

İSTANBUL'A VİZE UYGULANSIN MI? OTOMOBİL PLAKASI SINIRLANSIN MI?*

İstanbul'un Trafik ve Ulaşım Sorununa İlişkin İMO İstanbul Şube Raporu

Başbakan Sayın **Tayyip ERDOĞAN**, bir dönem belediye başkanlığı da yaptığı İstanbul'un önlenemeyen (önlenemeyen değil), trafik sorununun (aslında ulaştırma sorununun) çözümü için "İstanbul'a" vize konulmasını ve plakalara sınırlama getirilmesini istiyor. Yine Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı, İstanbul'da trafiğe tescilli 2 milyon 441 bin 667 aracın bulunduğunu, Türkiye genelindeki kayıtlı 12 milyon 204 bin 941 aracın %22'sinin aynı zamanda İstanbul'da bulunduğunu ifade ediyor. Yine, 2005 yılında tescilini yaptıran araç sayısının 251 bin 647 olduğunun altını çiziyor.

Bu açıklamalardan, 2005 yılında yaklaşık 570 bin kaza'nın kayıtlara girdiğini, bu kazalarda 3 bin 215 kişinin öldüğünü, 123 bin 985 kişinin yaralandığını, maddi hasarında 651 trilyon olduğu anlaşılıyor. 2006 yılının ilk 10 ayında meydana gelen kazalarda, 177 bin 437 kaza ile İstanbul'un birinci sırada olduğuda anlaşılıyor.

Kentlilerin ulaşımı için yapılan seçimler, kentlerin geleceğini ve yaşam kalitesini de belirler. Bu kapsamda seçilmiş olan ulaşım türlerine bağlı olarak kentlerin yolları, kentlilere daha çok ayrılabilir veya araçlar tarafından işgal edilebilir. Bu kapsamda, ya kişilerin yolculuk süreleri uzar, veya yolculuk süreleri aşırı derecede uzar. Ulaştırma hizmetleri, ülkelerin sosyal yapısından ve kentlerin imar planlarından ayrılamaz. Kentleşme ve kent planlamalarında kent içi ve kent dışı ulaşım sistemleri, insan topluluğunun

yaşadığı alanların kanallarıdır. Dünya ölçeğinde ulaştırma; **gelişmişliğin, bilgi ve kültür yönetiminin, sanatsal faaliyetlerden yararlanmanın, enerji üretiminin, sanayileşmenin ve turizm faaliyetlerinin alt yapısını oluşturur.**

Yine hepimizin bildiği gibi ulaştırma; karayolu, demiryolu, denizyolu, hava yolu ve boru hattı olarak beş alt sistemde incelenmektedir. Ayrıca bu alt sistemleri de yolcu ve yük taşımacılığı olarak iki ana halkada incelemek gerekmektedir. Doğru bir ulaştırma politikası uygulayabilmek için, bu beş alt sistemi birbirleriyle rekabete sokmadan, en son teknolojik imkanları da dikkate alarak doğru bir ulaştırma bağlantısının sağlanması gerekmektedir. Bunu yaparken, **ulaşımın ülkeye ve kente getireceği asgari maliyetle birlikte**, dışarıya olan bağımlılığı da en aza indirecek bir politika uygulanmalıdır.

1950 yılına kadar ulaştırmamızın omurgası demiryoluna bağlı olarak gelişmişken, 1950 sonrası sürdürülen politikalarla demiryolu ve denizyolu ulaştırması yerinde saymış, sadece karayoluna bağlı ulaştırma sistemine önem verilerek, ulaştırmamızın %95'i karayoluna bağlı olacak şekilde bir politika izlenmiştir.

1980'li yıllarda, 1983-1993 yılını kapsayan bir **ULAŞTIRMA ANA PLANI** yapılmıştır.

Yük taşımacılığı'nda; Denizyollarının payı %16'dan %32'ye,

Demiryollarının payı %10'dan %27'ye,
Boru hatlarının payı %1,5'dan %4,5'a,
Karayollarının payı ise, %72'den %36'ya düşecekti.

Oysa bugün; Yük taşımacılığında, %89 karayolu, %5 demiryolu, Yolcu taşımacılığında, %96 karayolu, %2 demiryolu olarak karşımıza çıkmaktadır.

İstanbul'da Ulaşım

İstanbul, İstanbul Boğazı tarafından Doğu ve Batı olmak üzere iki yaka olarak birbirinden ayrılmıştır. Ağırlıklı olarak Batı yakasında gelişmiş olan kent, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'dan aldığı büyük göç ile, Doğu yakasında da yerleşim artmaya başlamıştır.

İstanbul'un Batı yakasında gelişmiş olan sanayi-ticaret amaçlı iş ve okul alanları, Doğu yakasından Batı yakasına ulaşım talebini de giderek artırmaya başlamıştır.

Bu yolculuk taleplerini karşılamak için kentin tek merkezli olmasından kurtulması için önce **Boğaziçi Köprüsü**, arkasından da ortaya çıkan büyük trafik hacmini karşılamak amacıyla **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Çevre Yollarıyla** birlikte hizmete sokulmuştur.

İstanbul 1970'li yıllarda konut ve ulaştırma gibi temel altyapı gereksinimlerinde önemli sorunlarla karşılaşmıştır. **1973** yılında **1. Köprü'nün** hizmete girmesiyle **Doğu Yakası'nın Batı Yakası**'yla karayolu bağlantısı sağlanmış ve bu durum Doğu

*İstanbul'un Trafik ve Ulaşım sorununa ilişkin İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanımız Cemal GÖKÇE'nin yaptığı Basın Toplantısı / 17.01.2007

yakasında birtakım değişimleri de gündeme getirmiştir. Burada da küçük ölçekli sanayi bölgeleri oluşmaya başlamış, bu nedenle İstanbul'un Doğu yakası da göç almaya başlayarak nüfusu artmıştır.

İki yaka arasında taşıt geçişlerini sağlayan **1. köprü**, açılışından birkaç yıl sonra iki yaka arasındaki ulaşım talebini karşılayamamıştır. Bir süre sonra da **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü** gündeme gelmiş, çevre yollarıyla birlikte İstanbul **2. köprüsüne** de kavuşmuştur.

Birinci köprü yapılırken, İstanbul'un beklenen ve planlanan ana gelişim alanı doğu-batı olarak belirlenmiştir. Çünkü İstanbul'un kuzeyinde korunması gereken orman alanları ve su havzaları bulunmaktadır. Avrupa yakasında tarihi doku içinde yoğunlaşmış olan kent merkezi ayrıca, 1. köprü'nün yapılmasıyla doğudan batıya çalışmak için geçen nüfusun baskısı altında kalmıştır.

Bu dönemde, İstanbul'u tek merkezlikten kurtarmak için, doğu yakasını kendi içinde yeterli bir merkeze kavuşturmak gerekiyordu. Nazım Plan kararlarına göre, Boğaz-İçi Köprüsü'nün hizmete açılmasını izleyen yıllardaki gelişmeler, bu iki Nazım Plan kararlarını işleyemez, uygulanamaz bir hale getirmiştir. **1- İstanbul'u tek merkezlikten kurtarmak (doğu yakasını kendi içinde bir merkez haline getirmek)** **2- İstanbul'un kuzeyini -orman ve su havzalarını- korumak**

1970'li yılların sonuna doğru kentin temel aksı olan köprü ve bağlantı yollarındaki trafik tıkanıklıkları, hızla büyüyen kentsel alanlar ve artan nüfus konusu, olağan bir durum olarak karşılanmıştır. Giderek özel araç sahipliği oranının artması, özel araç trafiğinde de artışa yol açmıştır. Böylece, mevcut ulaşım alt yapısı, kapasite-

İSTANBUL'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ DAĞILIM	
Araç Türleri	Taşıyan Yolcu Yüzdesi
İETT	12,37
ÖHO	9,90
Otomobil	34,56
Dolmuş Taksi	0,53
Minibüs	17,67
Taksi	2,65
Servis Oto	14,14
KARA 91,83	

sinin üzerinde kullanılmış ve kent-içi ulaştırma problemleri giderek ağırlaşmıştır.

1. Boğaz Köprüsü'nün yolculuk talebini karşılayamaması, **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü** ve bağlantı yollarını gündeme getirmiştir. Maliyeti azaltmak için de çevre yollarının ormanlık ve su havzalarındaki hazine arazilerinden geçirilmesi, kaçak ve sağlıksız yapılaşmanın ana nedeni olarak karşımıza çıkmıştır. **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve çevre yolları henüz tamamlanmadan yapılaşma İstanbul'un kuzeyine doğru hızla yayılmıştır. Böylece İstanbul**

İSTANBUL'DA RAYLI SİSTEM TAŞIMACILIĞINDAKİ DAĞILIM	
Araç Türleri	Taşıyan Yolcu Yüzdesi
TCDD	1,10
Hafif Metro (LRT)	1,77
Metro	1,24
Tramvay	1,68
Moda Tramvay	0,02
İETT Tramvay	0,04
Tünel	0,11
RAYLI 5,94	

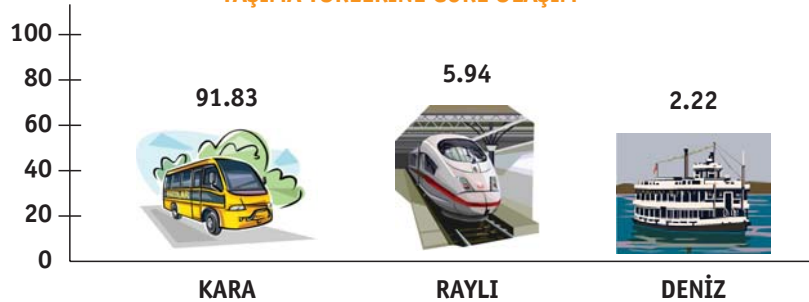
Nazım Plan Bürosu'nun belirlediği doğu-batı aksındaki Lineer gelişme düşüncesi, tamamen ortadan kalkmıştır.

2. Boğaz Köprüsü, ormanlık alanlar ile su havzalarında planlı ve plansız olmak üzere yeni bir yapılaşmanın da yolunu hızla açmıştır.

Kentler insanlar içindir. Kentsel ulaşım ana hedef insanların hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik biçimde kentsel etkinliklere erişimlerini sağlamaktır.

Kentlerde ulaşım çözümleri taşıtların hareketlerini değil, insanların erişilebilirliğini esas almalıdır.

TAŞIMA TÜRLERİNE GÖRE ULAŞIM



İstanbul'un mevcut ulaşım alt yapısı ve mevcut toplu taşıma sistemleri planlı, düzenli ve etkin bir şekilde kullanılmadığı için; trafikteki sorunlar artan araç ve yolcu sayısına göre katlanarak artmaktadır. Bu durum kentte yaşayanların yaşam kalitelerinin giderek düşmesine neden olmaktadır.

- İstanbul'un tümü için geçerli olan bu sorun, iki yaka arasındaki ulaşımı da önemli ölçüde etkilemektedir.
- Toplu taşıma yerine bireysel taşımacılığın ağırlıkta olması; sabah ve akşam saatlerindeki köprü geçişlerini, dayanılmaz bir işkenceye dönüştürmektedir.
- İki yakayı birbirine bağlayan köprüler üzerindeki trafik, günlük İstanbul trafiğinin **%11'ini** oluşturmaktadır.
- Boğaziçi Köprüsü üzerinden geçen araçların yaklaşık **%90'ı**, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü üzerinden geçen araçların ise yaklaşık **%86'sı özel araçlardan** oluşmaktadır.
- Köprüler üzerinden geçen özel araçların yaklaşık **%90'ı**, yolcuların yaklaşık olarak **%40'ünü** taşımaktadır. Bu durum, köprülerdeki trafik yoğunluğunun en temel nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır.

FSM KÖPRÜSÜ'NDE YOLCU VE ARAÇ YÜZDELERİ		
Araç Tipi	Araç Sayısı%	Taşınan Yolcu%
Özel Araç	86,5	43,5
İETT+ÖHO	7,5	38,5
Diğer	6	18

- Köprüler insanların taşınması yerine, taşıtların taşınmasına hizmet etmektedir.

Yeni Kavşak, Köprü, Tünel ve Yol Yapımları Trafığe Çözüm Olur mu?

İstanbul'da trafik sıkışıklığının çözümü için ilk akla gelen, yeni yolların, kavşakların, köprülerin ve şerit ilavelerinin yapılması olmaktadır. Bilinmesi gerekir ki karayolu kapasitesinin artırılmış olması kısa süreli ve geçici bir rahatlama sağlayabilir. Yeni yapılan düzenlemelerle, artan kapasite ve iyileşen yolculuk koşullarının uyardığı yeni taleplerin de

BOĞAZIÇI KÖPRÜSÜ'NDE YOLCU VE ARAÇ YÜZDELERİ		
Araç Tipi	Araç Sayısı%	Taşınan Yolcu%
Özel Araç	89,5	31
İETT+ÖHO	5,5	58
Diğer	4,5	11

eklenmesiyle eskisinden daha ciddi bir talep fazlasıyla karşılaşılmaktadır. Ulaştırma konusuna, yani trafik sıkışıklığına sürdürülebilir bir çözüm getirilmesi için yeni bir talep oluşturmamak gerekmektedir.

Bugünkü ulaşım sistemi içinde, ulaşım koşullarının yetersizliğinden ötürü, yapılmayan yolculuklar bulunmaktadır. Büyük bir bölümü zorunlu olmadığı için yapılmayan bastırılmış gizli kalan yolculuk talebi, yapılan yeni yol düzenlemeleriyle ortaya çıkmakta ve mevcut trafik hacmine eklenerek, trafik yükünü daha da arttırmaktadır.

Yapılan araştırmalar göstermiştir ki, özellikle yolculuk sayısı yüksek değerlere ulaştığı zaman, yeni yatırımlarla getirilen yüksek kapasite artışlarının uzun dönemdeki etkisi, otomobille yapılacak yolculuk talebini daha büyük boyutlara çıkarmaktadır. Bu noktadan hareketle yükselen yolculuk talep artışları da, kent içi karayolu şebekesini aşırı bir yoğunluğa itmektedir.

Bir süre önce, köprü ve üst geçitlere Anakent Belediyesi tarafından asılan; "İstanbul trafiği için 116 çözüm" diye ilan edilen işlere, yani yol genişletme, köprü ve kavşak projelerinin yapılmasına başlandı. Kentin tüm yolları şantiyeye döndü.

Ayrıca, **bu projelerin bir kısmının ihalesinin yasal zeminde yapılma-**

BOĞAZIÇI KÖPRÜSÜ'NDEN GEÇEN VE ŞEHİR HATLARI VAPURLARI İLE TAŞINAN YOLCU VE TAŞIT SAYISI			
Yıl	Boğaziçi Köprüsü	Şehir Hatları	
		Taşıt	Yolcu
1965		2.943.000	70.344.000
1966		3.478.000	82.341.000
1967		4.066.000	87.797.000
1968		4.489.000	98.575.000
1969		4.648.000	105.827.000
1970		4.480.000	108.019.000
1971		6.253.000	113.069.000
1972		6.895.000	120.993.000
1973	1.696.505	6.690.000	130.048.000
1974	11.869.993	2.465.000	113.870.000
1975	17.243.008	1.614.000	104.347.000
1976	23.494.314	1.017.000	105.254.000
1977	27.672.255	1.406.000	112.951.000
1978	28.008.610	1.544.000	118.374.000
1979	26.447.661	1.294.000	124.700.000

BOĞAZIÇI VE FSM KÖPRÜSÜ'NDEKİ TAŞIT TRAFİĞİNİN DEĞİŞİMİ				
Yıl	Boğaziçi Köprüsü	Yıllık Değişme Oranı %	FSM Köprüsü	Yıllık Değişme Oranı %
1985	38.411.974	-	-	-
1986	44.934.012	16,98	-	-
1987	48.291.094	7,47	-	-
1988	50.985.942	5,58	3.028.566	-
1989	51.890.202	1,77	9.026.600	-
1990	51.198.604	-1,33	16.621.600	84,14
1991	44.341.576	-13,39	23.295.884	36,75
1992	52.704.018	18,86	29.657.184	2,49
1993	59.574.396	13,04	29.657.184	27,31
1994	59.229.988	-0,58	31.156.638	5,06
1995	64.051.228	8,14	36.741.792	17,06
1996	65.034.008	1,53	44.057.486	20,8
1997	66.794.758	2,71	50.600.928	14,85
1998	64.969.262	-2,73	56.866.214	12,38
1999	63.938.104	-1,59	56.188.522	-1,19
2000	67.251.308	5,18	62.704.800	11,6
2001	62.691.736	-6,78	57.178.216	-8,81
2002	64.437.896	2,79	55.646.052	-2,68
2003	65.762.540	2,06	60.418.092	8,58

dığı, adeta yeni yaratılan gerekçelerle dikkatlerden kaçırılmak istendiği tarafımızdan basına açıklandı, yargıya başvuruldu. İfade etmek gerekir ki, yargı kararlarına rağmen bu işlerin bir kısmı hızla tamamlandı veya tamamlanmaya çalışılıyor.

Nasıl Bir Ulaşım

Gerek İstanbul ulaşım mastır planında, gerek ulaşımaya yönelik yapılan İstanbul Ulaşım Sempozyumu sonuç bildiğesinde ve Odamız tarafından yapılan kongre, panel ve yazılı açıklamalarda ulaşımı tanımlarken,

- Kent içi ulaşımında öncelikli hedef, taşıtların değil insanların taşınması olduğu,
- Ulaşım ana planının, kent nazım ve imar planlarıyla bir bütün olarak ele alınarak planlanmasının gerekliliği
- Ulaşım ana planı; kentte yaşayan insanların oluşturduğu yerel örgütlenmeler, ilgili meslek odaları, fakültelerin ulaştırma ve kentle ilgili ça-

alışma yürüten bilim insanları, yerel yönetimler, merkezi yönetimin ilgili temsilcilerinin katılımıyla; bilim, teknoloji ve hukukun üstünlüğünü esas alarak, denetime açık olmasının zorunluluğu,

- İstanbul kent içi ulaşımının yönetimi, tek merkezli, ilgili birimlerle koordineli bir şekilde demokratik bir anlayışa dayalı olarak yönlendirilmelidir.
- Yaşama geçirilmesi düşünülen projeler, kamuoyuna zamanında duyurulmalı ve yeterli bilgiyi içermelidir.

Yine İstanbul Anakent Belediyesi **Ulaşım Daire Başkanlığı**'nın görevlerinden birisi ve en önemlisi; "İstanbul nazım planı ve temel kentsel ulaşım ilkeleri çerçevesinde, arazi kullanım kararları ile uyumlu bir **Ulaşım Ana Planı**, dönem planı ve uygulama programlarını hazırlamak, onaylatmak ve zaman içerisinde uygulamaların etkilerini de gözetecek planları değerlendirmek ve geliştirmek" olarak tanımlanmıştır.

Oysa, İstanbul'da yapılan kavşak, köprü ve tünel projeleri çalışmalarının arazi kullanım planları ile birlikte değerlendirilmediği gibi, planlamayla da herhangi bir ilişkisinin kurulmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca teknik yönlerden hatalı, hiçbir ulaşım ve şehircilik ilkesi ile bağdaşmayan, ulaşımı çözmek yerine trafik kaosunu artıran projelerin ortaya çıktığı görülmektedir.

Yine İstanbul, **Anakent Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü**'nün birinci görevi olarak da; "raylı ve raysız her türlü kara ve deniz taşımacılığı hizmetlerinin metropoliten alan nazım plan çerçevesinde, arazi kullanım ve ulaşım planlama çalışmalarlarıyla birlikte ele alınacağı" noktasına dikkat çekilmektedir. Oysa, kavşak, tünel ve köprü projeleri hazırlanırken, ilgili birimin bu tanımlanan görevini yapmadığı, plandan bağımsız olarak "**dar bakış açılı**" bir anlayışla bu projelerin yapılmasına karar verildiği anlaşılmaktadır.

Ayrıca bu tür projelerin hazırlanması ve uygulamaya konulmasının teklifi; **İstanbul Anakent Belediyesi Ulaşım Trafik Düzenleme Komisyonu**'ndan çıkmaktadır. Oysa trafik müdürlüğünün görevi proje hazırlamak değil, daha çok trafiğin düzenlenmesini sağlayan bir çerçevede olmalıdır. Bu açıklamalardan anlaşılacağı gibi, ulaşım yatırımlarını ilgilendiren projelerin, kentin bütününde arazinin nasıl kullanılacağına yönelik olmalıdır. Ayrıca, ulaşım ilişkileri ile bu kapsamda ilgili olan diğer birimlerce incelenip geliştirilmesi gerekmektedir. **Trafik müdürlüğünün yatırımlarda başrol oynaması, son derece ilgi çekicidir.**

Oysa, İstanbul'un ulaşım sorunlarının çözülebilmesi için, ulaşım sistemleri arasında entegrasyonun sağlanması gerekmektedir. Bu entegrasyonun kara, deniz, demiryolu ve havayolları arasındaki ilişkinin sağlanmasıyla yakın bir ilgisi vardır.

Ulaşım sistemi, arazi kullanım planlarından bağımsız olamaz. Ulaşım konusu, bu planların bir parçasıdır. **Kentlerde, arazi kullanımından getirilen yoğunluk ne kadar fazla ise, trafik yoğunluğu da o ölçüde artar.**

Yani siz, **kentinizde bulunan boş alanların tümünü yapılaşmaya açarsanız, ulaşım sisteminizi de bu yoğunluk artışına paralel olarak yeraltına indirmezseniz yani metronuzu tamamlamazsanız, toplu taşıma sistemlerini geliştirmezseniz, her geçen gün kent içi ulaşımını daha da çekilmez bir hale getirirsiniz.**

İstanbul'da her gün trafiğe yaklaşık olarak 500~600 yeni araç çıkmaktadır. Toplu taşıma sistemi yeterli düzeyde olmadığı için herkes başının çaresine bakmakta, otomobilini alan yollara düşmektedir.

Yaptığınız her kavşak, yaptığınız her köprü, içerisinden otomobillerin geçeceği her tünel, sonuç itibarıyla aynı ana güzergahlara çıkmaktadır. Bu noktalar kısa bir süre sonra, eskisinden daha da sıkışık hale gelmektedir. Bir süre sonra, kavşak ve köprü girişlerinde trafik, önemli ölçüde tıkanmaya başlamaktadır. Bu kapsamda, mevcut ana yol güzergahlarına ilave edilen yeni yol şeritleri de sorunu çözmekte, trafik bir süre sonra, çok daha problemlili hale gelmektedir.

Ayrıca, yollar üzerinde yapılan kavşaklar arası mesafenin 2 km'den az olmaması gerekir. Yine, kavşaklara giriş ve çıkış bağlantılarına ilişkin mesafeler 250~300 m olması gerekmektedir. Oysa, kavşakların bir kısmında giriş ve çıkış arasında ki mesafeler, 25-30 m'ye kadar inmektedir. Bu mesafelerin kısa olması, kavşaklar üzerinde meydana gelecek kaza sayısını da artırmaktadır. Son zamanlarda meydana gelen kazalar, bu tezimizi önemli ölçüde doğrulamaktadır.

Ana Kent Belediye Başkanı'nın bir taraftan "paramız yok, metroyu yapmıyoruz" diye serzenişte bulunması, diğer yandan da İstanbul'un parasını çözüm getirmeyecek köprü, kavşak ve tünellere harcaması anlaşılır ve kabul edilebilir değildir.

1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı Neler Getiriyor?

Plana ilişkin açıklamalarda ve Plan Raporu'nda **"İstanbul'un küresel düzeydeki metropoller arası yarışta hak ettiği yeri alması ve uluslararası pazarda daha rekabetçi olabilmesi"** temel hedef olarak tanımlanmaktadır. Buradan anlaşılması gereken konu, İstanbul planlamasının temel hedefi kentli değil, yatırımcı olmaktadır.

Plan Raporu'nda kuzeye doğru gelişmeyi engellemek; yolcu ve yük taşımacılığında raylı sistem kullanmak planın öncelikli hedefleri arasında sayılırken, planda; **Batı yakasında TEM'in kuzeyinden geçen yeni bir otoyolun yer alması son derece dikkat çekicidir.**

Bu otoyolun hangi amaçla planlandığı, Plan Raporu'nda da açıklanamamaktadır. Bu otoyolun, şu anda planda yer almayan 3. Köprü'nün bağlantı yoluna getirildiği açıktır.

1/100.000'lik Çevre Düzeni Planı'nın **"Ulaşım"** bölümünde **"hazırlanmakta olan ulaşım ana planı verileri ışığında değişiklikler olabilecektir"** denilmektedir.

Arazi kullanım kararları ile ulaşım kararlarının ayrı süreçlerde ele alındığı bir planlama olamaz. Eğer olursa bugün yapıldığı gibi yeni kavşaklar, yeni köprüler, yeni yollar yapıldığı gibi olur ki, bu yapılanlarda çözüm getirmez.

Yine Çevre Düzeni Planı'nda Küçükçekmece Su Havzası'nın yapı yasağı olması gereken mutlak ve kısa me-

safeli koruma alanlarında dahi "konut" fonksiyonunun yer aldığı, mevcut konut alanları için diğer içme suyu havzalarında rehabilitasyon önerildiği halde, böyle bir yaklaşımın Küçükçekmece Havzası için gösterilmediği, havza içinde **"Gelişme Konut Alanları"**, **"Sihhileştirilecek Sanayi Alanları"**, **"Kültür Endüstrileri Gelişme Yoğunlaşma Alanı"**, **"Kentsel Hizmet Alanı"** gibi fonksiyonların getirildiği görülmektedir.

Planda, kentin kuzeye doğru gelişmesini önlemek adına, kentin batıya lineer biçimde geliştirilmesinden bahsedilerek, korunması gerekli doğal kaynaklar ve yakın çevresinde yeni konut alanları açılmıştır.

Küçükçekmece İçme Suyu Havzası içinde, **TEM** otoyolunun kuzeyinde, Sazlıdere Su Havzası sınırına bitişik alanlar da gelişme konut alanları olarak planlanmıştır.

Küçükçekmece Gölü'nün kuzeyinde, Sazlıdere Barajı'nın güneyinde düşünülen gelişme konut alanları, Küçükçekmece İçme Suyu Havzası içinde ve Sazlıdere Havzası sınırında yer aldığından her iki içme suyu havzasında kirlenmeye neden olacaktır. Bir yandan içme suyu olması, hem de taşıdığı biyoçeşitlilik nedeniyle kesinlikle korunması gereken bu alanların **Gelişme Konut Alanları** olarak yapılaşmaya açılması son derece sakıncalıdır.

Yine planda, "Doğal Yapı Eşik Sen-tezi-1" paftasında "Mutlak ve Öncelikli Korunacak Alanlar" olarak gösterilen orman alanları içinde kalan bölgeye iki üniversite alanı ile bir sağlık alanı getirilmiştir. Korunacak alanları yapılaşmaya açmanın yaratacağı tahribat açıktır.

Bunun da ötesinde, getirilen bu fonksiyonlar, nitelikleri gereği başka fonksiyonları da bölgeye çekeceğinden, çevrelerindeki doğal yapının tahrip olmasına neden olacaktır.

Bu tür planlama Anadolu Yakası için de geçerlidir. Ayrıca il sınırına getirilen bu fonksiyonların, komşu il üzerindeki etkileri de belli değildir.

Doğal Kaynakların Durumu

Bugünün ihtiyaçlarını karşılarken, gelecek kuşakların gereksinimlerini de tehlikeye atmadan sürdürülebilir bir ulaşım, sürdürülebilir bir yapılaşma politikası izlenmelidir.

Oysa bugün bile ihtiyaç planlaması yapmadan, rant amaçlı bir yapılaşma İstanbul'un ve bölgemizin doğal bir davranışı haline gelmiştir.

- İstanbul'da yılda **100 milyon ton agrega** kullanılıyor.
- 2023 yılında **24 milyon nüfus** planlanıyor.
- Bugün kişi başına yılda **6,4 ton agrega** tüketiliyor.
- Avrupa Yakası'nda **20 yıl, Anadolu Yakası'nda 16 yıl** yetecek kadar agregamız var. (**Avrupa Yakası'nda 1070 milyon ton, Anadolu Yakası'nda 195 milyon ton**)
- Temel hafriyatından günde **30.000 ton** hafriyat çıkıyor.
- Birkaç yıl öncesine kadar Ergene Havzası'nda 100 m'den su alınırken, bugün **350~400 m'den** su alınıyor. **10 yıl** sonra musluk suyu alınamayacak. (600m'ye kadar su var.)
- **Çorlu, Çerkezköy, Lüleburgaz ve Muratlı' da 1100** dolayında sanayi var.
- Trakya bölgesi yaklaşık topraklarımızın **%3'ü** iken, nüfusumuzun **%22'sini** oluşturuyor.
- **Edirne, Tekirdağ, Kırklareli Belediyeleri TRAKAB** adıyla birleşiyorlar. İstanbul il sınırından itibaren yeni bir planlamaya soyunuyorlar.
- İstanbul ve çevresinin yeni bir yapılaşmaya açılmasını da dikkate alırsak, **30~40** milyon insanı bu bölgeye yığarak bugünü ve geleceğimizi yok etme çalışmaları yapıyor.
- Bugün İstanbul'da yaklaşık su ihtiyacı yıllık **1 milyar m³/yıl**'dır.
- 2025 yılında bu su ihtiyacı **3 milyar m³/yıl** olacak.

SONUÇ ve ÖNERİLER

- Ulaştırma tek elden eşgüdüm içinde yönetilmelidir.
- İstanbul'da ulaştırma yatırımları mutlaka plana dayalı olarak yapılmalıdır.
- Ulaştırma yatırımları toplu taşımaya yönelik olmalıdır.
- Mevcut toplu taşıma sistemleri olan deniz taşımacılığı, raylı sistem taşımacılığı ve otobüs taşımacılığı geliştirilmeli, aralarındaki aktarma ve eşgüdüm olanakları iyileştirilmelidir.
- **1. Köprüde** ve trafiğin yoğun olduğu ana güzergahlarda sadece otobüsler için özel bir şerit ayrılmalıdır.
- Deniz ulaşımının kullanımını arttırmaya yönelik çözümler ivedilikle uygulamaya geçirilmelidir.
- İstanbul metrosu ve bağlantıları zaman kaybedilmeden tamamlanarak faaliyete geçirilmelidir.
- Yol kapasitelerini artırıcı trafik mühendisliği önlemleri alınmalıdır.
- Minibüslerin kentiçi trafiğine getirdiği olumsuz etkileri gidermeye yönelik önlemler alınmalıdır.
- Yol kenarı parklanmaları önlenmelidir.
- Trafik denetimi etkinleştirilmelidir.
- Yaya ulaşım imkanı artırılmalıdır.
- Otomobil sahibi olmak başka bir şeydir. Otomobille kent trafiğine girmek, yani otomobil kullanmak başka bir şeydir. Otomobil kullanımını özendirilen çalışmalardan kesinlikle vazgeçilmelidir.
- Bir yandan "otomobil plakalarına (otomobil alımları) sınırlandırma getirilsin" önerisi yapılırken, diğer yandan **KİPTAŞ, TOKİ** kanalıyla boş kalan yerlere lüks konutlar yapmak anlayışı yan yana durmaz. Konut artışı nüfus artışını, nüfus artışı da ulaşımı olumsuz etkiler.
- İstanbul'un kuzeyine üçüncü bir TEM otoyolu önermek, **3. Boğaz Köprüsü'nü** önermektir. Bu otoyolun yapılması demek **Anadolu yakasının da Ömerli, Beykoz, Avrupa yakasının**

da Belgrad Ormanları, Kemerburgaz ve Çatalca'nın kuzeyindeki su havzaları ve ormanların yok edilmesidir. Bu durum, aynı zamanda ulaşımın geniş bir çözümsüzlüğe itilmesidir.

• **5 Ocak 2007** tarihli gazetelerde çıkan "**İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi, Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ile İhale İlanı**" karayoluna ve otomobile dayalı ulaştırma anlayışından vazgeçilmediğini göstermektedir.

• Göztepe'den giren otomobiller Yenikapı veya Yedikule'den çıktıkdan sonra kent trafiğinin içine gireceklerdir. Bu **Tüp Tünel** kesinlikle çözüm değildir. Yapılacaksa raylı sisteme olanak tanıyan ikinci bir **Tüp Tünel** olarak yapılmalıdır.

• Otomobil alımlarını yasaklayan bir anlayışla, içinden otomobilin geçişini öneren ve ihale açan bir anlayış yan yana durabilir mi?

• İstanbul'da yeni kavşak, köprü ve yol genişletme çalışmalarından (çok zorunlu değilse) kesinlikle vazgeçilmeli, buralara akıtılan kaynaklar metro yapımı için kullanılmalıdır.

• Köprü, kavşak, yol genişletme çalışmaları ve yedi tepeye yedi tünel projesine harcanan ve harcanacak paralarla, yaklaşık olarak 80~100 km metro yapılabilir(di). Buna karşın Sayın Kadir TOPBAŞ'ın, "*İstanbul'un parası yok, metro yapamıyoruz*" ifadesini anlamak çok kolay bir iş değildir. İstanbul ulaşımına çözüm getirmeyecek proje ve uygulamalardan kesinlikle vazgeçilmelidir.

• Bugün içinden çıkılmaz bir hale gelen Zincirkuyu trafiğine daha da büyük yük getirecek **İETT Garajı arsası ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü arsasının** satışından kesinlikle vazgeçilmelidir.

• İstanbul'da yoğunluk artırıcı yapılaşmalara kesinlikle olanak sağlanmamalıdır.

• İstanbul çekim merkezi olmaktan kesinlikle çıkarılmalıdır.