

8. ULAŞTIRMA KONGRESİ SONUÇ BİLDİRİSİ

Cemal GÖKÇE

İMO İstanbul Şube Başkanı

Şubemiz tarafından Odamız adına 30 Eylül, 1-2 Ekim 2009 tarihinde İTÜ Mustafa Kemal Amfisi'nde düzenlenen 8. Ulaştırma Kongresi'nin sonuç bildirisini aşağıda sunuyorum.



İMO İstanbul Şubesi'nin düzenlemekte olduğu Ulaştırma Kongresinin 8'incisi 30 Eylül, 1-2 Ekim 2009 tarihlerinde yapıldı. Ulaştırma Bakanlığı tarafından düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası'nın çakıştırılan zamanlamasına karşın, 8. Ulaştırma Kongresi öncekilerden farklı olarak büyük bir katılımı gerçekleştirildi. Her Ulaştırma Kongresinde olduğu gibi 8. Ulaştırma Kongresi'nde de ülkemizin ulaştırma alanında araştırma ve öğretim yapan akademisyenleri ve ulaştırmanın içinde uğraş veren uzmanları, kuramsal çalışmalarıyla birlikte dünyadaki ve ülkemizdeki uygulamalar kapsamında geniş bir tartışma yaptılar.

Öne çıkan konular

- Ülkemizin kentlerarası ve kentiçi ulaştırma kapsamında ortaya çıkan uygulamalar; **çoğunlukla sistem anlayışından uzak, gösterişli tekil projeler olarak ele alınmaktadır. Bilimsel nitelikte araştırma, etüt, proje ve değerlendirmeler yapılmaksızın gerçekleştirilmektedir.** Bilim insanları, uzmanlar ve meslek kuruluşlarının ısrarlı uyarılarına karşın, bu bilim dışı yanlış uygulamalar ne yazık ki devam ediyor. Bir kez daha sorunlara çözüm olmayan, hatta zararlı olabilecek ve sınırlı kaynakların israfı sonucunu doğuracak bilim dışı yatırımlardan kaçınılmasının gereği de vurgulanmıştır.
- Ulaştırmanın ancak plana dayalı olarak sağlıklı gelişebileceği gerçeği ortada dururken; **siyasi iradenin plan anlayış ve kültüründen yoksun olarak, varolan planları yok sayması ve yeni plan hazırlatma girişimiyle umut verip, henüz yeni plan çalışmaları sürerken plan dışı uygulamaları sürdürmektedir.** Bu anlayış, toplumumuzun **plan konusundaki beklentilerini boş çıkarmakta, bilimsel uygulamalara olanak sağlamaktadır.**

Doğru ve uygulanabilir bir plan yaklaşımının yöntem ve kapsamının tanımlanması ancak, örgütsel ve yönetsel

bir plan modelinin kurulmasıyla yakından ilgili bir konudur. Bu durum ayrıca, uygulamaya dönük bir finansman modelinin araştırılmasını da önemli ölçüde gündeme getirmektedir. Bu kapsamda, planlama ile birlikte finans kaynağının enine boyuna tartışılarak, siyasi iradeyi planlama anlayışına yöneltecek önlemlerin düşünülmesi ve alınması da gündeme gelmelidir.

Yukarıdaki saptamaların ışığında, bazı somut uygulamaları bir kez daha kamuoyunun dikkatine sunuyoruz.

Ülke ve kentiçi ulaştırması bakımından temel ilke ve strateji, dünyanın ve AB'nin kabul ettiği, Ulaştırma Bakanlığı belgelerinde ve kentlerin ulaştırma planlarında resmiyet kazanmış olan karayolu-demiryolu dengesizliğinin giderilerek, demiryolu yatırımlarıyla birlikte, toplu taşımaya ağırlık verilmesi ve otomobil kullanımının kısıtlanmasıdır. Görülen odur ki, bu ilke ve stratejiler kâğıt üstünde kalmaktadır.

Ne yazık ki, ülkemizin ve kentlerimizin ekonomik, sosyal gereksinimleri dikkate alınmaksızın birilerinin **"ben şu yatırımları yaparım"** anlayışı ulaştırma yatırımlarında belirleyici rol oynamaktadır. Bu konuda, sosyal fayda ve maliyetler düşünülmemektedir. Yine yüksek hızlı demiryolu, plansız programsız bir gösteriş havasında ve ulaştırma sistemine beklenen katkıları sağlaması güç bir şekilde ağır aksak yürümektedir. Bölünmüş yollar konusu da, geçmişin otoyolları furçasında olduğu gibi bilinen yanlışlarla yapılmaktadır.

Kentlerarası ulaştırmada bu stratejik yanlış içindeki olumlu bir öge vardı, bu öge de genel yanlışlık içinde uygun görülüyerek yanlışla dönüştürüldü.

Konu; başlangıçta İstanbul-İzmir Otoyolu ihale kapsamında İzmit Körfezi Köprüsü üzerinde yer alan demiryolu geçişinin 6 ay sonra bir zeyilnameyle kaldırılmasıdır.

Aslında otoyoluna göre öncelikli olması gereken demiryolu geçişi, öncelikle yüksek hızlı hat kavramına aykırı yeni Ankara-İstanbul hattının daha kısa ve ucuz yapımını sağlayacaktı. Ayrıca bu bağlantı kapsamında ek yatırıma gerek kalmaksızın bağlanması ve İstanbul'un İzmir'e 3 saatten daha kısa sürede gerçekleştirilmesi mümkün olacaktı. Hiçbir aşılabilir engel yokken, akıl almaz bir kararla ve anlaşıldığı kadariyle bazı çıkar çevrelerinin karşı çıkmasıyla yanlışlar içindeki **"bir doğru"**da varlığını sürdürümemekle yeni bir yanlışla dönüştürüldü.

Özellikle kentiçi ulaşımda yanlış yatırımlar tehlikeli boyutlara varmış bulunmaktadır. O kadar ki, birçok kentteki büyük umutlarla beklenen raylı sistemler bile; yanlış zamanlama, yanlış güzergâhlar, standart gözetmeyen yanlış sistem ve araç seçim kararları ile kent yaşamına gereken katkıyı sağlayamamakta ve önemli kaynak kaybına neden olmaktadır.

Bu yanlışlıklar İstanbul'da, farklı standartlarda ve sisteme entegre olmayan hatlardan, uzantısı olduğu hatla uyumsuz 4. Levent-Atatürk Sanayi hattına kadar, büyük kaynaklar harandıktan sonra kaderine bırakılmış Adana Metrosu'na kadar olumsuz bir örnek olarak karşımızda duruyor.

İstanbul önemli bir kenttir, İstanbul'un gelişme stratejisinin doğu-batı doğrultusunda olması kararlaştırılmıştır. Kuzeye doğru gelişimi için TEM kırmızı çizgi olarak düşünülmektedir. Ulaştırma açısından otomobil kullanımının sınırlandırılması, bu amaçla karayolu yapımının kısıtlanarak, raylı sistemlere ve denizyoluna dayalı ve otobüslerle desteklenen toplu taşımanın geliştirilmesi tartışmasız temel bir strateji olmaktadır. Boğaz geçişlerinin de her iki yakasında kendi içinde nüfus-istihdam dengesi sağlanarak makul düzeyde tutulması ve yeni karayolu geçişleriyle otomobil kullanımının kısıtlanmasından özenle kaçınılmalıdır.

Bu çok açık ve karşıtı söylenemeyecek stratejiler karşısında:

- Öncelikle mevcut karayolu olanakları iyi değerlendirilerek küçümsenmeyecek kapasiteler yaratılmaya çalışılabilir, çalışmalıdır.
- Kaynakları katlı kavşaklar, alt/üst geçitler, battı-çıkıtı gibi anlamsız yatırımlarla tüketmekten artık vazgeçilmelidir.
- Boğaz karayolu tüneli varolan sorunları daha da ağırlaştıracak, Tarihi Yarımada ve İstanbul'un geleceği adına ciddi sorunlar yaratacağı için yapımından vazgeçilmelidir.

- Ne kentsel ulaştırma ne de transit trafik açısından yararı olmadığı açıkça belli olan, arazi kullanım kararları ile ilgisiz, ormanları ve su havzalarını yok ederek İstanbul'un geleceği için onarılmaz zararlar doğuracak bir rant projesi niteliğindeki 3. Köprü yapımı gündemden kesinlikle çıkarılmalıdır.

- İstanbul içinde yapılan karayolu tünellerinin bitirilmiş olanları henüz tam olarak işletmeye açılmadan sorun olmaya başlamıştır. Tünel içi ve çıkışlarında sorun yaşanacağı anlaşılan ve çözüm getirmeyen karayolu tünellerinin yapımları olduğu yerde bırakılmalıdır.

- Bir plana bağlı olarak yapımına başlanmayan, yeterli etüt ve projeden yoksun olmasına karşın toplu taşıma aracı olması nedeniyle olumlu bulduğumuz metrobüs projesi, eksiklikler ve yanlışlıklar içermektedir. Metrobüs işletmeye açıldığı ilk günden bu yana kapasite sınırına ulaşmış olması bile, sistemi tartışılır hale getirmiştir. Hollanda'dan adedi 1,2 milyon avroya alınan otobüs seçimi ise halen açıklama bekleyen bir gariplik olarak gündemdeki yerini korumaktadır.

Sonuç olarak, konunun olmazsa olmazı olan planlı gelişme bir türlü yaşama geçemiyor. Yıllardır sürdürülen ısrarlı uyarılara karşın, sanki kararlılıkla plansızlığı yeğleyen siyasi irade tavrı karşısında, yine her yönüyle eksiksiz planlı gelişme konusu önceliğini korumaktadır. Ayrıca, plana dayalı olmayan ayrıntılı araştırma, etüt ve proje olmaksızın hiçbir yatırım ve önlemin kabulü olanaklı değildir. Bu temel istem doğrultusunda, plansız tüm yatırım karar ve uygulamalarından, yani otoyollardan, karayolu deniz geçişi köprülerinden ve karayolu tünellerinden, katlı kavşaklardan, battı-çıkıtlardan vazgeçilmelidir.

Raylı sistem yatırımları için standartlar belirlenmeli, kapsamlı etütler, projeler yapılmalı, sınırlı olan kaynaklarımız karayolu tünellerine, köprü ve battı çıkıtlara savrulmadan raylı sistemlere yönlendirilmelidir.

Ulaştırma, ekonomik ve sosyal yaşamımızın, özellikle kentsel yaşamımızda mutluluğu ve kaliteli yaşama önemli katkı sağlayan en önemli gereksinimlerinden biridir. Bu anlayışla toplumumuzun bilinçlendirilmesi ve kararlara katılımının sağlanması sorunların çözümünde temel bir gereklilik olarak karşımızda duruyor. Bu bağlamda, başta ülkemizi ve kentimizi yönetenler olmak üzere, yapılacak her yatırımın bilimsel ölçekte, yeniden bir kez daha incelenmesinde sayısız yarar var.

Bu noktada biz meslek insanlarının seslerine kulak verilmesinin ülkemiz ve kentlerimiz açısından önemli olduğunun altını bir kez daha çizmek isteriz.