“Kent içerisinde yeni yapılacak büyük kapasiteli karayolu yatırımları, ilk hizmete açıldıklarında belirli bir rahatlama sağlamış gibi görünürler. Ancak artan otomobil kullanımını ve ortaya çıkan yeni yolculuk talepleri, bir süre sonra bu yolların eskisinden daha fazla tıkanmasına neden olur.”**

Bir parantez açarak şunu da söylemem gerekiyor. **Dubai Kule'nin** yapılacağı **İETT** arazisinin ve **Likör Fabrikası** arazisinin satışını yargı yoluyla durdurduk.

Sayın **TOPBAŞ** diyor ki, satıştan alacağım parayla İstanbul'un ulaştırmasına yönelik yatırım yapacaktım, engellediler. Doğru söylüyor Sayın Başkan, engelledik. Ama neden? Başka nedenleri saymayayım ama, oradan alınacak parayı, sadece o yapının oluşturacağı sorunların çözümü için harcarsanız yine yetmez. Sorunları gidermek için yeni kaynağa ihtiyaç var. Bu sorun yaratan kaynaklar İstanbulluların sırtına yükleniyor.

Ulaşım konusu kent yaşamımızın ayrılmaz bir parçasıdır. İnsanlar okul, alışveriş, iş ilişkileri, sosyal etkinliklerden yararlanma ve dinlenmek için, motorlu veya motorsuz yolculuklar yaparlar.

Sabahleyin ulaşımın en yoğun olduğu saatlerde işine gitmek için yola çıkanlar, gidecekleri yere, hangi ulaştırma araçlarını ve bağlantısını kullanarak erişebileceklerini, bu noktalar arasında bulunan ulaştırma hizmetlerinin çeşitliliğine ve sunulan hizmet düzeyine ve kalitesine bağlı olarak planlar ve yaparlar.

Sayın Başbakan diyor ki **“köprüye karşı olanlar da köprüyü kullanıyorlar”**. Biz İstanbul'da bulunan tüm ulaşım yollarını ve araçlarını kullanıyoruz, otomobilimizi de kullanıyoruz. 15 yıldır İstanbul Belediyesi'ni yönetiyorsunuz. **Her yıl 15 km. metro** yapsaydınız, bugün İstanbul'un **225 km.** metrosu olurdu. Bizde arabalarımızı daha az kullanarak, toplu taşıma araçlarını daha çok kullanırdık. Marmaray projesini geciktirmeseydiniz, karşıdan karşıya köprüden değil, **Marmaray demiryolu** hattıyla geçerdik.

Bir kentin toplu taşıma araçları ve sistemi gelişmişse, o kentin ulaştırma problemi olmaz. Ulaştırma sorununun olması, sadece karayoluna bağımlı, bireysel taşımayı amaçlayan bir sistemden kaynaklanmaktadır. İstanbul'da yaşayanları otomobil kullanmaya mahkum etmeyin. Bugün İstanbul'un en az **500 km.** metroya ihtiyacı var. **%2,2** oranında yararlanılan deniz ulaşımının en az **%20'ye** çıkarılmasına ihtiyaç var. **Tercihli otobüs yolu, metrobüs, deniz yolu ve demiryolu arasında doğru bir entegrasyonun kurulmasına ihtiyaç var.** Siz bunları yapın. İnanın ki İstanbul'un yeni köprülere, yeni yol genişletmelerine ve şerit ilavelerine, kent merkezlerinde köprü ve kavşak düzenlemelerine ihtiyaç kalmayacaktır.

Kentimizde yerleşime açılması planlanan bir arazi parçasının, diğer alanlarla bağlantısı ulaştırma ağıyla kurulur. Biz bu bağlamda, meslek insanları olarak, her türlü ulaştırma altyapısına önem veririz. Meslektaşlarımız bu alanlarda çalışıyorlar. Bilinmelidir ki kentimizin ve ülkemizin geleceği; **sürdürülebilir** bir gelişmeye bağlıdır. Öngörülerimiz ve geleceğe ilişkin projeksiyonumuzda insan vardır. İnsanlarımızın daha kaliteli bir yaşam sürdürmelerine de önemli ölçüde ihtiyaç vardır.

Denizde balık, çevrende kuş ve su yoksa, canlı yoksa; cebindeki doların önemi yoktur. Bu nedendir ki biz meslek insanları, toplumsal yararı, sosyal projeleri, sağlıklı ve yaşanabilir bir çevrenin korunmasını ve yaratılmasını çok önemsiyoruz.

SONUÇ

Şu soruları kendimize sormamız gerekiyor:

- Toplum yararına doğru kararların alınmasıyla ilgili olarak izlenmesi gereken yol bellidir. Belirli politikalar doğrultusunda kentin geleceğini biçimlendirmeyi amaçlayan bir kent planınız var mı? Bu planla birlikte hazırlanan bir ulaştırma planınız var mı?

- İstanbul'un gelecekteki ulaştırma sisteminde yer alması gereken projelerin öncelikleri belirlenmiş mi?

- Ulaştırma planınız; öncelikleri ekonomik, toplumsal, sosyal ve çevresel etkileri gözönüne alınarak yapılmış, bütünlüklü bir projenin ve çalışmanın ürünü olarak mı ortaya çıkmıştır?

- Planlama evresinde, ortaya konacak olan öngörülerini bilim insanlarının, meslek odalarının, kentlilerin ve sivil toplum kuruluşlarının görüşleri alınmış mıdır?

- Bu çalışmalar sonunda toplumsal, ekonomik ve bilimsel bir temele dayandırılarak üzerinde anlaşılabilir bir planınız ve projeniz var mı?

O zaman "3.Köprü" ile ilgili olarak ortaya çıkan iki temel konuyu irdelemek gerekiyor:

Birincisi, 3.Köprü yapılmamalı diyenlerin görüşü: "Köprüler insanları değil, araçları taşıyor. İstanbul'da hızla artan motorlu araçları taşımak için ne kadar yol, köprü, kavşak yapılırsa yapılsın ulaşım ve trafik sorunu çözülmez. Çünkü köprüler ve yollar kendi trafiklerini yaratıyorlar. Bir süre hafiflemiş gibi görünen sorun, bir süre sonra daha çok tıkanmaya başlar."

İkincisi, 3. Köprü yapılmalı diyenlerin görüşü:

"İstanbul'da bulunan iki köprü de tıkanmış durumda. Kentimiz hızlı bir şekilde büyüyor. Bu nedenle 3. ve 4. Köprü yapılmalıdır." noktasından hareket ediyorlar.

Yapılması gereken, kentimize olan maliyeti oldukça yüksek olan motorlu araçları ve otomobilleri çözüm aracı olarak gören projeler yerine, iş, okul, eğlenme, dinlenme, akraba ve arkadaş görüşmelerine daha erken erişimi sağlayacak bir toplu taşıma sistemine ihtiyaç var. Bu ihtiyacı hızla gerçekleştirmekte, kentimizi ve ülkemizi yönetenlerin, olmazsa olmaz olan görevleridir.

- Köprüler üzerinden geçen araçların **%90'ı** yolcuların yaklaşık **%37'sini** taşımaktadır. **%10** toplu taşıma araçları da yolcuların **%63'ünü** taşımaktadır.

- ABD'de **1000** kişiye **650**, AB'de **1000** kişiye **550** otomobil düşmektedir. İstanbul'da yaşayan **1000** kişiden **239'unda** otomobil bulunmaktadır. Bugün İstanbul'da **2.750.000** araç bulunmaktadır. İstanbul yollarının kapasitesi **1.315.000** araç kapasiteli olmasına karşın, İstanbul yollarında **2.330.000** araç bulunmaktadır. 15 milyonluk bir İstanbul'da **1000** kişide **400** kişinin otomobil sahibi olması durumunda İstanbul'daki araç sayısı 6 milyon; 20 milyon nüfusa ulaşması durumunda 8 milyon araç olması demektir. Bu kadar aracı hiçbir köprü ve karayolu taşıyamaz. Ulaştırma ile ilgili tercihlerin değiştirilmesi gerekiyor.

- Ulaştırma, yalnızca ulaştırma sistemi yönünden bakılarak, sağlıklı bir şekilde değerlendirilemez. **Ulaştırmaya duyulan gereksinme, sosyal, kültürel ve ekonomik etkinliklerin, arazi kullanımında ortaya çıkan bir dağılımın sonucu olmaktadır.** Bu bağlamda plan bütünlüğünden uzak, merkezden yönlendirilen çok katlı binalar ulaşım sisteminin işleyişini bozarak, **yeni ulaşım talebi yaratmaktadır.**

- İstanbul'da arazi kullanımı ile bütünlüklü olmayan, kentimizin şurasında ve burasında, dere yatakları dâhil olmak üzere, kentin koşullarını çok zorlayan, iş ve alışveriş merkezlerinin yapılması, ayrıcalıklı imar haklarının sağlanması, yeni ve bütünlükten uzak kent parçalarının oluşturulması, sistemin işleyişini önemli ölçüde bozmaktadır.

- Son yıllarda giderek artan imar değişiklikleri kuralızsız, düzensiz ve bilim dışı uygulamalardır. İmar planlarındaki bu değişiklikler önlenmediği sürece, İstanbul ulaşımı daha dayanılmaz bir hal alacak, yaşam kalitesi giderek düşecektir.

- Yine kentimizde tartışılan önemli konulardan biri de metrobüs ve metrobüs hatlarıdır. **1,2** milyon avroya alınan otobüsler yerine dört otobüs alınması mümkünken, bu yapılmamıştır.

Ayrıca metrobüs hatlarıyla ilgili sağlıklı bir çalışmanın yapılmadığı da anlaşılmaktadır. Metrobüs hatları kapasitesinin üzerine şimdiden çıkmıştır. Artık pik saatlerde metrobüslere binmek olanaklı değildir.

Son söz olarak:

Demiryolu, metro hatları hızla artırılmalı, tercihli otobüs yolu ve deniz yolu arasında doğru bir entegrasyon kurulmalıdır.