

7. ULAŞTIRMA KONGRESİ*

Cemal GÖKÇE
İMO İstanbul Şube Başkanı

Sayın Konuklar, Sayın Katılımcılar, Odamızın ve Şubelerimizin değerli yöneticileri, saygı değer bilim insanlarımız, basınımızın değerli temsilcileri ve meslektaşlarımız. Tümünüzü saygıyla selamlıyorum. Hoş geldiniz.

Bugün, ulaştırma kongremizin 7.sini yapıyoruz. Bugüne kadar düzenlemiş olduğumuz ulaştırma kongrelerinde başta İstanbul olmak üzere, büyük kentlerimizde yaşanan trafik sorunu ve ulaştırma sorunlarının çözümü için yapılması gereken çalışmaları, mühendislikle ilgili teknik konuları, ulaştırmanın planlanmasını, ülke ve kent ulaştırma planlarında sürdürülebilir bir gelişmenin ana halkalarını ortaya koyduk. İnsanı özne olarak dikkate alan bir ulaştırma politikasının, nasıl olması gerektiğinin defalarca altını çizdik. Kentimizi yönetenlerle, ülkemizi yönetenlerle, ulaştırma planlamasını yapanlarla, ulaştırma yatırımlarına karar verenlerle, sürekli olarak konuyu tartıştık. Açıkça, söylemek gerekir ki, ulaştırma politikalarına yönelik olarak bugüne kadar ortaya konan sayısız bilimsel çalışmalar, tozlu raflardan çıkarılmadı veya çıkarılmadı.

Ulaşım konusu kuşkusuz, yaşamımızın önemli bir parçası. Kentlerde yaşayan insanlar olarak bunun yansımalarını değişik biçimlerde görüyoruz. Trafik ve ulaşım sorunu dün vardı, bugün çok daha fazla var. Karayoluna dayalı ulaşım politikası, 1950 sonrasının temel bir politikası oldu. 1970'li yılların 1. Boğaz Köprüsü'ne yönelik tartışmalar, 80'li yıllarda 2. köprünün yapılmasını engellemedi. Bugün 3. Boğaz Köprüsü yapılmaya çalışılıyor.

Gelişmişliğin, bilgi ve kültür yönetiminin, sanatsal faaliyetlerden yararlanmanın, enerji üretiminin, sanayileşmenin ve turizm faaliyetlerinin alt yapısını, ulaştırma sektörü oluşturur. Doğru bir ulaştırma politikasının uygulanabilmesi için, Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu ve boru hattı gibi sistemleri tünelle sokmadan, en son teknolojik imkanları da dikkate alarak, doğru bir ulaştırma bağlantısının sağlanması gerekir.

Oysa bugün ulaştırmamız yük taşımacılığında %89 karayolu, %5 demiryolu, yolcu taşımacılığında %96 karayolu, %2 oranında da demiryoluna bağlı olarak yapılmaktadır.

İstanbul'a 7 tepeye 7 tünel anlayışıyla içinden otomobillerin geçeceği tüneller yapılıyor. Gebze'den-Halkalı'ya uzanan **Marmaray Projesi** henüz tamamlanmadan günde 70.000 aracın içinden geçeceği Anadolu yakasında **Göztepe**'den, Avrupa yakasında **Yedikule**'den çıkacak karayolu tüp tünelinin yapılması planlanıyor.

Bugüne kadar yapılan çalışmalardan biliyoruz ki, kent içi ulaşımında yeni yolların açılması, kavşakların ve köprülerin yapılması, yollara yeni şerit ilavelerinin yapılması ulaştırma sorununa bir çözüm getirmemiştir. Yeni şeritler ve yeni yollar, yeni bir trafik yoğunluğunu, yeni trafik yoğunluğu yeni yolların

yapılmasına neden olmuştur. Günde yaklaşık 600 aracın trafiğe ilave olduğu bir kentte, yılda %16'lık bir oranla kent trafiğine ilave olan otomobil sayısına hiçbir yeni yol yetmez. Unutulmamalıdır ki, bir metro treninin bir yönde taşıdığı yolcuyu, otomobillerle taşıyabilmek için, peş peşe 16'lık diziler halinde 46 şeritli bir yola ve 736 otomobile ihtiyaç vardır. Ayrıca, **İstanbul'un mevcut ulaşım altyapısı 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 yaşam kalitemizi de önemli ölçüde etkilemektedir. 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. Boğaz köprüleri üzerinden geçen özel araçların %90'ı yaklaşık olarak yolcuların %40'ını taşımaktadır. Yani köprülerimiz, yollarımız, insanları değil araçları taşımaktadırlar. Ayrıca, iki yakayı birbirine bağlayan köprüler üzerindeki trafik, günlük İstanbul trafiğinin %11'ini oluşturmaktadır. **Oysa; kentler insanlar içindir. Kentsel ulaşım ana hedef, insanların hızlı, güvenli ve ekonomik bir biçimde kentsel etkinliklere erişimlerini sağlamaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil, insanların erişebilirliğini esas almalıdır.**

İstanbul'da günlük yolculukların, %91,83'ü kara ulaşımı, %5,94'ü raylı ulaşım ve %2,22'si deniz ulaşımıyla yapılmaktadır. İstanbul'un ulaşım sorununun çözümü için en az **350 km.** metroya ihtiyaç vardır.

Oysa bugün 1992 yılında yapımına başlanmış olmasına karşın, **Taksim-4.Levent** arası **8.5 km**, Aksaray-Havaalanı arası **16 km** olmak üzere toplam **24.5 km** metro yapılmıştır. Cade tramvaylarıyla-metro karıştırılmamalıdır.

Bugün, İstanbul'un kuzeyine yapılması planlanan 3. köprü, bir taraftan Beykoz, Ömerli ve Şile ormanlarını; diğer taraftan Belgrat, Kemerburgaz ve Çatalca ormanlarını ve su havzalarını yok edecektir.

Yine, **Levent-Ayazağa** aksındaki tek ana arter olan Büyükdere caddesi, günün her saatinde ulaşım problemi yaşıyor. Dubai kuleleri İETT arazisine, Zorlu kuleleri Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün arazisine dikildiğinde, o bölgeye ciddi bir yoğunluk getirilmiş olacaktır. Ulaşım alt yapısıyla birlikte suda, elektrikte, kanalizasyonda ve hava kirliliğinde ciddi problemler yaşanacaktır. Bu arazilerden alınacak paralarla, sadece bu kulelerin ortaya çıkaracağı problemleri bile çözmek mümkün olmayacaktır.

Kamyon ve TIR'ların geçeceği söylenen **3. köprü**; İstanbul trafiğinin sadece %5'ini almış olacaktır. Bu araçların 3. köprüye kaydırılmasının yaratacağı boşluk hızla başka araçlarla

* İMO İstanbul Şube Başkanı Cemal GÖKÇE'nin 7. Ulaştırma Kongresi'nde yapmış olduğu açılış konuşması metnidir.

dolacaktır. 3. köprü ve çevre yolları 2 milyar \$'dan fazla bir maliyet getirir, doğayı tahrip eder. Oysa, ikinci raylı tüp geçit daha az maliyetle (1/4) ulaşım alt yapısını önemli ölçüde rahatlatır.

Çünkü; İstanbul'da nüfus artışı %4, araba sahipliğindeki artış ise %16'dır.

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 indirmeyeniz, yani metronuzu tamamlamazsanız, toplu taşıma sistemlerini geliştirmeyeniz, her geçen gün kent içi ulaşımını daha da çekilmez bir hale getirirsiniz.** 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na 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.** Bir taraftan 3. köprü İstanbul'un hayrına olmayacaktır diyeceksin, diğer yandan 3. köprü'nün bağlanacağı otoyolu, İstanbul ormanlarının içinden geçirecek bir plan yapacaksın. Burada bir samimiyet yoktur. Bu belirleme, 3. köprü'nün yapılmasını onaylamaktır. Son günlerde 3. köprü'nün mutlaka yapılacağı, Başbakan tarafından birkez daha açıklandı.

Ayrıca, Marmaray tüp geçiti günde 1.5 milyon yolcu kapasitesine sahipken, aynı güzergahta sadece otomobiller için yeni bir karayolu tüp geçiti yapmanın mantıklı bir gerekçesi de yoktur. **İstanbul'un ihtiyacı otomobil geçişini rahatlatmak değil, yolcu geçişlerini rahatlatmaktır. Otomobillerin, tüp geçitin her iki yakasında yollara getireceği yükü nasıl gidereceksiniz.** Bugün bile yürümeyen Florya sahil yolu trafiği ile birlikte Yedikule trafiğine ve Göztepe trafiğine çıkacak bu kadar otomobili kent içine nasıl sokacaksınız? İhale şartlarında bulunan yap-işlet-devret modeliyle yılda 25 milyon aracın geçişini garanti etmek, aksi taktirde aradaki farkı karşılama garantisini vermenin haklı bir gerekçesi olabilir mi? İlle de yapılması gerekiyorsa, **ikinci bir raylı tüp geçitin** yapılması, köprüler zincirini ortadan kaldırır. İstanbul'un doğal değerlerini de kurtarır.

- 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.

- 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 özendiren çalışmalardan kesinlikle vazgeçilmelidir.
- Bir yandan otomobil plakalarına (otomobil alımları) sınırlandırma getirilsin önerisi yapılırken, diğer yandan boş kalan yerlere lüks konutlar yapmayı planlamak, trafik yoğunluğunu önemli ölçüde artırır. Konut artışı nüfus artışı, nüfus artışı da ulaşımı olumsuz yönde etkiler.
- Kentin ulaştırmayla ilgili şura kararlarında, kentin ulaştırma ana planında olmayan bir sistem, yeni bir proje adı altında kente sunulmamalıdır. Ulaştırma yatırımlarının önemlice bir kısmının planda yeri yoktur. Hatta projesi ve fizibilitesi bile yoktur. Günlük ve bir gecelik kararlarla kentin ulaşım problemi çözülemez. Bu tür projelere harcanan paralara yazıktır. Bu tür projeler yapılmaya bile, kentin ulaştırması bir önceki durumdan daha kötü olamaz.

Bu söylenenler sadece İstanbul ulaştırması için değil, tüm ülkemizin ulaştırması açısından dikkatle değerlendirilmesi gereken konulardır.

Son söz olarak söylemem gerekir ki;

Kentsel ulaşım da yolculukların otomobilden toplu taşımaya kaydırılması, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, otomobil kullanımının azaltılması, temel bir politika haline getirilmelidir.

Bu konuların bilimsel toplantılarda sürekli olarak gündeme getirilmesine karşın, uygulamaya dönüşmemiş olması, toplumsal bir bilincin oluşmasına yönelik araçların geliştirilmesine de önemli ölçüde ihtiyaç olduğunu ortaya koyuyor.

Bu kongrenin, böylesi bir toplumsal bilinç oluşturmaya katkı yapacağını düşünüyorum.

Açıkçası, son 10 yıldır İstanbul'da yapılan ulaştırma yatırımlarının önemlice bir kısmı, ne ulaştırma şuraları raporunda var, ne de ulaştırmayla ilgili palanlarda var. Bu konu, sorunun ana halkasını oluşturuyor.

Bir süre önce, konunun uzmanı bilim insanlarımızdan aldığımız bir mektubun birkaç satırını aktararak konuşmama son vermek istiyorum.

"Toplum, hatta konunun uzmanları ve ilgililer olan biten hakkında bilgilendirilmemektedir. Bilim insanları ve uzmanlar olumsuz gelişmelere karşı direnme çabalarından fırsat bulup, gerekli olumlu katkıları sağlamaktan alıkonulmakta ve adeta işlevsizleştirilmektedirler.

Bu koşullar altında artık tüm açıklığıyla ortaya çıkmıştır ki, toplumun bilinçli desteği sağlanmaksızın, yöneticileri yanlış kararlardaki ısrarlarından vazgeçirmek, doğru politikalarla planlı gelişmeye yönlendirmek mümkün olamayacaktır. Toplumun desteğini kazanmak için, toplumun aydınlatılması ve bilinçlendirilmesi gereklidir. Öncelikli görev ise, sorumluluk duyan tüm bilim insanı ve uzmanların, sivil toplum temsilcilerinin bir araya geleceklere bir örgütlenmenin gerçekleştirilmesidir." Saygılarımla.