



“Bandrol Uygulaması’na İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin
5. maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde bandrol taşıması zorunlu
değildir.”

Genel Yayın Sıra No

2016 / 08

ISBN No: 978-605-9050-84-5

Yayıncı Sertifika No: 12457

Yayına Hazırlayan

İstanbul Barosu Çevre ve
Kent Hukuku Komisyonu

İstanbul Barosu Yayınları

Şahkulu Mah. Serdar-ı Ekrem Cad. No:7

Galata-Beyoğlu-İstanbul

Tel: (0212) 251 63 25 / Faks: (0212) 293 89 60

Yayın Kurulu: (0216) 427 37 22

www.istanbulbarosu.org.tr

dergi@istanbulbarosu.org.tr

Tasarım / Uygulama / Baskı

Ege Reklam ve Basım Sanatları San. Tic. Ltd. Şti.

Esatpaşa Mah. Ziyapaşa Cad. No: 4 / 1

347047 Ataşehir-İstanbul

Tel: (0216) 470 44 70 / Faks: (0216) 472 84 05

www.egebasim.com.tr

Birinci Basım: Mayıs 2016

Bu kitap İstanbul Barosu Yönetim Kurulu Kararı ile bin adet basılmıştır.

İSTANBUL BAROSU

PANEL
KENT İÇİ ULAŞIM
ve ÇEVRE

17 Ekim 2015
İstanbul Adalet Sarayı, Çağlayan Adliyesi



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI



İSTANBUL BAROSU
PANEL

KENT İÇİ ULAŞIM VE ÇEVRE



10.30- AÇILIŞ

1. OTURUM HERKES İÇİN ULAŞIM

Oturum Başkanı

Av. Alev Seher TUNA

İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu Başkanı

- 1) Prof. Dr. N. İlker Çolak
Kocaeli Üni. Huk.Fak. Dekanı

"Kent İçi Ulaşım Planlamasında
Yasal ve Yönetimsel Çerçeve"

- 2) Doç. Dr. Kevsir Üstündağ
MİGEM Öğretim Üyesi

"Yaşayış Modelleri"

2. OTURUM KENTSEL ULAŞIM- PLANLAMA

Oturum Başkanı

Av. Filiz SARAÇ

İstanbul Barosu

- 1) Tayfun Kahraman

Şehir Planlama Odası Başkanı

"Ulaşım Planlaması"

- 2) Prof. Dr. Güngör Evren

İstanbul Müh.Odası Temsilcisi

"Ulaşım ve Yaşayış"

- 3) Y. Mim. Burak Kaan Yılmazsoy

Mim. Odası Genel Mkt. Başkanı

"İmar Planlama sürecinde Ulaşım
Planlaması"

3. OTURUM ULAŞIM VE ÇEVRE

- 1) Engin Algül

Müh. Müh. Odası eski Başkanı - TBMM Temsil İhtisarı Fak. Öğr.

"Kent İçi Ulaşım ve Trafik Sorunları/
Çözümleri"

- 2) Doç. Dr. İsmail Şahin

YTD Öğretim Üyesi

"Bütünleşik Ulaştırma"

- 3) Çevre Müh. Odası Temsilcisi

IV- FORUM 15.00- 16.30

KAPANIŞ- 17.00

İSTANBUL BAROSU
ÇEVRE VE KENT HUKUKU KOMİSYONU

17.10.2015, Cumartesi | 10:30- 17:00 |

İstanbul CAĞLAYAN ADLİYESİ Konferans Salonu

İÇİNDEKİLER

AV. ALEV SEHER TUNA.....	7
I. OTURUM.....	11
PROF. DR. NUSRET İLKER ÇOLAK.....	31
DOÇ. DR. KEVSER ÜSTÜNDAĞ	43
I. OTURUM TARTIŞMA.....	53
II. OTURUM.....	61
Av. FİLİZ SARAÇ	61
TAYFUN KAHRAMAN	62
PROF. DR. GÜNGÖR EVREN	79
BURAK KAAAN YILMAZSOY	85
III.OTURUM.....	90
ENGİN ALGÜL	91
DOÇ. DR. İSMAİL ŞAHİN	117
MENEKŞE KIZILDERE.....	124
TARTIŞMA	137
IV. BÖLÜM FORUM	143
TANSEL TİMUR	145
NECMİ YELKİKANAT	164
PROF. DR. ZERRİN BAYRAKTAR.....	166
ENGİN ALGÜL.....	168



İSTANBUL BAROSU

KENT İÇİ ULAŞIM ve ÇEVRE PANELİ

17 EKİM 2015
Çağlayan Adliyesi

Av. ALEV SEHER TUNA

İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu Başkanı

Değerli katılımcılar ve sayın konuklar hepimizi sevgi ve saygılarımla selamlıyorum. Hoşgeldiniz.

Geçen cumartesi günü Ankara'da yaşadığımız ve ulus olarak hepimizi büyük üzüntüye boğan olayda kaybettiğimiz tüm canlarımız için başsağlığı, yaralılara acil şifalar diliyorum. Acımız çok büyük. Tarifi ve telafisi mümkün değil.

İstanbul Barosu, Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu olarak KENTLİ HAKLARI kapsamında düzenlediğimiz Panel'ler dizisinin 1.si Ulaşım Hakkı başlığı altında, Kent İçi Ulaşım ve Çevre konulu Panelimize tekrar hoşgeldiniz.

Sağlıksız bir kentleşmenin yaşandığı ülkemizde günlük hayatın seyri içinde her gün birçok sorunla uğraşmak zorunda kalıyoruz.

Yolların bozuk olması, bitmeyen altyapı çalışmaları, kentlerin yeterince temiz olmayışı, artan kapkaç olayları, gıda maddelerinin sağlıksız üretimi, katı atıkların uygun olmayan biçimde yok edilmesi bunlardan yalnızca birkaçıdır.

Günlük hayatta karşılaştığımız bu sorunların hepsi, aslında, kentli haklarının bir biçimde ihlali anlamına geliyor.

Günümüzde yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir.

Ulaştırma kendi başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.

Ancak, Teknolojik gelişmeler ve toplumsal ihtiyaçlara bağlı olarak giderek artan motorlu taşıtlar, önemli çevre sorunlarını da beraberinde getirmiştir.

Genelde küreselleşme süreciyle Türkiye'nin dünya sistemi ile eklenilebilmesi, Avrupa-Ortadoğu ve Asya arasında üstlenmeyi öngördüğü merkez rolünü üstlenebilmesi için, uluslararası ulaştırma ağına güçlü bir biçimde entegre olmayı gerektirmektedir.

Bu entegrasyon da iki kıtayı birleştiren İstanbul kent içi ulaşımının sağlıklı bir şekilde entegrasyonunu gerektirmektedir.

İstanbul'un uluslararası finans merkezi olması konusu son zamanlarda ülkemiz ekonomi gündemini en çok meşgul eden konulardan biri olmuştur.

Ülke ekonomisinin büyümesinde itici bir güç olmuştur.

İstanbul, lojistik ve uluslararası Finans merkezi olarak yapılandırılmaktadır.

İstanbul Orta Doğu ve Asya'yı Avrupa'ya bağlayan en stratejik ulaşım kavşağı olarak hizmet vermektedir.

Günümüzde İstanbul'la ilgili olarak akla gelen ilk sorun ulaşımıdır.

2 ekim 2009 tarihli Resmi Gazetede İFM Stratejisi ve Eylem Planı yayımlanmış, Program Hedefleri

- İstanbul'un dünyada ilk 25 küresel finans merkezi içerisinde yer alması
- Türkiye'nin finansal gelişmişlik açısından ilk 30 ülke içerisinde yer almasıdır.

İstanbul, öncelikle bölgesel, nihai olarak da küresel finans merkezi olacaktır.

- Türkiye'deki yasal sistem,.
- Altyapı kalitesi
- Borsa.
- Ürünler.
- Türkiye varlık yönetimi piyasası
- İşgücü alanında

bir finans merkezini yönetmek için gerekli niteliklere henüz sahip değildir.

2014-2018 yıllarını kapsayan Ulusal 10.Kalkınma Planı'nın 8 ana başlığından biri İstanbul'un uluslararası Finans merkezi olabilmesi için hukuki-sosyal- altyapı ve ULAŞIM projeleridir.

3.havalimanı-3.Köprü- bağlantı yolları- tüneller hepsi İFM. Olmak içindir. Yabancı sermayeyi çekmek için ilk koşul ULAŞIM dir.

İstanbul, Londra ve Dubai ile yarışılmaktadır.

Bu nedenle Ataşehir'i Finans merkezi olarak planlayıp, tüm ulaşım sistemleriyle en kısa sürede Ataşehir'e ulaşmak hedeflenmiştir.

-İFM kümelenme bölgelerinde ulaşım imkânlarının geliştirilmesi. Ataşehir Finans Merkezi alanının ana yollarla bağlantısı sağlanacaktır.

-Büyükdere-Levent-Maslak Aksı ile Ataşehir Finans Merkezi alanını Boğaz'da iki köprü arasında su altından raylı sistemle bağlayacak uygulama projesi hazırlanacaktır.

- İstanbul'da yaşam kalitesi, güvenlik ve ulaşım imkanları artırılacak, finansal kuruluşların altyapı ihtiyaçlarını karşılayacak fiziksel koşullar sağlanacaktır.

-Nitelikli işgücünün İstanbul'a çekilmesi sağlanacaktır.

-Arabuluculuk- Tahkim Merkezi kurulacak-Yabancı yatırımcıya Vergi konusunda kolaylık getirilecek.

-İst. ÇDP Kalkınma Planı'na uygun olarak revize edilmektedir.

Uzun yıllar ihmal edilen yatırımlar, yanlış uygulamalar ve plansız çalışmalar sonucunda İstanbul ulaşımı, kentin ihtiyaçlarına cevap verememektedir. Şehirde gerçekleştirilen tüm faaliyetlerin ulaşım ile doğrudan veya dolaylı olarak bir bağlantısı olduğundan, ulaşım sistemleriyle ilgili bu durum kentin bütününe yansımıştır.

Tüm saydığımız bu sebepler ve trafik yönetiminin yetersizliği nedeniyle özellikle büyük kentlerde özellikle İstanbul'da ulaşım sorunu yaşamımızda ilk sırayı almakta, kaza ile değil, insanlar artık trafik nedeniyle çok rahat cinayet işler hale gelmiştir.

Kısaca program akışı hakkında da bilgi vermek istiyorum. Panelimiz üç oturum halinde olacak.

Birinci oturumda hukuki düzlemde bilgiler aktaracağız sizlere, konumuz Prof. Dr. Nusret İlker Çelik Kocaeli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı ve İdare Hukuku Anabilim Dalı öğretim üyesi, İstanbul 4. No.lu

Koruma Kurulu eski başkanı, ikinci konuğumuz Doç. Dr. Kevser Üstündağ Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü öğretim üyesi.

2. Oturumumuzda oturum başkanımız Av. Filiz Saraç önceki dönem başkan vekili ve baro genel sekreterimiz, Barolar Birliği Çevre ve Kent Hukuku Komisyonunda da çalışmaları oldu, geçen dönem birlikte çalıştık. Konuğumuz Tayfun Kahraman Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı, Prof. Dr. Güngör Evren inşaat mühendisi ve İnşaat Mühendisleri Odası temsilcisi olarak aramızda, yüksek mimar Burak Kaan Yılmazsoy Mimarlar Odası Genel Merkez Yürütme Kurulu üyesi, Mimarlar Odası İstanbul Şube temsilcisi ve Genel Merkez temsilcisi olarak aramızda. Bu oturumdan sonra bir yemek aramız var.

3. Oturumda konuğumuz Engin Algül makine mühendisi, daha önceki İstanbul Şube Başkanlığı görevini yapmış ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığında da teknik işler eski müdürlüğü görevinde bulunmuş ve bilirkişilik yapıyor. Doç. Dr. İsmail Şahin Yıldız Teknik Üniversitesi öğretim üyesi, ulaşım konusunda çalışmaları var. Çevre Mühendisleri Odası temsilcisi olarak da Menekşe Kızıldere,

Bu oturumlardan sonra bir herkese açık forum bölümümüz olacak.

I. OTURUM

KENTLİ HAKLARI

Av. ALEV SEHER TUNA

Bir kenti doğru tanımlayabilmek için o kentin görünen ve görünmeyen yönlerini iyi algılamak ve doğru tespitler yapmak gerekir. Bu noktada birçok kentimizde;

- Çarpık ve sağlıksız kentleşme,
- Plansız, denetimsiz, altyapısız ve estetikten uzak ilkel, yerleşim birimlerinde kuşatılma,
- Kent merkezinde mevcut dokunun tahribi ile tarihsel, kültürel ve doğal değerlerin yok edilmesi ve
- Ciddi bir ulaşım-trafik sorununun bulunduğunu biliyoruz.

Kent merkezlerinde yapılacak katlı kavşaklar ve alt-üst geçitlerle motorlu taşıtların birkaç noktadan durmadan geçmeleri sağlandığı için trafik sorununun çözüleceğini sanmak ulaşım ve trafik konusu ve ihtiyaçlarını hiç anlamamaktır.

Ulaşımı hukuksal düzlemde, hak anlamında değerlendirdiğimizde;

Dünya nüfusunun yaklaşık yarısının kentlerde yaşadığı çağımızda insan haklarının yaşama geçmesi, kentli haklarının uygulanabilir olmasına bağlıdır.

Kentli haklarında temel amaç, kentlilere insan onuruna yakışan bir yaşamın sağlanmasıdır.

İnsan hakları, her insanın sadece insan olmasından kaynaklanan, vazgeçilmez nitelikte, doğal hukukun ürünü olduğu kabul edilse de ulusal ve uluslararası hukuk sistemlerinde anayasalar ve diğer hukuki metinlerle korunan temel hak ve ayrıcalıklardır.

Kentli hakları, kentte yaşayan ya da bulunan kentlilere, diğer insan haklarına ek olarak tanınan, *henüz gelişme sürecinde bulunan, insan haklarının bütünselliği içerisinde yer alan* bazı hak ve sorumluluklardan oluşmaktadır.

Kentli hakları alanında en önemli bölgesel bir belge Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı'nca 18 Mart 1992 tarihinde kabul ve ilan edilen Avrupa Kentsel Şartıdır.

Şart, şiddetten, her tür kirlilikten, bozuk ve çarpık kent çevrelerinden arınma hakkı; yaşadığı kent çevresini demokratik koşullarda kontrol edebilme hakkı; insanca konut edinme, sağlık, kültür hizmetlerinden yararlanma, dolaşım özgürlüğü gibi temel kentli haklarının olduğu inancını esas kabul etmektedir.

Bu nedenle, yerel ve bölgesel yönetimlerin önemli bir sorumluluğu da doğru ve yerinde kalkınma stratejileriyle söz konusu kentli haklarının korunmasıdır.

Ulaşım hakkı, en temel haklar olan çalışma, sağlık, eğitim ve kültürel yaşama katılma gibi diğer haklar ile doğrudan ilgilidir.

Ulaşım hakkı, başta yaşam hakkı olmak üzere bütün hakları tamamlayan bir hak olup bu hak evrensel insan hakları belgelerinde ve anayasamızda yer almıştır.

- 24 Ekim 1945 tarihinde yürürlüğe giren **Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi**, kentli haklarını ilgilendiren çeşitli haklara kaynaklık etmiştir.
- Birleşmiş Milletler tarafından 1966 yılında kabul edilip, 1976 yılında yürürlüğe giren **Ekonomik, Toplumsal ve Kültürel Haklar Uluslararası Sözleşmeleri**
- Avrupa Konseyi'nce **1950** yılında benimsenen **Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi konu ile ilgili bir diğer metindir. Doğrudan sözü edilmese de yerel yönetimler ve yerel halka yönelik insan hakları ihlallerine karşı, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi'ne başvuru hakkı tanınmıştır.**
- **Avrupa Konseyi'nce 1961 yılında benimsenen Avrupa Sosyal Şartı**
- **1985 tarihinde Avrupa Konseyi'nce kabul edilen, Avrupa Yerel Yönetimler Özerklik Şartı (AYYÖŞ)**
- **Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı'nca 1990 yılında kabul edilen Paris Şartı'nda insan haklarına ve demokrasiye vurgu yapılmıştır.**

makta, ilk kez uluslararası bir metinde “yöneticilerin seçmenlere hesap vermesi” ilkesine yer verilmektedir.

- **Kentli haklarıyla ilgili bir diğer bölgesel nitelikteki metin 7 Şubat 1992 tarihinde Maastricht’te imzalanan Avrupa Birliği Antlaşması’dır**
- **Bu konuda en önemli ve en ayrıntılı düzenleme ise, Avrupa Konseyi tarafından 1992 yılında kabul ve ilan edilen Avrupa Kentsel Şartı’dır.**

Şart, şiddetten, her tür kirlilikten, bozuk ve çarpık kent çevrelerinden arınma hakkı; yaşadığı kent çevresini demokratik koşullarda kontrol edebilme hakkı; insanca konut edinme, sağlık, kültür hizmetlerinden yararlanma, dolaşım özgürlüğü gibi temel kentli haklarının olduğu inancını esas kabul etmektedir.

Bu nedenle, yerel ve bölgesel yönetimlerin önemli bir sorumluluğu da doğru ve yerinde kalkınma stratejileriyle söz konusu kentli haklarının korunmasıdır.

Avrupa Kentsel şartnamesi (Madde 4/1, 1992)’nde ifade edildiği gibi;

“Yavaş ama kesin bir biçimde otomobil bir kenti öldürmektedir. 2000’li yıllarda artık ya kenti ya da otomobili seçeceğiz; çünkü ikisi bir arada olmayacak”

Avrupa Kentsel Şartı (Karar No: 234 ve Eki), Avrupa’da 1980–1982 döneminde yayılan “Kentsel Rönesans”ın geliştirdiği önemli kentsel politikalara işaret eder.

Şart, kentsel yaşamın geliştirilmesi için dört ağırlıklı alan seçmiştir.

Bunlar;

- 1. Fiziksel kentsel çevrenin geliştirilmesi,**
- 2. Mevcut konut stoklarının yenilenmesi,**
- 3. Yerleşmelerde sosyal ve kültürel olanakların yaratılması,**
- 4. Toplum kalkınması ve halk katılımının özendirilmesidir.**

Avrupa Kentsel Şartı kapsamında kentli hakları on üç başlık altında düzenlenmiştir.

Bu başlıkları;

Ulaşım ve dolaşım, Çevre ve doğa,

kentlerin fizik yapıları, tarihi kentsel yapı mirası, konut, kentsel güvenliğin sağlanması, kentlerdeki özürsüzlüler ve ekonomik bakımdan engelliler, spor ve boş zamanları değerlendirme, kültür, kültürlerarası kaynaşma, kentlerde sağlık, halk katılımı, kent yönetimi ve kent planlaması, kentlerde ekonomik kalkınmanın sağlanması olarak sıralanmıştır.

Türkiye’de kentli haklarının yasal dayanakları ele alındığından ilk incelenmesi gereken 1982 Anayasası’dır. Anayasa’daki bazı maddelerin doğrudan ya da dolaylı olarak kentli haklarıyla ilgilidir.

Anayasa’nın 5. maddesinde, kişinin ve toplumun huzur ve mutluluğunun devletin temel amaç ve görevlerinden olduğu belirtilmekte,

23. maddesinin ikinci fıkrasında, yerleşme özgürlüğünün “sağlıklı ve düzenli kentleşmeyi gerçekleştirmek ve kamu mallarını korumak” amacıyla sınırlanabileceğini öngörülmektedir.

1982 Anayasa’sının **43. maddesinde**, kıyıları, devletin hüküm ve tasarrufuna bırakılmakta;

56. maddesinde, her yurttaşın sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkı olduğuna vurgu yapılmakta;

57. maddesinde ise, “konut hakkı” başlığı altında, devletin konut ihtiyacını karşılayıcı tedbirler alması öngörülmektedir.

Özellikle imar ile ilgili uygulamalarda, kentli haklarının savunulması, hayata geçirilmesinde yargıya başvuru hakkı önemli bir araçtır.

1982 Anayasası’nın, hak arama hürriyeti başlığı altında düzenlediği **36. maddesinde**, “herkesin yargı mercileri önünde davacı ve davalı olarak iddia ve savunma ile adil yargılanma hakkına sahip” olduğunu belirtmiş,

125. maddede ise, “idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır” denilerek **idarenin işlem ve eylemlerine karşı yurttaşların yargıya başvuru hakkı düzenlenmiştir.**

İstanbul Suriçi’nden bugün otoyol geçmektedir.

Eşsiz olarak nitelenen İstanbul’un silueti gökdelenler ile yok edilmekte,

İstanbul Boğaziçi’nde yapılan kazıklı sahil yolu, ile hem sahil toplumsal kullanıma kapatılmakta hem de doğal bir değer olan kıyı alanı tahrip edilmektedir.

Anayasa'nın aksine kentli hakları ile ilgili doğrudan bir yasal düzenleme yapılmış değildir.

Kentli hakları ile ilgili yapılan bir çalışmada kent ve **kentli hakları ile ilgili toplam 415 adet yasa** tespit edilmiştir.

Yasalardan on tanesi Osmanlı dönemine aittir. Yasaların 178'inde özgürlükten yoksun bırakma cezası (hafif hapis, hapis, ağır hapis) ve para, ağır para cezası öngörülmektedir. Kurum adlarından (belediye, encümen, belediye meclisi vb.) yola çıkarak yapılacak bir mevzuat taramasında ise konu ile ilgili yasa sayısı 169'a düşmektedir.

Bütün bu yasal düzenlemelere karşın uygulamada kentli haklarının iyi bir noktada olduğunu söylemek zordur.

Türkiye'deki kentlerin önemli bir bölümü, yolları bozuk, yeşile hasret, kaldırımları araba işgaline uğramış, altyapısı yetersiz, halk katılımına kapalı bir yapıdadır.

Mevcut hukuki metinler tavsiye niteliğindedir. Hukuki zeminin bu zayıf yapısı, Türkiye'nin sağlıklı kentleşmesinin getirdiği koşullarla birleşince, kentli hakları uygulanamaz hale gelmektedir.

Tarihinin yanı sıra ülkenin en büyük iş ve ticaret merkezi olan İstanbul; bu zenginliğe paralel olarak, ülke nüfusu için bir çekim merkezi haline gelmiştir.

Türkiye'de kent içi ulaşım ile ilgili yerel, merkezi ve merkezi yönetimin taşra örgütleri arasında görev ve sorumluluk kargaşası olduğu bilinmektedir.

Konuyla ilgili kuruluşlar arasında koordinasyonu sağlamak üzere kurulan "İl Trafik Komisyonları"nın ve 3030 sayılı Kanuna göre kurulan "Ulaşım Koordinasyon Merkezlerinin (UKOME)" yapılarının yeniden belirlenmesi gereği bulunmakta olup, görev ve yetkilerinde benzerlikler söz konusu olan, UKOME'lerin güçlendirilip, işlerlik kazandırılması ihtiyacı bulunmaktadır.

Aynı belediye içinde ulaşım ile ilgili hizmetler farklı birimlerce yürütülürken, bu yapı da proje oluşturmada, uygulamada ve işletmede sorunlara yol açmaktadır.

"şehir içi trafik" ile görev belediyelere verilmişse de, bu görevin içeriği ve kapsamı Kanunda açıkça belirtilmemektedir. Bu durum, şehir içinde genel kolluk (polis veya jandarma) ile belediye arasında yetki kargaşası-

na neden olmaktadır. Kaldı ki, Karayolları Trafik Kanunu belediyelere bu yetkiyi tanımamaktadır.

Belediyelere kent içi ulaşım ile ilgili görev verilmesine rağmen, bu görevin yerine getirilme esas ve usullerini belirleyen bir düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır.

İ.B.B- 1) Ulaşım Daire Başkanlığı

2) Yol Bakım ve Altyapı Koordinasyon Daire Başkanlığı

3) Raylı Sistem Daire Başkanlığı, Olmak üzere 3 Daire Başkanlığı kurulmuştur.

İBB.-ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI'NA BAĞLI ilgili BİRİMLER;

Ulaşım Planlama Müdürlüğü

Ulaşım Koordinasyon Müdürlüğü

Trafik Müdürlüğü

Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü

ULAŞIM PLANLAMA MÜDÜRLÜĞÜ

İstanbul'un mevcut ve gelecekteki ulaşım özelliklerini tespit etmek, ulaşım taleplerinin gerektirdiği önlem ve yatırımlara yön verecek etüt, plan ve proje çalışmalarını gerçekleştirmek.

İstanbul'da kent içi ulaşım ile ilgili sorunların tespiti ve bu sorunlara bir sistem bütünlüğü içerisinde çözümler geliştirilmesi için, önlem ve projelere yön verecek bütünleşmiş bir ulaşım sistemini gerçekleştirmek üzere; kentsel ulaşım ile ilgili temel ulaşım planlama ilkelerini saptamak, bu ilkeler doğrultusunda ulaşım türlerine ilişkin hedef ve politikaları saptamak.

İstanbul nazım planı ve temel kentsel ulaşım ilkeleri çerçevesinde arazi kullanım kararları ile uyumlu Ulaşım Ana Planı, Dönem Planı ve Uygulama Programlarını hazırlamak, onaylatmak, uygulamak ve zaman içerisinde uygulamaların etkilerini de gözeterek planları değerlendirmek ve geliştirmek.

ULAŞIM KOORDİNASYON MÜDÜRLÜĞÜ

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanuna istinaden İstanbul Büyükşehir Belediye'sinin görev, yetki ve sorumluluk alanı içerisindeki ulaşım ve trafik hizmetlerinin karar organı UKOME'nin sekreteryaya hizmetini yerine

getiren, ilgili kamu kurum ve kuruluşlar ile koordinasyonu sağlayan ve kurula sunulacak konularda görüş oluşturan, aynı zamanda ulaşım ve trafik hizmetlerinden görev alanına giren konularda çalışmalar yapan birimin başlıca görevleri aşağıdaki gibidir.

A. UKOME (ulaşım koordinasyon merkezi) ve UTK (ulaşım ve trafik düzenleme kurulu)

B. trafik sirkülasyon ve geometrik düzenleme projeleri

C. ulaşım bilgi sistemi

D. teknik analiz çalışmaları

E. yola cephe tesislerin araç giriş çıkışının incelenmesi çalışmaları

UKOME'nin karar aldığı konular

Ana arterler, ağır tonajlı araçlar, yayalaştırma projeleri, faytonlar , iett-öho , minibüsler, taksiler, dolmuşlar, TCDD, deniz vasıtaları, raylı sistemler, resmi, kurum park yerleri, pazar yeri-semt pazar yerleri, trafik düzenleme projeleri, toplu taşımacılık, servisler.

UTK'nin karar aldığı konular (ulaşım ve trafik düzenleme kurulu)

Alt geçitler, üst geçitler, hemzemin yaya geçitleri, ticari açık otoparklar, ticari katlı ve zemin altı otoparklar, ticari tır otoparkları, ticari yol üstü otoparklar, hizmet otoparkları, akaryakıt-lpg istasyonları, oto yıkama yerleri, araç muayene istasyonları, oto pazar yerleri, terminal alanları, geçici trafik sirkülasyon projeleri, geometrik düzenlemeleri, köprülül kavşak, sinyalizasyon, yayalaştırma projeleri, taksi durakları, parkomat.

TRAFİK MÜDÜRLÜĞÜ

Trafik Müdürlüğünün, 1 Nisan 1988 tarihli, 3 no.lu genelgeye göre belirlenen görev ve yetkileri şunlardır:

Mevcut trafik sinyalizasyon şebekesinin en iyi trafik akışını sağlayacak şekilde yönetimi ile ilgili tüm faaliyetlerin bir bütün olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesinin temel stratejileri ve politikaları uyarınca, ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli bir şekilde yürütülmesini ve denetimini sağlamak.

TOPLU ULAŞIM HİZMETLERİ MÜDÜRLÜĞÜ

Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü, **5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun 7. maddesinin (f) ve (p)** fıkralarındaki Belediyemize

vermiş olduğu görevleri yapmak üzere **Belediye Meclisinin 18.11.2004 tarih ve 911 sayılı kararı ile kurulmuştur.**

a) Kara, deniz ve raylı toplu ulaşım araçlarından; Minibüs, Taksi, Taksi Dolmuşlara, Deniz Araçlarına, Servis Araçlarına, Ağır Tonajlı Araçlara;

- Ruhsat ve Güzergah izin belgesi vermek,

- Zaman ve ücret tarifelerinin belirleyerek UKOME'ye rapor halinde sunmak,

- Mevzuat, kurallara riayet, yolcularla ilişkiler ve taşımacılık ilkeleri yönünden denetim yapmak

- Bu araçların sürücü ve kullanıcılarına yönelik eğitim hizmetlerini yürütmek,

b) Minibüs, Taksi Dolmuşlar için indirme ve bekleme cepleri yapılacak yerleri belirlemek, duraklara giriş-çıkışların ulaşım ve trafik açısından gerekli etüdünü yapmak, rapor ve projelerini hazırlamak,

c) Kentte toplu ulaşım sorunları ile ilgili kurum kuruluş ve kişilerden gelen öneri ve şikayetleri inceleyerek gerekli işlemleri ve düzenlemeleri yapmak ve yaptırmak,

d) Toplu ulaşım sistemleri arasında hat planlaması optimizasyon ve entegrasyonunu sağlamak,

e) Toplu taşıma işletmecilerinin ve araçlarının mevzuata uygunluğunu denetlemek,

f) Toplu taşıma araçlarına yönelik model ve tasarımlar geliştirmek,

g) Her türlü deniz, toplu taşıma araçlarına ait hatların iskele yerlerini belirlemek, gerekli koordinasyonu sağlamak işletim sistemlerini oluşturmak ve denetlemek,

h) Toplu ulaşım düzenlemeleri konusunda gerektiğinde yönetmelik ve yönerge hazırlamak uygulamasını sağlamak ve denetlemek,

i) Toplu ulaşım hizmetlerine ilişkin UKOME'de görüşülmesi gereken konularla ilgili çalışmalar yaparak gerekli raporları hazırlamak ve taleplerde bulunmak,

j) Toplu taşıma mevzuatının belediyelere verdiği görev ve yetkilerin metropol alan içinde Büyükşehir Belediyesince kullanılması gereğini göz

önünde bulundurmak suretiyle uygulamaya dair görüş bildirmek ve gerektiğinde yönlendirici kararlar alınmasını sağlamak ve uygulamayı takip etmek,

1- Toplu ulaşım hizmetlerine ilişkin lastik tekerlekli, raylı, deniz ulaşımıyla ilgili her türlü araştırma-geliştirme çalışmaları yapmak projeler önermek bu konuda çalışmalar yürüten kurum ve kuruluşlarla işbirliği yapmak,

k) Büyükşehir Belediye Başkanının vereceği görevleri ilgili kanun ve yönetmelik çerçevesinde yerine getirmek yönündeki görevleri yapmaktır.

Müdürlük, izin belgesi almadan taşımacılık yapan şahıslar ve şirketler hakkında yasal işlemler yapmaktadır. Bu kapsamda toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü bünyesinde bir denetim ekibi kurulmuş olup, güzergâh kullanım belgesi olmadan taşımacılık yapan ve sahte güzergâh kullanım belgesiyle taşımacılık yapanlar hakkında yasal işlem yapılmaktadır. Bu meydana ki denetimler devam etmektedir.

Bütün toplumsal sorunlarda olduğu gibi, ulaşım konusu da birçok hukuk kuralının düzenlemesi altında şekil almaktadır. Bu kurallar; Anayasa, Kanun, Tüzük, Yönetmelik, Genelge vs. gibi genel düzenleyici metinlerin yanında plan, karar ve talimat gibi idari işlemlerden oluşmaktadır.

Kent içi Ulaşım ile doğrudan veya dolaylı ilgili olan yasalar vardır.

Bu yasalara kısaca değinmek gerekmektedir

1. 1930 tarihli, 1593 Umumi Hıfzısıhha Kanunu'nda, dönemin gerekleri düşünülerek kentin temizliği, sağlıklı ve esenliği adına onlarca hüküm bulunmaktadır.

2. 3030 Sayılı Yasanın Ulaşım İle İlgili Hükümleri

Büyükşehir sınırları ile mücavir alanındaki taşımacılık yetkisi, 25.06.1984 tarihinde yürürlüğe giren 3030 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği'nin **15. Madde**; "*Büyükşehir bütünlüğü içinde her türlü toplu taşımacılık hizmetlerini yürütmek ve bu maksatla gereken kurum ve kuruluşlar meydana getirerek tesisler kurmak, kurdukmak, işletmek veya işlettmek hak ve yetkisi münhasıran Büyükşehir Belediyesi'nce kullanılır*" denilerek Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilmiştir.

Bu işlerin yürütülmesi için de gene aynı yasanın **7. Maddesi** gereğince; *“Büyükşehir dahilindeki raylı - raysız her türlü kara ve deniz taşımacılığı hizmetlerinin etkili bir Koordinasyon içinde ve süratle verimli sonuca ulaştırma amacı ile” ve “İlgili kamu kurumu ve kuruluşların görüşlerini almak suretiyle; şehrin ulaşım planına göre toplu taşıma araçlarının güzergah, zaman ve bilet tarifelerini yapar ve tarifeleri uygular, uygulattırır” şeklinde görev ve yetkiler ile donatılan **UKOME** kurulmuştur.*

İl Trafik Komisyonu – UKOME Çelişkisi

Bu görev ve yetkiler ile donatılan Büyükşehirlerdeki “İl Trafik Komisyonu” ile “Ulaşım Koordinasyon Merkezi”, özellikle minibüs hatlarıyla ilgili toplu taşımacılık kararlarında toplantılarda, hatta mahkemelerde karşı karşıya gelmektedirler. Yukarıda tanımlanan görev ve yetkiler ile donatılan “UKOME” ile “İl Trafik Komisyonu” arasında UKOME’ nin ortaya çıkmasını takip eden kısa bir süre içinde görev ve yetki maddelerindeki boşluklar ve çakışmalar nedeniyle anlaşmazlıklar ortaya çıkmış ve Merkezi Yönetim ile Yerel Yönetimler arasındaki bakış farklılıkları nedeniyle soruna çözüm arayışı, resmi kurumlar arasında yazışmalar ve görüş teatileri başlamıştır.

Gelişmeler sırasında, 25.01.1989 tarihinde TC İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, konu ile ilgili olarak 32 numaralı Genelge’yi yayınlamıştır. Genelge, sadece 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na değinmekte, kentin çeşitli yerlerinde, İl Trafik Komisyonu gündemine alınıp görüşülmeye dahi gerek duyulmadan bazı trafik uygulamaları yapıldığı belirtilmekte, ancak 3030 sayılı yasaya tabi Büyükşehirler için geçerli olan 3030 sayılı yasa hükümlerinden hiç söz edilmemektedir.

Kaldı ki, özellikle 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasası’nın 16. maddesinden söz eden Genelge, 3030 sayılı Yasa kapsamı içinde çalışan Büyükşehir Belediyeleri sınırları içinde Ulaşım Koordinasyon Merkezleri’nce alınan kararlar doğrultusunda ulaşım ve trafik hizmetlerini yürütmekte olan Büyükşehir Belediyeleri’ne genelgenin dağıtımı yapılmamıştır.

Çünkü, söz konusu genelge, tek başına tüm Belediyeler için geçerli olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’ndan bahsetmekte, Büyükşehir Belediyeleri dışında kalan diğer İl ve İlçe Belediyeleri’ne İl Trafik Komisyonu’nun yetkilerinin hatırlatılması amacını taşımaktaydı.

Yetki ve sorumluluk karmaşası devam ederken 7.6.1991 tarihinde 15.4.1985 tarih ve 18726 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürür-

lûge giren “Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri ve Fon Yönetmeliği”nin 26. maddesinin (e) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Görev ve yetki konusu olan hizmetler ve bu hizmetlerle ilgili iş ve işlemler yapılırken, İl Trafik Komisyonu ile gerekli koordinasyonu sağlar ve bu amaçla gereken karar ve tedbirleri alır. Ayrıca İl Trafik Komisyonları'nın görev ve yetkileri içerisinde giren; karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin tespiti, karayollarında gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitine göre hız sınırlarının belirlenmesi, Belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabilecekleri yerler ile güzergahlarının tespiti ve sayılarının belirlenmesi gibi hususlarda İl Trafik Komisyonu'nun yazılı görüşünü almak zorundadır.”

Bu yönetmelik maddesi değişikliği ile ilgili olarak bu noktada şu açıklamayı yapmak yerinde olacaktır. İl veya İlçe Trafik Komisyonları birer karar organlarıdır, görüş verebilmek için söz konusu Komisyonlarda görüşülüp karar alınması gerekecektir.

Bu boşluktan dolayı bir UKOME Kararı'nın uygulanmasının Vilayetçe engellenmesi sonucunda ortaya çıkan hukuki durum karşısında T.C. İstanbul 4. İdare Mahkemesi'nin 13.03.1992 tarihinde aldığı karar, İl Trafik Komisyonu ve Ulaşım Koordinasyon Merkezi'ne ait Kanun ve Yönetmeliklerin biran önce gözden geçirilmesi gerektiğini, yetki ve sorumluluk tanımlarının Merkezi ve Yerel Yönetimler arasında sarih bir şekilde bölünmesi gerektirdiğini göstermesi bakımından oldukça önemlidir.

Bu karara göre ;

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 18. maddesi (c) bendine göre: Belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabilecekleri yerleri ile güzergahları tespit etmek ve sayılarını belirlemek hususunun İl ve İlçe Trafik Komisyonları'nda görüşülebilmesi ancak belediyelerin teklifi ile mümkün olmaktadır.

Çoğu yazılarda anakentlerde kentiçi ulaşım otoritesinin kurulması ile UKOME yetkileri kullanılabilir hale geleceğini ifade etmektedir. Zaten ulaşım otoritesinin kurulması UKOME'yi tamamıyla ortadan kaldırmaktadır.

23.02.1995 tarih ve 2221 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Yönetmelik değişikliği ile söz konusu Yönetmeliğin (c) bendi, “Karayolları taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden zorunlu görülmesi halinde, belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek” şeklinde yeniden düzenlenmiştir.

UKOME – İETT Çelişkisi

Büyükşehir sınırları ile mücavir alanındaki taşımacılık yetkisi, 25.06.1984 tarihinde yürürlüğe giren 3030 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği’nin 15. Mad-desinde; “Büyükşehir bütünlüğü içinde her türlü toplu taşımacılık hizmetlerini yürütmek ve bu maksatla gereken kurum ve kuruluşlar meydana getirerek tesisler kurmak, kurdurmak, işletmek veya işletirmek hak ve yetkisi münhasıran Büyükşehir Belediyesi’nce kullanılır” denilerek Büyükşehir Belediye Başkanlığı’na verilmiştir.

Bu işlerin yürütülmesi için de gene aynı yasanın 7.Maddesi gereğince; “Büyükşehir dahilindeki görev ve yetkiler ile donatılmış UKOME kurulmuştur.

3030 sayılı Kanun’un Uygulama Yönetmeliği’nin 15. maddesindeki; “16.6.1939 tarih ve 3645 sayılı Kanun ile İstanbul Belediye Başkanlığına bağlı olarak kurulmuş bulunan İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) Genel Müdürlüğü; bünyesinde bulunduğu İstanbul Büyükşehir Belediyesine bağlı ve Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) ile koordineli olarak toplu taşıma hizmet ve faaliyetlerini yürütmeye devam eder.” hükmüne rağmen müstakil bütçeli, hususi hukuk hükümlerine göre hizmet veren bu işletme üzerinde Ulaşım Koordinasyon Merkezleri etkin olamamakta, 3030 sayılı Kanun öncesi yasaların kendine verdiği yetkiler içinde hareket ederek, kendini özellikle karayolu taşımacılığında tek yetkili ve bağımsız görmekte, güzergah ve hatların kendi görüşleri doğrultusunda hiç bir ana plana bağlı kalmaksızın belirlemekte, açıp kapatmakta, UKOME’ye bilgi dahi vermemekte, hiçbir stratejik esasa bağlanmayan ücret tarifeleri ise sadece onaylanması için UKOME’ye gönderilmektedir.

Yasa ve yönetmeliklere, T.C. İçişleri Bakanlığı’nın çeşitli ve birbirlerini doğrulayıp destekleyen genelge ve görüşlerine, T.C. Mahkeme kararlarına uygun olarak Büyükşehir Belediye sınırları içinde, kentin bütününe, sosyal, ticari, kültürel yaşamına yönelik düzenlemeler, ulaşım ve trafik uygulamaları ile ilgili olarak alınan kararlar sadece İl Trafik Komisyonu’nun görüşünü gerektirdiği, onayını gerektirmediği için uygulamacı Belediye-

lerce UKOME Kararları doğrultusunda yürütülmekte, ancak uygulamaya geçilmeden önce;

- İl Trafik Komisyonu'nun görüşünü alabilmesi,
- Bütünlük arz eden kent hizmetlerinin aksamadan ve düzenli yürütülebilmesi ve
- Vilayet ve Belediye denetim ve zabıta hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülüp verimin artırılması gayesiyle Vilayet Makamı'na arz edilmektedir.

Amaçlanan etkin yönetimi oluşturmak için sorumluluk yetki görev ve yaptırımları tanımlayan yeni bir yasada tanımlanan görev ve yetkiler "planlama, yatırım, yönetim-düzenleme, denetim" işlevlerini kapsamalıdır.

2- 5216 sayılı, 2004 tarihli BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ KANUNU

Büyükşehir belediyesi yönetiminin hukukî statüsünü düzenlemek, hizmetlerin plânlı, programlı, etkin, verimli ve uyum içinde yürütülmesini sağlamaktır.

Madde 7- *büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:*

*f) Büyükşehir **ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak**; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek.*" Büyükşehir belediyesinin görevleri arasındadır.

Belediye bu zorunlu görevlerini, belediye sınırı çerçevesinde yerine getirebilecektir.

Belediye sınırları dışında ulaşım hizmeti verilmesi veya trafik düzenlemesi yapması mümkün değildir.

Belediyelerin mücavir alanlarında yaşayan insanlara da ulaşım hizmeti sunması mümkündür. Ancak bu görevin yerine getirilebilmesi için belediye meclisinden karar alınması gerekmektedir.

Her ne kadar yasada “şehir içi trafik” ile görev belediyelere verilmişse de, bu görevin içeriği ve kapsamı Kanunda açıkça belirtilmemektedir. Bu durum, şehir içinde genel kolluk (polis veya jandarma) ile belediye arasında yetki kargaşasına neden olmaktadır.

Kaldı ki, Karayolları Trafik Kanunu belediyelere bu yetkiyi tanımamaktadır. Bu konuda yapılan tadilat çalışmaları bulunmaktadır. Ancak bu hazırlıkların içeriğinde, belediyelere duran veya yürüyen trafiğe müdahale etme ve yaptırımda bulunma konusunda etkin yetkiler tanımamaktadır.

Örneğin, sivil hava ulaşımına açık havaalanları ile bu havaalanları bünyesinde yer alan tüm tesisler Kanunun kapsamı dışına çıkarılmakla, havaalanlarındaki otopark ve taksi duraklarına dahi belediyelerin karışamaz hale getirilmesi bu konuya örnek olarak verilebilir.

Yine, Karayolları Genel Müdürlüğüne, belediye sınırları içerisindeki karşılaştıkları sorunlarını gidermek amacıyla verilen plan, parselasyon ve diğer yetkilerin, ileride ciddi sorunlara yol açabileceği kuşkusunu taşımaktayız.

“MADDE 9.- *“Büyükşehir içindeki kara, deniz, su, göl ve demiryolu üzerindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla büyükşehir belediye başkanı ya da görevlendirdiği kişinin başkanlığında, yönetmelikle belirlenecek kamu kurum ve kuruluşları ile, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görevlendireceği ilgili odanın temsilcisinin katılacağı Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulur.*

UKOME Kararlarının İdari Yargıdan Dönme Nedenleri Nelerdir?

UKOME kararları genellikle bir plan proje yada teknik bir rapora dayanılmadan alındığında, müktesep haklara dokunduğunda/korumadığında İdari Yargıda iptal edilmekteyken; kendisini ilgilendiren konuların görüşüldüğü İlçe Belediye Başkan veya temsilcilerinin katılmadığı toplantılarda alınan kararlar da **şekil yönünden** bozulmaktadır.

UKOME Yetkisini Devredebilir mi?

UKOME’lerde yetki Alt Komisyonlara devredilemez, bu alt komisyonlar kurul kararlarına altlık teşkil edebilmek üzere konuları inceler ve rapor hazırlarlar. Bu alt komisyonların alacağı kararlar UKOME kararı yerine geçmezler. Başka bir işlem yapmadan alt komisyon kararlarıyla yapılan düzenlemeler İdari Yargıdan **yetki yönünden** bozulmaktadır.

3- 5393 sayılı-2005 tarihli- Belediye Kanununun 14.maddesinde; ulaşım ve şehir içi trafik hizmetlerini yapılacağı veya yaptırılacağı belirtilmiştir. Belediyelerin ulaşım ve şehir içi trafik görevlerini yerine getirmeleri zorunludur.

Belediyeler, toplu taşıma hizmetlerini Danıştayın görüşü ve İçişleri Bakanlığının kararıyla süresi 49 yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredebilir.

Belediyeler toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmaya-cak şekilde ruhsat vermek suretiyle yerine getirebileceği gibi toplu taşıma hatlarını kiraya verme veya hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilir.

4- Diğer yandan da 5627 sayılı Enerji Verimliliği Kanununa dayanılarak 09.06.2008 tarih ve 26901 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan **Ulaşım-da Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelikte** de bu konuda düzenlemelere yer verilmiştir. Yönetmeliğin Kentsel ulaşım planları başlığı altında;

“Madde 10 – (1) Büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyesi sınırları dışındaki belediyelerden Nüfusu yüz binin üzerinde olanlar ulaşım ana planı hazırlarlar. Bu planlar on beş yıllık süreler için yapılır ve her beş yılda bir yenilenir. Şehir planları ile sürdürülebilir kentsel ulaşım planları birlikte ele alınır.” denilmektedir.

Bu madde ile planlamanın esaslarına ve konularına da kısa bir bakış ortaya konulmuştur.

5-1/11/2011 tarihli, mükerrer RG. yayımlanan, 655 Sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünün görevlerini belirleyen 15. Maddede;

“c) Kamu kurum ve kuruluşları, belediyeler, il özel idareleri, gerçek ve tüzel kişilerce yaptırılacak (a) bendinde yazılı ulaştırma alt yapılarının proje ve şartnamelerini incelemek veya incelettirmek ve onaylamak.

6-1580 Sayılı Yasanın Ulaşım İle İlgili Hükümleri

1930 tarihli 1580 sayılı yasanın **15. maddesinin 9. bendi kent içi ulaşım hizmetlerinin yürütülmesinde belediyeleri yetkilendirmiştir.** Buna göre;

“Belediye sınırı dahilindeki deniz, göl ve nehirlerde belde sınırı dahilinde münhasır olmak üzere, seyrüsefer eden istimbot, motorbot ve her nevi kayık, mavuna ve salapurya gibi denizdeki ufak nakliye vasıtalarıyla hususi sandal ve kayıklar ve karada belediye sınırı dahilinde umuma mahsus mahallerde seyrüsefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ve otobüs, otomobil ve emsali (şimendiferlerden maada) nakliye vasıtalarının sağlamlığına, temizliğine dikkat ederek bunların azami haddi istiabisini ve tahammül derecelerini ve sınıflarını ve numaralarını tayin ve işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini murakabe ve ücret tarifelerine riayetlerini temin edecek tedbirler ittihaz etmek ve icabında bunları bizzat temin ve idare eylemek ve mevzu kanunlar mucibince salahiyettar dairelerden verilen vesikalara müsteniden işlemlerini ruhsata bağlamak. (Deniz vasıtalarının haddi istiabisini ve sağlamlığını tayinde mahalli liman dairesiyle ticaret müdürlüklerinin mütalâası alınır);

Beldeler veya beldelerle köyler arasında seyrüsefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ile otomobil, otobüs ve kamyonların sağlamlığına, temizliğine dikkat ederek bunların azami haddi istiabisi ve tahammül derecelerini tespit ve sınıflarını, numaralarını tayin ve işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini murakabe etmek bu vesait sahiplerinin daimi ikametgahlarının mensup olduğu kaza belediye idaresine aittir;

7-3645 Sayılı İETT-Yasanın Uygulama Alanları

8-2918 Sayılı KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN Uygulama Alanları

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu: Kanuna ***göre il ve ilçelerde trafikten sorumlu olacak trafik birimleri kurmakla görevlendirilmiştir.***

9- 3194 Sayılı İmar Yasası Uygulama Alanları

Yasa ayrıca mücavir alanla ilgili nihai kararı (bayındırlık) bakanlığa verdiğiinden belediyelerin kent içi ulaşım hizmeti verdiği mücavir alanların kapsamı da bu tasarrufla değiştirilebilmektedir.

3194 sayılı yasa 37. maddesinde Otoparkla ilgili düzenlemede bulunmuş bu düzenlemeye paralel olarak otopark yönetmeliği çıkarılmıştır.

10- 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyeti Kanununun Uygulama Alanları

Kent içi trafiğin ruhsat tescil ve denetiminin yerel yönetimlere

devri durumunda bu yasanın da bazı maddelerini değiştirilmesi gerekmektedir. Daha önce emniyet teşkilatı kapsamında olan trafik polislerinin özlük haklarında herhangi bir değişik yapılmadan direkt olarak yerel yönetimlere bağlanmalıdır. Bu açıdan trafik denetimi yapan personelin bağlı olduğu kurum değişecektir. Bu yasa kapsamında bu işi yapan personel ek madde konularak bu yasayla sağlıklı bir şekilde irtibatlandırılmalıdır.

11- 2872 Sayılı Çevre Kanunu'nun Uygulama Alanları

1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu da çevrenin korunmasında, Çevresel Etki Değerlendirmesi raporunun alınmasında, gürültü konusunda kent içi ulaşım hizmetlerinin verilmesiyle ilgilidir.

Kent içi ulaşım hizmetlerini yürüten ulaşım araçlarının ekisi dışsallıkları konusunda yetkilendirilmiştir. Ayrıca ulaştırma sistemlerinin, istasyonların, gar ve/veya garajların ÇED raporu gerekli görülenlere de yine yasa müdahale etmektedir.

Yine ayrıca kanun kent içi deniz taşımacılığı yapan araçların da sadece gürültü değil çevreyi kirletmeleri durumunda müdahildir.

12-Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği

Kentsel alanlarda öğrenci taşıma hizmetlerinin düzenli ve güvenli hale getirmek, bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve taşıma şartlarını belirlemek, gerekli denetim hizmetlerini yapmak amacıyla düzenlenmiştir. Yönetmelik hükümleri İçişleri Bakanı tarafından yürütülür. Yönetmelikte araçların teknik tanımlaması eksiktir ve öğrencilere uygun taşıt tasarım ilkeleri konusunda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Yönetmelik hükümleri yeterince uygulanmamaktadır.

13- Ticari Plakaların Verilmesinde Uyulacak Usul ve Esaslar Hakkında Karar (86/10553 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı)

Bu kararla ulaşım ihtiyacının karşılanması için toplu taşımacılığın geliştirilmesi, plaka karaborsacılığının ve korsan taşımacılığın önlenmesi, şoför esnafının korunması amacıyla taksi, dolmuş, minibüs ve servis araçlarına verilecek ticari plakaların sayısı, verilmesi usul ve esasları tespit edilmektedir. Bu kararı Bakanlar Kurulu yürütür.

Bu karar kent içi ulaşım la ilgili diğer yasalarla belirlenen görev ve yetkilerle çalışmakta ve bazı durumlarda çelişmektedir.

14. 507 Sayılı Esnaf ve Küçük Sanatkarlar Kanunu

Bu kanuna göre esnaf ve sanatkarlarca üretilen mal ve hizmetlerin ücret tarifeleri bağlı buldukları odaların önerisi ve birliklerin onayı ile belirlenir. Taksi, dolmuş ve servis ücretleri buna göre belirlenmektedir.

Bu kanun hükümleri ile, 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki Kanunda toplu taşıma araçlarının bilet tarifelerinin yapılması ile ilgili hükmü, esnaf odasına bağlı araçlarda geçersiz sayılmıştır.

Dolayısıyla büyük kentlerdeki kent içi ulaşımına daha bütüncül bir bakış getirmiş olan 3030 sayılı yasanın ilgili hükümleri değiştirilmiştir.

15. 6245 Sayılı Harcırah Kanunu

Bu kanunun 48. Maddesine göre memuriyet yeri içinde geçici olarak görev yapan personele kanun kapsamına giren kurumlar tarafından işletilen taşıtlarda seyahat için kart verilmektedir. Kartların kimlere, hangi taşıtlar için ve hangi şartlarda verileceği İçişleri, Maliye ve Ulaştırma Bakanlıklarınca müştereken belirlenmektedir. Dolayısıyla kanun bu hükmü ile **gerçek ücretlendirme dışı “serbest kart ücreti” ile belediyelere ek bir maliyet getirmektedir.**

406 Sayılı Telgraf ve Telefon Kanunu’nun 15. Maddesine gereğince telgraf ve telefon idaresinin dağıtıcıları ile hat inşa ve tamiriyle ilgili çalışmalar seyahat ücretlerinden muaftır.

5584 Sayılı Posta Kanunu’nun 13. Maddesinin 1.fıkrasında şehir içinde **postayı taşıyan memur** ve dağıtıcılar resmi idareler, belediyeler ve ortaklıklar tarafından alınan yolculuk ücretlerini ve ücretlere eklenen vergi ve resimleri vermekten **muaf** tutulmuşlardır.

1005 Sayılı İstiklal Madalyası Verilmiş Bulunanlara Vatani Hizmet Terkinde Şeref Aylığı Bağlanması Hakkındaki Kanun

Bu kanunun 2. Maddesine göre İstiklal Madalyası almış olanlar, Kore’de savaşanlar ve Kıbrıs barış Harekatına katılanlar, Harp malulleri ve kendilerine refakat eden eşleriyle şehit eşleri Devlet Demiryolları ve Denizcilik Bankası’nın iç hatları vasıtalarında birinci mevkide ve belediye vasıtalarında ücretsiz taşınmaktadır.

Yukarıdaki üç yasal düzenlemelerinin sağladığı faydalar açık olmakla beraber, bu ve benzer ücretsiz yolcuya yönelik **muafiyetler gerçek bilet ücretinin hesaplanması ilkesi ile çelişen bir duruma yol açmaktadır**

16-4922 sayılı Denizde Can ve Mal Güvenliği Hakkında Kanun,

17- 5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun,

18- 237 Sayılı Taşıt Kanunu:

Genel bütçeye dahil tüm kamu kuruluşları, KİT'ler, özel kanun ve kararlamalarla kurulu banka ve kuruluşlar, yüzde 50'den fazla kamu hissesi bulunan kuruluşlar ve kamuya yararlı derneklerin kullanacağı taşıtlar konusunda düzenleme ve sınırlamalar getirilmiştir.

Bu kanuna göre çıkartılan yönetmelikle kamu kuruluşlarınca işletilecek (veya ihale çalıştırılacak) servis araçları için belediyelerden servis aracı işletilecek yere ulaşım hizmeti verip verilmediği ve yeterliliği konusunda görüş istenmektedir.

Belediyelerin bu görevlerini yerine getirirken **kanunun kent içi ulaşım planlaması ve trafik düzeni kapsamında değerlendirilip değerlendirilmediği yeterince açık değildir.**

Örnek; Özel Halk Otobüsleri;

Büyükşehirlerde 5216'ya göre,

Belediyelerde 5393'e göre,

İETT'de ise 3645 sayılı yasaya göre değerlendirilmektedir.

İngiltere'de 1933 yılında Toplu Taşıma Kanunu çıkartılmıştır

6360 sayılı yasa ile yeni büyükşehir belediyeleri kurulmakta daha önemlisi bütün **büyükşehirlerin sınırları il mülki sınırları olacak şekilde genişletilmektedir.**

Bu gelişme ile birlikte büyükşehir belediyeleri il sınırı içindeki tüm nüfusun ulaşımından sorumlu hale gelecektir. Bunun dışında tüm kentlerde nüfus, otomobil sahipliliği ve hareketlilik oranı hızla artmaktadır.

Bu nedenle trafik yönetimi, denetimi ve ulaşım planlaması ve koordinasyonu konusunda acil önlemler alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Oysa ülkemizdeki birçok belediyede bulunan ulaşım birimleri nitelik ve nicelik açısından yetersiz biçimde yapılanmış ve kentlerin artan ulaşım sorunları karşısında **yeterli ve etkin hizmet verebilecek düzeyde değildir.**

Kent içi ulaşım mevzuatı, genel olarak ,

- 3030 sayılı Belediye Kanunu

- 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi kanunu 7. Ve 9.maddeleri ile

- 5393 sayılı Belediye Kanununun 14.maddesinde

-2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun'da düzenlenmiştir.

Bu yasal düzenlemeler konusunda sözü Prof. Dr. Nusret İlker ÇOLAK hocamıza bırakıyorum.

Prof. Dr. NUSRET İLKER ÇOLAK
Kocaeli Hukuk Fakültesi

Kent İçi Ulaşım Planlamasında Yasal ve Yönelisel Çerçeve

Kentsel yerleşim, toplumların sosyal ihtiyaçlarının karşılanmasında özel bir konuma sahiptir. Yerleşim yeri olarak belirlenen bir coğrafi alanın yerleşenler için tercih edilebilir, ihtiyaçları karşılayabilir ve kendinden beklenen faydaları sağlayabilir olmasının temelinde doğru şekilde planlanmış olması yer alır. Bir yerleşim yerinin planlanması, düzenli, sağlıklı ve estetik bir kent oluşturulması amaçlarına odaklanacaktır. Düzenli, sağlıklı ve estetik bir kent ortaya çıkmasında kent içi ulaşım ihtiyacına etkin çözümler üretilmesinin planlanması, planlamanın ana esaslarından biri olacaktır.

Bir kentsin düzenli, sağlıklı ve estetik olmasını sağlayan gerekler arasında kentsel ulaşımın ihtiyaçlara cevap verebilecek düzeyde olması birincil düzeydedir. Ulaşımı sorun haline gelmiş bir kentte, kamu ya da özel sektör tarafından sunulan hizmetlerin düzenli olarak gerçekleştirilmesi mümkün olmayacağı gibi, hizmetlerden yararlananların bedensel ve ruhsal açıdan sağlıklı olmaları ya da sağlıklı kalabilmeleri de mümkün olmayacaktır.

Bu başlık altında yapacağım sunumda, kent içi ulaşım planlamanın yasal ve yönelisel çerçevesi üzerinde durulacak ve İstanbul örneği üzerinden kentsel ulaşım sisteminde yaşanan sorunlara değinilecektir.

I. ULAŞIM VE KENT İÇİ ULAŞIMIN PLANLANMASI

Ulaşım, insanların bir yerden bir yere gitme arzu ve ihtiyacının karşılanması amacıyla gerçekleştirilen faaliyetlerdir. Ulaşım ihtiyacı, kişisel olarak ortaya çıkıyor olsa da, toplumun ortak genel bir gereksinimi haline dönüşmüştür. Bireysel yer değiştirme ihtiyaçları kendi içerisinde gruplandırılmak suretiyle bir kamu hizmetine dönüşmüştür.

A. Ulaşım ve Kent İçi Ulaşımında Planlama İhtiyacı

Ulaşım ihtiyacı, insan yerleşimin yoğunluğuna bağlı olarak yoğunlaşan bir görünüme sahiptir. Kentsel alanlarda ulaşım ihtiyacı daha yoğun olarak ortaya çıkar. Kentsel alanda yaşayanların ortak genel ihtiyacı olarak ortaya çıkan ulaşım gereksiniminin karşılanması bir kamusal faaliyet olarak düzenlenmiştir.

Ulaşım kamu hizmetlerinin gereklerine uygun yürütülmesi ve kamu yararını gerçekleştirilmesi, planlı şekilde yürütülmesini gerekli kılmaktadır.

B. Ulaşım ve Kent İçi Ulaşım Planlamasında Kavramsal Boyut

Kent içi ulaşım planlanması, hem yürütülen ulaşım hizmetlerinin planlanmasını, hem de kentsel planlama içerisinde ulaşım ile ilgili teknik altyapının planlanmasını ifade eder.

Ulaşım hizmetlerinin planlanması denildiğinde; ulaşım hizmetlerinin kamu ya da özel hukuk kişileri tarafından yürütülmesi, faaliyetin yoğunluğu, gereksinim duyulacak araç-gereç ve personelin belirlenmesi, gereksinim duyulacak ekonomik kaynak ve benzeri konular ön plana çıkar.

Kentsel ulaşım planlanması başlığı ise; daha çok ulaşım faaliyetlerinin yürütüleceği teknik altyapı yatırımlarının planlanmasını kapsar. Kent içi ulaşım planlamasında iki ayrı çözüm sunulması ihtiyacı doğar. Bunlardan birincisi, kişilerin kendi araçlarıyla ulaşım ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik hareketlerinde yeterli altyapının sunulması ve trafik sorununun çözümlenmesidir. İkincisi ise; toplumun ortak genel ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak toplu ulaşım hizmetlerinin altyapısının planlanmasıdır.

Bugün kent içi ulaşım planlaması denildiğinde, hem bireysel olarak kendi aracımızla ulaşım ihtiyacını karşılayabilme imkanını, hem de toplu taşıma yöntemiyle kitlesel ulaşımı sağlayacak altyapı tesislerinin kurulmasının planlaması anlaşılacaktır.

II. GENEL VE KENTSEL ALANDA ULAŞIM PLANLAMASINDA HUKUKİ DÜZENLEMELER

Ulaşım hizmetlerinin beklentilere uygun sunulması, genel olarak devletin planlama görevinin ve imar planlamasının temel hedefleri arasında yer almaktadır. Ulaşım toplumun, ortak genel bir ihtiyacı olarak karşımıza çıkan bir kamu hizmeti olduğu kadar, hatta daha da öncesinde, temel bir özgürlük alanı olarak karşımıza çıkar. Kamu gücünü kullanan otoriteler, bireyin seyahat edebilmesinin önündeki engelleri kaldırmak sorumluluğu altındadırlar. Bu noktada, bireyin ulaşım ihtiyacının karşılanmasına yönelik olarak gerekli altyapının oluşturulmasına yönelik planlama çalışmaları yasal ve idari düzenlemelerin konusu olarak karşımıza çıkar.

A. Genel Olarak Ulaşım Planlamasına İlişkin Hukuki Düzenlemeler

Genel olarak, ülke genelinde ulaşım planlaması konusunda yapılan düzenlemeleri iki ana altına görmek mümkündür. Bunlardan birincisi Çevre

ve Şehircilik Bakanlığının planlama görevlerine ilişkin düzenlemeler, ikincisi ise; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilatlanması ve görevleri bağlamında getirilen düzenlemeler ile bu Bakanlığa bağlı Karayolları Genel Müdürlüğünün görev ve yetkileri noktasında getirilen düzenlemelerdir.

1. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname

26.9.2011 tarihli ve 655 sayılı KHK, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının teşkilatlanmasını ve görevlerini belirlemiştir. KHK'nın 2. maddesinde Bakanlığın görevleri belirlenmiştir. Görevler başlığı altında, karayolu ulaşımı, deniz yolu ulaşımı, demir yolu ulaşımı ve havayolu ulaşımı konularında Bakanlığın görevli olduğu açıkça belirlenmiş ve bu görevleri yerine getirmek üzere, Bakanlık bünyesinde genel müdürlükler oluşturulmuştur.

2. Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun

Karayolları Genel Müdürlüğü, 25.06.2010 tarihli ve 6001 sayılı Kanunla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı bir kamu tüzel kişisi olarak düzenlenmiştir. Bakanlık bünyesinde öngörülen karayolu ulaşımına ilişkin görevlerin, ayrı bir kamu tüzel kişisi tarafından görülmesinin hizmet gerekleri ve kamu yararı bakımından daha etkili sonuçlar doğuracağı kabul edilerek bu düzenlemeye gidilmiştir. Bununla birlikte, Karayolları Genel Müdürlüğünün işleyişinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına hiyerarşiye yaklaşan bir vesayet yetkisi tanınmıştır.

Kanunun Karayolları Genel Müdürlüğünün görev ve yetkilerini düzenleyen 4.maddesinin 1.fıkrasının a bendinde getirilen; "*Otoyol, Devlet ve il yolları ağına giren karayolları güzergâhları ile bunların değişikliklerine ilişkin planları hazırlamak veya hazırlatmak*" hükmü, ülkenin genel kara yolu ulaşım planlaması konusunda Genel Müdürlüğün birincil yetkili olduğunu ortaya koymaktadır.

3.Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 644 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname

29.6.2011 tarih ve 644 sayılı KHK'da Çevre ve Şehircilik Bakanlığının teşkilat ve görevleri düzenlenirken, bölgesel düzeyde mekânsal stratejik plan ve havza düzeyinde çevre düzeni planları konusunda Bakanlık

yetkilendirilmiştir. KHK’de düzenlenmiş bulunan bu planlar, doğal olarak ulaşım sistemlerinin planlanmasını da içerecektir.

4. 3194 Sayılı İmar Kanunu

İmar Kanununda, kentsel yapılaşmalar başta olmak üzere, ülkenin genel olarak planlı bir şekilde inşai yapılaşmasının sağlanmasına ilişkin ilke ve kurallar belirlenmiştir. Yapılaşma sürecinin altyapı ihtiyacında ulaşım sistemlerinin gereksinimlere uygun olarak kurgulanması temel önceliktir. Bu noktada, İmar Kanununda vurgulanan, ülke, bölge, çevre düzeni, nazım imar ve uygulama imar planlarında ulaşım altyapısının plan kararlarında getirilen yerleşme ve yapılaşma hedeflerine yetecek şekilde kurgulanması gerekir.

3194 sayılı İmar Kanunda öngörülen planlama görevinin bir bütün olarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kullanılmasına imkân tanıyan 9. madde düzenlemesinde, Bakanlığın planlama yetkisini kullanmasının gerek şartı olarak ulaşım sistemleriyle bağlantılı olma durumu aranmaktadır. Düzenlemeye göre; *“Bakanlık gerekli görülen hallerde, kamu yapıları ve enerji tesisleriyle ilgili alt yapı, üst yapı ve iletim hatlarına ilişkin imar planı ve değişikliklerinin, umumi hayata müessir afetler dolayısıyla veya toplu konut uygulaması veya Gecekondu Kanununun uygulanması amacıyla yapılması gereken planların ve plan değişikliklerinin, birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropoliten imar planlarının veya içerisinde veya civarından demiryolu veya karayolu geçen, hava meydanı bulunan veya havayolu veya denizyolu bağlantısı bulunan yerlerdeki imar ve yerleşme planlarının tamamını veya bir kısmını, ilgili belediyelere veya diğer idarelere bu yolda bilgi vererek ve gerektiğinde işbirliği sağlayarak yapmaya, yaptırmaya, değiştirmeye ve re’sen onaylamaya yetkilidir....”*

5. 2198 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu

2198 sayılı Kanunun 7. maddesinde Karayolları Genel Müdürlüğünün görevleri düzenlenmiş bulunmaktadır. Madde düzenlemesine göre; *“Yapım ve bakımdan sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak ve aldirmek(a), Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanları tasdik etmek(g)”* Genel Müdürlüğün görev ve sorumluluğudur.

B. Kentsel Alanlarda Ulaşım Planlamasına İlişkin Hukuki Düzenlemeler

Kentsel alanlarda ulaşım planlaması kentsel yerleşim planlamasının temel altyapı gereksinimleri arasında yer alır. Yerleşim yeri olarak belirlenen bir coğrafi alanın kendinden beklenen, “düzenli”, “sağlıklı” ve “estetik” bir yerleşim yeri olma niteliğine sahip olmasında sağlıklı işleyen, ihtiyaca cevap veren, kullanılabilir bir ulaşım sisteminin kurulmuş olması belirleyici olacaktır.

1. 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda Ulaşım Planlaması

Kanunun büyükşehirlerin, görev, yetki ve sorumluluklarını düzenleyen 7. Maddesinin 1.fıkrası düzenlemesine göre; *“Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye (...) sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak; büyükşehir içindeki belediyelerin nazım plâna uygun olarak hazırlayacakları uygulama imar plânlarını, bu plânlarda yapılacak değişiklikleri, parselasyon plânlarını ve imar ıslah plânlarını aynen veya değiştirerek onaylamak ve uygulanmasını denetlemek;...(b bendi), Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak; kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işletmek veya kiraya vermek; kanunların belediyelere verdiği trafik düzenlemesinin gerektirdiği bütün işleri yürütmek(f bendi)”* büyükşehir belediyelerinin görev, yetki ve sorumluluğu kapsamındadır.

Büyükşehir belediyeleri, 5216 sayılı Kanunun 7.maddesinin g bendi düzenlemesine göre; ulaşım sistemlerinin işler durumda olmasını sağlamak, l bendine göre; yük ve yolcu terminalleriyle otopark ihtiyacını karşılayacak mekânlar hazırlamak, işletmek ya da işletmek sorumluluğu altındadır.

5216 sayılı Kanunun 9. maddesinde Ulaşım Koordinasyon Merkezi kurulması düzenlenmiştir. Şehir içi trafik planlaması konusunda yetkili bir kurul olarak kararları BB Başkanının onayıyla yürürlüğe girer.

2. 5393 Sayılı Belediye Kanununda Ulaşım Planlaması

Belediye Kanunu, belediyelerin işleyişini düzenlemekle birlikte, ulaşım

planlaması konusunda açık bir düzenleme getirmemiştir. İmar planlaması yapmakla görevli olan belediyeler, imar planlama sürecinin doğal sonucu olarak ulaşım planlamasını da yapma görev, yetki ve sorumluluğuna sahiptir.

3. Kamusal Ulaşım Hizmet Şirketlerine İlişkin Kanunlar

Kent içi ulaşım hizmetlerinin yürütülmesi konusunda, yerel yönetimlerin görev ve yetkilerini belirleyen yasal düzenlemelerin dışında, özel kanunlarla, ulaşım hizmetleri konusunda tüzel kişilikler kurulması yoluna gidilmesi örnekleri de karşımıza çıkmaktadır. 16.6.1939 tarih ve 3645 sayılı Kanun ile İstanbul Belediye Başkanlığına bağlı İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri (**İETT**) Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

İETT Genel Müdürlüğünün görevleri, 3645 sayılı Kanununun 3. Maddesinde; "... İstanbul'un Rumeli ve Anadolu yakaları ile civarında ve Adalarda elektrik kudreti tevzi etmek üzere elektrik tesisatını ve elektrikli tramvay şebekesini ve tünel tesisatını ihtiyaca göre tanzim, ıslah, tadil ve tevsi etmek ve bu işler için muktezi gayrimenkulleri istimlak etmek ve işletmelerine hadim bütün muameleler ve teşebbüslerde bulunmak ve lüzum görülürse trolleybüs ve otobüs servisleri ihdas etmek suretiyle münakalatı temdit ve takviye etmektir" şeklinde düzenlenmiştir.

4. İdari Düzenlemelerde Kent İçi Ulaşım Planlaması

İdari düzenlemelerde kent içi ulaşım planlaması denildiğinde, bütün planlar, özellikle de imar planları, yönetsel metinler olarak karşımıza çıkar. Bununla birlikte, plan metinlerinin genel düzenleyici idari işlemler olmasını bir yana bırakarak, kent içi ulaşım planlamasına yönelik olarak genel düzenleyici idari işlemler olarak yönetmeliklerde yer alan hükümlere göz atılması yerinde olacaktır.

a. Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planı konusunda temel ilke ve kuralları belirleyen bir genel düzenleyici idari işlem olarak kent içi ulaşım planlaması konusunda temel genel düzenleyici idari metindir. Mekânsal planlardan başlayarak, bütün mekânsal plan kademelerinde ulaşım planlaması konusunda hükümler getirilmiştir. Buna ilave olarak, Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinde yer alan en önemli kent içi planlama hükmü ulaşım planlarının yapılması düzenlemesidir. Yönetmeliğin 4.maddesinin 1.fıkrası-

nın j bendinde yer alan tanıma göre; “*Ulaşım ana planı: Şehrin mekânsal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım ihtiyaç ve talepleri ile sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak; şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağını, standart ve kapasiteleri ile ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve hava ulaşımı ve bu ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorlarını ve toplu taşıma güzergâhları ile gerektiğinde otopark, bisiklet ve yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularında gereken ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan, kısa ve uzun dönemde ulaşım türlerine ait sorunlara çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planları ile eşgüdümlü olarak hazırlanabilen, plan paftası ve raporuyla bir bütün olan plandır*”.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliğinin mekânsal planların kademe-lenmesini ve ilişkilerini düzenleyen 6.maddesinin 7.fıkrasında, ulaşım ana planı hükümlerinin mekânsal plan kademelerinde yer alan plan çalışmalarında dikkate alınması gerekliliğine vurgu yapılmıştır.

b. Otopark Yönetmeliği

1.7.1993 tarih ve 21624 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Otopark Yönetmeliğinde yerleşim yerlerinde gerçekleştirilen yapılaşmalardan doğan otopark ihtiyacının karşılanmasına ilişkin ilke ve kurallar belirlenmiştir. Yönetmelik düzenlemesine göre otopark ihtiyacı öncelikle yapılaşmaya konu parsel içerisinde çözümlenecektir. Her binek aracı için en az 20m², kamyon ve otobüsler için en az 50m² olmak üzere, otopark alanı sağlanması gerekir. Otopark alanı binaların ortak alanı olarak yönetilecektir(m.4).

Otopark ihtiyacının parselinde karşılanamaması durumunda belediye ya da valilik tarafından otopark ihtiyacının karşılanmasına yönelik bedel alınacaktır. Alınan bedel doğrultusunda otopark ihtiyacının valilik ya da belediye tarafından karşılanması zorunludur(m.4).

III. KENT İÇİ ULAŞIM PLANLAMASINDA İSTANBUL ÖRNEĞİ, SORUNLAR VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İstanbul sunum konusu olan kentsel ulaşım sorunları ve çözüm önerileri bakımından Türkiye’de özel bir örnek durumundadır. İstanbul yaşanan kent içi ulaşım sorunlarının analiz ve çözümlenmesi, genel olarak ülke genelinde ortaya çıkabilecek sorunlar açısından yol gösterici olabilecektir.

A. Kentsel Ulaşım Planlamasında Yetki

İstanbul kent içi ulaşım planlamasında yetki konusunda karmaşık sayılabilecek bir durum karşımıza çıkmaktadır. Mevzuata bakıldığında, İstanbul kent bütününde ulaşım ana planı üzerinden yetkinin İstanbul Büyükşehir Belediyesinde olması gerektiği görülmektedir. Kentin ulaşım ana planı yapılmak suretiyle, mekânsal strateji planı, çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planlarında bu plan hükümlerinin dikkate alınması gerekliliği açıktır.

Bununla birlikte, büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde, planlama süreçlerine dahil olan idarelerin, ulaşım ana planıyla kendilerini bağlı saymaları her ne kadar zorunluluk olarak düzenlenmiş bulunsada, uygulamada bu zorunluluğun dikkate alınmadığı, dolayısıyla kent içi ulaşım planlamasında yetkisiz idarelerin plan yapmasına bağlı olarak sorunun içerisinde çıkılmaz hale geldiği herkesin bildiği bir sır olarak karşımızda durmaktadır.

Kentsel alanlarda ulaşım planlamasında yaşanan kargaşanın bir boyutunda bireysel ve toplu ulaşım faaliyetlerinin teknik altyapısının kurulmasına yönelik planlama faaliyetlerinin tek merkezden yönetilememesi yer alırken, diğer boyutunda yürütülecek toplu taşıma hizmetlerinin planlanması ve yürütülmesinde birden çok tüzel kişiliğin yetkilendirilmesi yer almaktadır.

B. Kentsel Ulaşım Planlamasında Yöntem ve Temel İlkeler

Ulaşım ana planlarının hazırlanmasında uyulması gereken ilke ve kuralların neler olduğuna ilişkin açık bir düzenleme olmakla birlikte, genel olarak mekânsal planlar konusunda var olan yöntem kurallarının ulaşım planlanmasında da dikkate alınması gerektiği açıktır.

Ulaşım ana planının oluşturulması noktasında, kentin mevcut ulaşım imkanlarının ve ihtiyaçlarının tespiti, geliştirme imkanları, gelecekte ortaya çıkması beklenen ihtiyaç artışı, kentsel gelişim hedefleri ve benzeri parametreler tespit edilerek plan kararlarının oluşturulması gerekir. Bu noktada, konunun analitik olarak ele alınması, elde edilen verilerin değerlendirilmesi, projeksiyonlar yapılması ve hedeflerin oluşturulması suretiyle plan kararlarının oluşturulması gerekir.

Ulaşım planlamasında bir başka temel ihtiyaç, idareler arasında koordinasyonun sağlanmasıdır. Ulaşım ana planında yer alan kısıtlamaları dikkate almadan ortaya konulan ve yapılaşma artışı getiren plan kararları sorunun derinleşmesine yol açmaktadır.

Ulaşım ihtiyacının karşılanmasında ihtiyaca uygun çözüm üretilmesi, kentin imkanlarından yararlanılması öncelikli olmalıdır. İstanbul kent içi ulaşımında deniz-boğaz üzerinden ulaşımın sağlanmasında çok sınırlı olan kullanım oranı, artırılacağına azaltılması hedefleri İBB stratejilerinde yer almaktadır.

C. Yolların Amaç Dışı Kullanımı, Teknik Altyapı Eksiklikleri

Kent içi ulaşım sisteminin sağlıklı bir şekilde kurulması ve işletilmesinde birincil sorun, mevcut yolların amaç dışı kullanımlara ayrılmasıdır. Var olan yolların 1/3'ten fazlasının ulaşım dışı kullanılmak üzere işgal edilmiş olması gereceği, kentin sorunlarının aşılmasında amaç dışı kullanımın önlenmesini birincil tedbir olarak ön plana çıkarmaktadır. Yolların amaç dışı kullanımı kadar önemli bir başka konu, yollarda trafik akışının teknik altyapısının mühendislik hesaplarından yeterince yararlanılmadan hazırlanmış olması gerçeğidir. Bilimsel ve teknik gereklilikler doğrultusunda yol ve ulaşım sistemlerinin yeniden düzenlenmesi durumunda kentin sorunlarının önemli ölçüde çözümlenmesi mümkün olabilecektir.

D. Ulaşım Hizmetlerinin Yeniden Planlanması ve Projelendirilmesi İhtiyacı

Mevcut merkezi ve yerel yönetim, elbirliği içerisinde, kentin ulaşım hizmetlerini, kendi gereksinimleri doğrultusunda planlamış bulunmaktadır. Yapılan planlamanın ve uygulamaların da, kentin ulaşımına katkı sağladığından tereddüt yoktur. Ancak, sınırlı imkânlarla, 20 milyonu aşan bir insan kitesinin yaşamakta olduğu bir kentin ulaşım ihtiyacının karşılanmasında, çok daha analitik davranılması gerekir. Hazırlanan projelerin bir altyapı analizinin yapılması sonrasında karar alınması gerekir. Henüz ilgili ve uzman kurum ve kuruluşların görüşleri alınmadan, bir açık hava toplantısından heyecanlanarak proje açıklaması yapan bir idarecinin sözü yerine gelsin diyerek ulaşım çözümlerinin belirlenmesi, beklenen düzeyde ulaşım ihtiyacına çözüm sunamayacağı gibi, kentsel alanlar ve kentin özgün değerleri üzerinde de ağır baskılar oluşturacaktır.

Ulaşım sistemlerinde raylı sistemin temel tercih olarak belirlenmesi önemlidir. Bu yönde yapılan projelerin ulaşım ihtiyacının karşılanmasında önemli katkılarının olması beklenmektedir. Bununla birlikte, raylı sistemlerin güzergâhlarının belirlenmesinde ihtiyaç, maliyet ve faydaya ilişkin analizlerin etkinliği üzerinde tereddütler bulunmaktadır. Karayolu ulaşımı konusunda, yürütülmekte olan iki temel boğaz geçiş projesi, kentin ulaşım ya da trafik sıkışıklığı sorununa dikkate değer katkı sağlamaktan uzaktır.

Bu projelerden 3. Köprü, İstanbul'da yaşanabilmesi için korunması zorunlu kuzey ormanları doğal alanlarının ağır bir şekilde zarar görmesine yol açmaktadır. İkinci proje olan boğaz lastik tekerlekli tüp geçit projesi ise, tarihi yarımada da yer alan tarihi değerlerin yok edilmesi ya da ciddi olarak zarar görmesi sonucunu doğuracak hatalı bir projedir. Bu proje, gerekli etütler yapılmadan hazırlanmış, koruma bölge kurulunun olumlu görüş vermemesi üzerine, kurulun üye yapısı üzerinde oynanmış ve konuya hâkim olmayan, uzmanlığı bulunmayan, tarihi yarımada'nın değerlerine yabancı kişiler tarafından karar alınmak suretiyle ihale sürecinden sonra eksiklikler tamamlanmıştır.

Marmaray projesi önemli bir proje olmakla birlikte, yeri itibariyle beklenen katkısı sağlaması zor gözükmektedir. Marmaray için seçilen güzergâh deniz yolu ulaşımına alternatif oluşturan bir seçimdir. Etkisi deniz yolları üzerinde olacaktır. Boğaz köprülerine olan talep üzerinde çok bir etkisi olmayacaktır. Belli oranda, Harem-Sirkeci arabalı vapur hattında rahatlamaya yol açabilecektir. Marmaray için seçilen güzergah, bu ulaşım sisteminin kentle bütünleştirilmesinde zorluklar yaşanmasına yol açacaktır. Kaldı ki daha şimdiden, İstanbul kimliğine karşı işlenmiş olan bir cinayet olarak tanımlanabilecek, Haliç Metro Geçiş Köprüsü sonucunu vermiştir. Bu köprünün projesini çizdiğini bir marifet gibi ifade eden ve sahiplenen bir büyükşehir belediye başkanı tarafından yönetilmek, kent için büyük talihsizliktir.

Ulaşım planlamasında deniz yollarının payının düşürülmesinin planlanması, anlaşılabilir olmaktan uzaktır. Ulaşım başlığı altında yer alan verilerde de görüleceği üzere, şuan % 4 ün üzerinde bulunan, ulaşım da deniz payının, 2023'e kadar, % 2 civarına indirilmesi hedeflenmektedir.

Bütün bu tespitler doğrultusunda, ulaşım ihtiyacının yoğunlaşma alanları belirlenerek, yeniden bir planlama yapılmasına ihtiyaç vardır. Yeniden planlama elbette var olan yatırımların devamı sağlanarak şekillendirilecektir. Bununla birlikte önemli görülen düzenleme ve düzeltmelerin de yapılması gerekecektir. Bu noktada, ulaşım ihtiyacının karşılanmasında en önemli öncelik, bütünleşik bir sistemin kurulması, deniz ulaşımının etkin olarak kullanılmasıyla yeni hatlar üzerinden rahatlama sağlanması ve bu hizmetin imtiyaz sözleşmesi de dahil, özel hukuk kişilerinin katılımıyla yürütülmesi yönünde bir çalışma yapılmalıdır.

Av. ALEV SEHER TUNA- 1989 yılında İnsan Hakları Derneği Çevre Komisyonu'nca hazırlanan "Yaya Hakları Bildirisi"nde ifade edilen yaya-

lara saygı duyulması, araçların yaya kaldırımına park edilmemesi, trafik düzeninde mutlaka yaya önceliğinin gözetilmesi kentli hakların kapsamına girmektedir.

Benzer bir biçimde, kentte yürütülen her türlü haberleşme ve iletişim özgürlüğü ile örgütlenme hakkı kentsel nitelikli birer haktır.

Üst geçitler, çıkış güçlüğü nedeniyle yayalarca kullanılmak istenmemektedir. Bu çok doğaldır.

Çünkü yapılan araştırmalara göre:

- Üs geçitlerden karşıdan karşıya geçmek için yayanın enerji kaybı 9 birim,
- Alt geçitte 6 birim,
- Hem zemin (düzayak) yaya geçidi için yayanın enerji kaybı yalnızca 1 birimdir.

Üst geçitlerin kent merkezindeki yaya hareketini güçleştirmesi ve kısıtlamasının yanında;

- Görsel olarak kenti çirkinleştirmekte,
- Yağışlı havalarda düşme tehlikesi yaratmakta,
- Geçit ayakları yaya kaldırımını kapatmaktadır.
- Altlarındaki ticarethanelerle kamusal ulaşım altyapıları özel kullanıma açılmaktadır.

Oysa Yaya Hakları Bildirgesi'nin bir maddesinde; "**Zemin katları yayalarındır. Genel Kural olarak, yayalar, üst ve alt geçitlere zorlanamaz**" ifadesi yer almaktadır.

Ben şimdi Doç. Dr. Kevser Üstündağ Hocamıza sözü vermeden önce onun sunumunun konusu: "*Yaya Hakları*" Kısaca yurtdışından bir bilgi aktarmak istiyorum. Bizim belediye başkanlarımızla mukayese etmeniz açısından faydalı olacağını düşünüyorum.

Örnek Bogota Belediye Başkanı, aynı zamanda da Ulaşım ve Kalkınma Politikası Enstitüsü Başkanı olan Enrique Penalosa'nın bir konuşmasından bir pasaj aldım. Çok ilgimi çekti: "*Yollar kentlerin halklarına sunduğu en değerli olanaktır. Oysa bizler ne yapıyoruz? Bu olanağı özel araçlara teslim ediyoruz. İnsanlar da yürüyebilmek için arabalarla rekabete giriyorlar. Kaldırımlar demokratik kültürün temel unsurlarından biridir. Kaldırımları kimin nasıl kullandığı demokratik bir göstergedir*" Birleşmiş

Milletlerin bir toplantısında yaptığı bir başka konuşmasında da toplantının konusu da: *“Kalıcı bir ekonomik kalkınma senaryosunda ekolojik boyutlu ulaşımın rolü”* Yeryüzünden fakirliğin ve sefaletin gerçekten kaldırılması isteniyorsa, bunda ulaşımın oynayacağı rolün iyi kavranması gerektiğini, ulaşımında önceliklerin neye verilmesi gerektiğini ciddi olarak yeni baştan düşünmek gerektiğini vurgularken, özellikle gelişmekte olan ülkelerin kentlerinde bunlarda halkın büyük çoğunluğuna güvenliği az, seçenekleri sınırlı ulaşım sunulurken kamu kaynakları özel otomobiller için yol yapımına kaydırıldığını ifade etmektedir. Sözlerine devam eden Penalosa: *“Bu eğilimi tersine çevirmenin politik nedenlerden dolayı çok zor olduğuna işaret ederek, otomobil sahiplerinin çok fazla politik ağırlığı ve gücü var. Ben Bogota’daki girişimlerim sırasında kaldırımları park etmiş arabalardan temizlemeye kalktığımda bunun ne anlama geldiğini çok iyi yaşadım. Neredeyse hakkımda dava açılacaktı. Trafik tıkanıklıklarını rahatlatmak amacıyla daha büyük, daha geniş yollar yapmaya heveslenmek elimizdeki benzin bidonuyla yangın söndürmeye benzer”*.

Doç. Dr. KEVSER ÜSTÜNDAĞ
Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü Öğretim Üyesi

Çok büyük bir tesadüf, hani görselleri yansıtamıyorum, ama bu görüşme sırasında iki yıl önce birlikte bir toplantıdaydık Enrique Penalosa'yla ve bugün de anlatacağım ve size o siteyi ziyaret etmenizi isteyeceğim bir oluşum var: Sokak Bizim Derneği.

O dernekte bir söyleşi yapmıştık kendisiyle, onun birebir konuşmasından alıntılar sanıyorum bu da çok büyük bir tesadüf, çünkü bu sözleri söylemek çok kolay değil. Hani bugünkü otomobil bağımlı kentlerden ve otomobil bağımlı dünyadan sonra, ama ben hazır bu kadar bu konuya emek veren, yıllardır bu konuda çalışan insanları bir arada bulmuşken birkaç şeyi akademisyenlik olarak bizde hep vardır ya soru sormak, bu konuşmama bir-iki soruyla başlamak istiyorum .

Ben 1992 şartı, anlaşmalar, hak, hukuk ve bu süre içinde insan hakları, kentli hakları ve yaya hakları üzerinden çerçevesini kurmuştum.

Sorum şu: İlkokula giderken kaç kişi yürüyerek gidiyordu burada?

Yani bu benim için çok güzel bir topluluk.

Ben 1.5 km yürüyordum, ama bana nokta derlerdi, çünkü o kadar küçüktüm yani bu neslin en son örneklerindendir diye düşünüyorum.

Çünkü gençlere baktıkça evet ve gerçekten bu soruyu sordukça zaten biz neyin haklarını savunuyoruz ve yürüyemediğimiz şehirlerde, yürüyemediğimiz kentlerde bizim haklarımızı kimler savunuyor? Biraz önce son cümlede söylediğiniz gibi otomotiv sektörünün ve bu sektördeki grupların bu alanın gücünü görüyoruz, ama bir ya da iki tane yayayla ilgili söyleyebileceğimiz dernek var. O da 1996 Habitat sonrasında birincisi, birebir benim kurucusu olduğum bir dernek, diğeri de gençlerin buna heves ederek, özellikle özel sektörde çalışan gençlerin heveslenerek açtığı, fakat sonradan bu işte para yok, biz yine motorlu, bisikletli yaşamı daha da destekleriz gibi yeni aşamalarda yeniliklere kucak açtıkları için birkaç dernek daha sayabiliriz, ama yayaların yan yana geldiği ya da haklarını savunduğu ya da buna ihtiyaç duyduğumuz bir alandayız aslında, o kadar zor durumdayız.

Ben rakamları çok kullanmak istemiyorum aslında, ama çarpıcı rakamlar, özellikle görselleştirdiğim birçok şey vardı.

Türkiye genelinden baktığımda şöyle bir motorlu kara taşıtlarının sayısını kayıtlı olan genel vermek istiyorum. Türkiye nüfusu 77 695 904, ama buradaki kayıtlı motorlu kara taşıt sayısı 18 995 000, yani 19 000 000. Şimdi biz aslında 58 000 000 adına konuşuyoruz burada, 19 000 000 araçlı varsa geriye kalan 58 000 000 nerede?

Hepimiz yürüyerek ya da bir şekilde aracı kullanarak gidiyoruz, ama bu rakamlara baktığımız zaman aslında korunması ya da göz ardı edilen kısmın rakamının ne kadar büyük olduğunu, aslında onların da bu belediyelere, bu sisteme, bu sistemin içerisinde yürümek zorunda kalan, yürüyen, ehliyeti olmayan, toplu taşıma kullanmak zorunda kalan bebek, çocuk, yaşlı, engelli ve diğerleri kapsamında olan 58 000 000'dan bahsediyoruz.

İstanbul özeline girdiğimizde de İstanbul özel rakamlarını da vereyim isterseniz. İstanbul özeline girdiğimizde TÜİK rakamlarına göre tabii ki rakamlar 14 000 000'un üstünde görünüyor TÜİK rakamlarında, kayıtlı motor araç sayısı da şu an 2015 TÜİK rakamına göre 3 361 000. Rakam 4 000 000 oluyor, 5 000 000 oluyor, 9 000 000 oluyor. Ben bilimsel olarak kayıtlarda ona rastlamadım, ama burada da kaç kişiden bahsediyoruz, onu vurgulamak istiyorum. Aslında hani 15 000 000'da 11 000 000'un hakkını savunmaya çalışıyoruz. Geri kalan ehliyet, araç ve araç kullananlar zaten haklarını almış ve işgaller durumundalar, ama bunun için ne var elimizde? Bir yaya organizasyonu var mı, bir yaya derneği? Var olan Yaya Yaşam Derneği devam etseydi çok iyi olurdu, ama bu hakları gözümüzün önüne getiren, bu haklara sahip olduğumuzun farkındalığını yaratan ve kentte yaya olmadan, yürüyen olmadan, insan olmadan bir kentin fiziksel karayollarından ya da fiziksel yapısından bahsetmek mümkün değil.

Kenti kent yapan zaten içindeki insanları, insanların hareket edemediği, bir yerden bir yere özgür ve eşit olarak gidemediği bir yerde hani erişilemeyen bir şehir aslında şehir değildir. Gittiğiniz nokta ya da evinizden çıktığınız anda yayasınız. Hiçbir zaman keşke mümkün olsa araba kullanıcıları o kadar fanatik ki evlerinin yatak odalarına sokmaya çalışıyorlar, ama biliyoruz ki bu mümkün değil, ama bunu yapmaya çalışan çok insan olduğunu düşünüyorum. Hatta yeni gençler bile bazen umutlarımızı kırıyorlar.

Burada tabii ki mekansal düzenlemeler ne kadar önemliyse, içinde insanı olmayan bir şehirden bahsetmek mümkün değil ve insanı göz ardı

eden, yayayı göz ardı eden bir plandan bahsediyoruz. Yayayı göz ardı eden kavşaklardan bahsediyoruz.

Nehirleri yok edip, nehirlerin yerine doğayı yok edip, onların üstüne içinde dere geçen yüzlerce asfalt yapmaktan bahsediyoruz. Yani Büyükdere Caddesi, İhlamur Deresi Caddesi, İcadiye Deresi Caddesi, yani bunlar aslında sadece insanı yok etmek değil, doğayı yok etmekle de katliam yapıyor. Bir yandan da bu odağın değiştirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

İnsandan ve hani biz bize elimizin dokunduğu yüz yüze karşılaştığımız insandan bir beklentim var. Çünkü aslında bizim şu anda içinde bulunduğumuz durumda hakları, hukukları, kararları, süreçleri takip etmemiz ve bilimsel altyapıya dayanmayan bu planları eleştirmemiz çok mümkün, fakat bunu eleştirmek için bir bilgi altyapısına sahip olmamız lazım, o etütleri yapmamız gerekiyor ve bu etütleri yaparken de neyi nasıl yapacağımıza, hangi ölçekte karar vermemiz gerekiyor. Eğer kapımızın önünden adım attığımızda kamusal alanda kaldırımda yürüyemiyorsak herhalde oradan başlamak gerekiyor diye düşündüm ve oradan başladım. Yani gençlerle birlikte bu odağı nasıl değiştiririz diye düşünerek, bir sivil toplum kuruluşu ya da giderek sivil toplum kuruluşuna dönüştü. Çünkü kim kimin hakkını savunuyor derken, birden yan yana gelerek bu hakların gerçekten savunulması gerektiği konusunda bir araya gelen gençlerle bu işe başladım. Tabii gençlerle başlayınca biraz böyle gündemi de takip etmek durumunda kalıyorsunuz.

Google'da arama yaptım, size şimdi rakamlar söyleyeceğim. Google arama sonuçlarında şöyle: Yaya haklarını aradım. Yani kelime olarak arıyorsunuz o kelime bu sistemde kim tarafından nasıl kullanılmış diye, rakam 675 000 adet kelime yaya hakları olarak kullanılmış. Sürücü haklarına bakıyorsunuz, yaklaşık 2 000 000, 1 000 940 kere tekrar edilmiş. Tabii bunun uluslararası karşılıkları da var, driver rights olarak baktığımızda 366 000 000, pedestrian right olarak baktığımızda da 49 000 000, yani oranlara baktığımızda aslında Türkiye'nin de, yani Türkçe olarak arama yaptığımızda da yaya haklarını arayan 675 000 kişiden bahsediyoruz aslında. Yine bu bize aslında normalmiş gibi geliyor, normalmiş gibi algılıyoruz. Neden? Davranış biçimlerimiz o kadar yerleşti ki bu bizim artık psikolojik olarak tabii ki arabaların hakkı var, tabii ki arabalı insan bir yerden bir yere götürüyor. Hani yayalar göz ardı edilebilir, hani araçlı yolculuklar o kadar gündemde ve o kadar kentin içinde ki biz aslında yokmuşuz gibi

davranılıyor. Biz derken tabii ki bu sadece yürüyen insanlar olarak düşünmemek, herkese eşit ulaşım hakkını vermeyen bir şehirden, herkesin eşit ulaşım hakkının olmadığı bir şehirden bahsetmek de kadınların evde oturması demek, engellilerin okula gidememesi demek, çocuklu ailelerin, bebeklilerin yollarda tekerlekli sandalyelerin mümkün olmadığı, yani kendin içerisinde yaşanmadığını gösteriyor.

Şimdi İstanbul özelinde baktığımızda rakamlar çok yüksek, ne rakamları çok yüksek? Araçlı yolculuklar kent alanının yüzde 75'ine yakınına kaplıyor. Yani bu ne demek? Toplu taşıma 11 000 000 insan ihtiyaç varken, bu toplu taşımda taşınacak olan insanların kapladığı alan otobüslerle taşınan ya da vapurların içinde taşınan insanların kapladığı alan yüzde 10'u sadece İstanbul'un, yüzde 75'e yakını özel araç sahipleri tarafından işgal durumunda, ben buna artık işgal diyorum.

Daha önceleri işgal denildiği zaman özel araç sahipliğinin sayısına baktığımızda Türkiye'de giderek bir ivme kazandığını görüyoruz, ama gelişmiş ülkelerde 1 000 kişi başına düşen araç sahipliği 360. Biz ancak o seviyeye geldiğimiz zaman yaya ve bisikletten bahsederiz diyen politikacılarımız olmasına rağmen bizim 106'larda, 107'lerde olan kişi başına düşen özel araç sahipliği mümkün olduğu kadar kentin içerisinde bize alan tanımadığı için ben artık bu 106, 110, 115, hani 200 bile olsa buna işgal demek durumundayım.

Bugüne kadar araba sahipliğinin ekonomik kalkınmada çok önemi vardı, ama dünya ülkelerine baktığımızda yaşam kalitesi kriterleri de değişti. Yaşam kalitesi kriterleri karbondioksit oranının ölçülmesiyle gündeme gelirken, araba sahipliği bu bir zenginlik göstergesiydi. Şimdi yaşam kalitesi kişi başına düşen mutluluk mudur acaba diye sorular sorulmaya başlandı kişi başına düşen araba sayısından bahsetmek yerine.

3030 sayılı kanun'da yaya haklarıyla ya da ulaşım haklarıyla ilgili kent- sel haklar, 5393, 2590, bu yasalar her birinde aslında kentli ve kentsel yaşam haklarından bahsediyoruz. ve onun bütün alt başlıkları olarak da ulaşım hakkından ve yaya hakkından bahsediyoruz. 2918 no.lu Yasayı inceledim. Orada da yine böyle gençliğe yönelik bir arama yaptım.

Bu Karayolları Trafik Kanununda -kanun numarasını biliyoruz, 2918- Word'ün içerisinde 25 000 tane kelimesi var. Bu 25 574 tane kelime geçiyor bu kanunun içerisinde, bunun içerisinde yaya kaç tane geçiyor olabilir, tahmin edin?

Çünkü biz bu kanunla yayanın haklarını, yayaya bir durum olduğunda sürücünün ya da trafik kazasında yayanın karşılaştığı durumlara baktığımızda 25 574 kelimenin içerisinde yaya kelimesi 298 kere geçiyor. 300 diyelim, ama bunlar da nasıl geçiyor diye baktığımızda o daha büyük bir hüznün, bunlar nasıl geçiyor? Kaza durumunda ya da yayanın 4. bölüm olarak geçiyor yayalar, hayvanla çekilen veya elle sürülen araçlarla hayvan sürücüleri ve yarışlar hakkındaki kurallar içerisinde geçiyor.

Yayaların uyacakları kurallar olarak geçiyor. Madde 68 yayaların uyacakları kurallar: *“Yayalar aşağıda sayılan haller dışında taşıt yolu bitişiğinde veya yakınında yaya yolu banket veya alan varsa buradan yürümek zorundadırlar”* Yayaların kuralları belirtiliyor, yayaların hakları belirtilmiyor.

Şimdi bilmiyorum ben, tabii ki burada yaya hakları sizin avukatlık alanınızda, hukuk alanınızda haklar üzerine bir bildiri hazırlamadım ya da bir çalışma hazırlamadım. Benim çalışma alanım ulaşımın toplumsal boyutu ve sosyal boyutu. Biz birey olarak ulaşımın çözümsüzlüğünde kendimizin payına düşeni bilmiyorsak, mutlaka bekliyoruz ki ulaşımdan sorumlu olanlar çözsünler bunu. Kim çözsün? Ulaşım plancısı çözsün, trafik mühendisi çözsün, inşaat mühendisi çözsün. Değil, ama kapısının önüne arabasını park edip, yanına da işyerindeki malzemelerini işgal ederek koyan, onun yanına da diğerlerini yapan kişinin aslında bu problemin problem olduğunu anlaması ve kaldırımdan o arabasını çekmesi gerekiyor. Bunu ne inşaat mühendisi, ne trafik mühendisi, ne de farklı uzmanlar bunun çözümünde olabilir. Ancak biz birebir elimizin dokunduğu, gözümüzün gördüğü geleceğe bayrağı taşıyacağını düşündüğümüz gençlerle çözebiliriz diye düşünüyorum. Çünkü bu farkındalığı yaratmak gerçekten herkes arabasına otopark arayan gençleri düşünürken, şu anda bisikletleyle bilet vermeden karşıdan karşıya vapurlardan geçme hakkını savunan gençleri görmeye başladık. Bu nasıl oldu? 1996'daki bu bir anlamda yan yana gelmek biraz daha haklarımızın farkına varmak düşüncesinden yola çıkarak başladı bu, biraz yatırım yapmak gerekiyor. Bu yatırım insana yatırım olmalı, bu yatırım otoparka yatırım değil, yola yatırım değil, kavşağa yatırım değil, gerçekten biz 1996 yılında hocam hatırlar belki, kent içi ulaşımında alternatif çözümler diye bir kulaç attık kente Kulaç Platformu. Haluk Hoca vardı, Erhan Hoca vardı, hep birlikte ve dedik ki: Bu gerçekten kentin içinde bir alternatif çözüm varsa ki bunun alternatif olduğunu düşünmüyorum. Çünkü bizim ayaklarımız olmasa, ehliyetimiz olsa böyle bir çözümümüz olmazdı. Yani sadece ehliyetle kentin içinde gezmek mümkün değil, yani

bu sanki asansörü keşfettikten sonra merdivenleri yıkmak gibi geliyor bana. Biz yürüme yollarını, kaldırım haklarını işgal ettikten sonra araçlı yolculukların önceliğini aldık ve politikalar böyle aldı başını gitti. Bunlar çok normalleştirildi.

Şimdi ben konunun çerçevesini çok da genişletmek istemiyorum, burada neden böyle bir şeye ihtiyaç duyduk, neden gençleri bu alanda çalıştırmak, bu alanda çalıştırmak derken bu durumun karşısında neler yapabileceğimizin farkındalığını yaratmak, yan yana olmak ve güçleri birleştirmek için bir araya geldik. 2007 yılıydı, kentte acaba otomobilsiz şehirler üzerine neler yapılıyor dünyada diye bir konferanslar dizisi vardı. Onun Türkiye temsilciliğini üstlenmiştim. Oradaki hedefim de hani İstanbul bu kadar karmaşa, ben bir İstanbul'da bu konferansın yapılmasını, hani neye güvenerek davet edebilirim diye düşünürken tabii ki bizim 5 tane adamızda hiç araç kullanılmadığını gündeme getirerek, dünya kamuoyunda ya da orada katılan bütün uluslararası yaya federasyonu farkındalığını yaratarak, böyle bir toplantının başlangıcını attık. Tabii o z amanlar yıllar, yani bu alanda sadece bir kutunun içinde tik olarak görünüyordu. Bisiklet yolu var mı? Evet, var. Çünkü biz o süreçte AB sürecinin kentsel şartını kabul etmiş durumdayız. Biraz da belediyeledi yorumlara baktığımızda çok naif bir düşünce bisiklet ve yaya kentin içerisinde olur mu, ama hadi yapalım Kevser Hocam deyip, başlayıp, ama bunun yapılma sürecinde de birçok uluslararası katılımcının burada belediye başkanlarıyla verdiği pozlarla da çok artı puanlar aldılar o süreç içerisinde birçok belediye, hani bu süreç de girdi aslında 2000'lerin ortalarında, fakat buradan sonra nasıl devam etti?

Burada Yaya Hakları Bildirgesinden aslında siz de bahsettiniz, onun bir başlığından bahsetmek istiyorum. Yaya olarak sahip olduğumuz bu hakları kim savunacak ve kimler biliyor ve bunları bilmek adına da hangi maddeleri var? İşte insana ve çevreye dost ulaşım Yaya Hakları Bildirgesi, kentin içerisindeki bu çözümsüzlük sarmalından nasıl kurtuluruz, yaya kaldırımları yayalarıdır, hemzemin geçitlerde yayaların üstünlüğü vardır, kent merkezi yayalarıdır, kent merkezi içerisindeki yaya araç yolculuklarının azaltılması gerekmektedir. Yani bütün bu maddeler var, ama bunların savunucuları var mı?

Şu anda hâlâ yürüyerek bir yere gidemiyorsak, çocuklarımızı, torunlarımızı illa ki servise bindiriyorsak herhalde koruyamamışız bu hakları, herhalde bu hakların devamında da onlarla birlikte bir şey yapabileceğiz

beraber onları ellerinden tutup, okullarına yürüyerek götürme kampanyalarına başlayalım. Onları beraber bisikletle güvenli yollar yaratabilecek, bisikletin sadece gezinti aracı olmadığını, kentin içerisinde bir ulaşım aracı olduğundan bahsetmek, ama bunları yaparken de hayatın içerisinde yapmak, yani kağıtların üstünde ya da projelendirerek ya da yollara çizgi çizerek, mavi, türkuaz bisiklet yolları yaparak değil, gerçekten o yolda bisikletle giderek, gerçekten aracın içerisinde bulunan şoförün bisiklete saygısını kazandığı yollarda yapmak. Çünkü görsel olarak yapmak mümkün ve görsel olarak hiçbir bisikletlinin oradan geçmediğini görerek, o yolları kaldırmak da mümkün, fakat o yolları kullanacak insanların önce bisikletli olarak güvenli bir şekilde o şehri kullanmasını sağlamak lazım. Buna da ilkokullardan, buna da anaokulundan başlamak lazım. İlkokulda ödül olarak verdiğimiz bisikletleri düşünmüyorum, artık hani çocuklar eskiden bisiklet alıyorlardı ödül olarak, şimdi tablet alıyorlar. Onlar sanal ortamda zaten yarışlarını yapıyorlar, zaten onları hani bisikletin gerçekten bir ulaşım aracıymış gibi kendimizi rol model olarak hayata adapte etmeye çalışmak gerekiyor, ama hani biz bunları yaparken nelere ihtiyacımız var? Yan yana gelmeye ihtiyacımız var. Yanımızdakiyle, mahallemizdekiyle, aracı olan insanlarla yeni daha önce fiziksel olarak çözümünü beklemediğimiz, ama düşünce olarak keşke dediğimiz şeyleri daha yüksek sesle söylemeye ihtiyacımız var. Yani ben arabam yok demiyorum, benim arabam var, eşimle birlikte arabam var, ama ben yaşadığım yeri erişilebilir olabilecek en maksimum noktada seçtim, deniz ulaşımının olduğu noktada seçtim, bir araba daha az demek için seçtim. Herhangi bir yere giderken sağımdaki, solumdaki arkadaşlara ben şu günler buraya gidiyorum, beş araba gitmek yerine bir araba gitmeyi tercih ediyorum diyebiliyorsam benim bu akademik hayatımdaki yaptığım çalışmalar, bulduğum sonuçlar ve bunların ortaya koyduğu şey rakamları rakam olarak söylemek değil, yaşamın içerisinde göstermek. Bundan sonra da inanıyorum ki -ödevlerimi de aldım, diğer hukuk konusundaki eksiklerimi tamamlayacağım- farklı disiplinlerin bir arada yaptığı bu çalışmaların çok anlamlı olduğunu düşünüyorum. Çünkü biraz önce de dediğim gibi hani bırakalım bu işi trafik mühendisleri çözsün. Bu rakamların içinden çıkamayız dediğimiz de ya da bırakalım bunun hukuksal tarafını sadece avukatlar çözsün demediğimiz için buradayım. Beni de davet ettiğiniz için çok teşekkür ediyorum.

Av. ALEV SEHER TUNA-Yaya Hakları Bildirgesin'e göre, Zemin katlar da yayalarıdır ve genel kural olarak yayalar üst ve alt geçitlere zorlana-

maz diyor bu bildirmede, ama İstanbul-Şirinevler kavşağında üstgeçitte yaşadığımız bir sorun var. Sürekli medyada da görüyoruz, yaya trafiği, köprünün üstünde yaya trafiği tıkanıyor. Her an o köprü çökecek diye endişeyle bekliyorum. Birkaç gün önce televizyonda izlediğimde köprünün bütün taşıyıcı sistemleri çatlamış birbirinden ayrılmış ve sallanıyor. Şu ana kadar Büyükşehir Belediyesinden bu konuyla ilgili en küçük bir açıklama gelmedi. Herhalde yakında bir facia yaşandıktan sonra böyle olaylar gündeme getiriliyor, önlemler alınıyor. Çünkü bizde insan ölmeden herhangi bir şey yapılmıyor maalesef.

“Tek akılcı yaklaşım arabalara bırakılmış yol alanlarını kısıtlayıp bunları sokak düzeyindeki toplu ulaşıma kaydırmaktır. Ebette ki, yeraltı metro sistemleri de yararlıdır. Ama unutmamak gerekir ki, Londra gibi yaygın metro sistemi olan bir kentte bile insanları %64 oranında otobüsler taşıyor.”

Kent içi yollarda kaldırım genişlikleri ve yükseklikleri belirlenirken insan faktörü ön planda tutulmamakta; dar ve yüksek kaldırımlar ile buralara park eden taşıtlar yayaları büyük sıkıntıya sokmakta, hatta yürüme ve diğer engelli vatandaşlarımızın buraları kullanmaları (araçlı yada araçsız) herhangi bir kişinin yardımı olmaksızın olanaklı gözükmemektedir.

Kent içi ulaşımında özellikle düşük gelirli grupların ve engellilerin tercihi toplu taşıma araçlarıdır. Ancak mevcut toplu taşıma araçlarının fiziki yapısı, özürülülerin kullanımına uygun olmadığı için özürülüler, özel ulaşım araçlarını (taksi, özel otomobil vb.) kullanmak zorunda kalmaktadırlar.

Aynı şekilde fiziki çevre ve ulaşımın alt yapısı da (yaya, eş düzey, alt-üst geçitleri, kaldırımlar, işaretleme, sinyalizasyon, terminaller, duraklar, otoparklar, vb.) pek çok kentli yanında özellikle özürülüler için erişebilirlik özelliklerini taşımamaktadır.

İ.B.B.nin yaya projeleri nden bahsetmek istiyorum.

“Bisiklet Yolları ve Yaya Yolları” genel olarak kent içi araç trafiğini önemli ölçüde azaltabilecek ve yerleşim içindeki kısa mesafeli yer değişimlerini arabasız halledebilecek en etkili sistemdir.

Bu sistemin yaygınlaştırılması ve cazip hale getirilmesi için iyi bir alt yapının oluşturulması gerekliliği sonucunda; Ulaşım Planlama Müdürlüğü tarafından “İstanbul Genelinde Bisiklet Yolları ve Yaya Yollarının Etüd, Planlama, Projelendirilmesi Çalışması” yapılmıştır.

Doç. Dr. KEVSER ÜSTÜNDAĞ - Ben hani kayıt dışı ve kayıt içi olarak tabii ki bilimsel olarak rakamları TÜİK'ten vermek durumundayız. Hani bu rakamların eminim ki çok daha fazlası kent içerisinde hareket etmekte, yayaların bilinçlendirilmesi, yayalar zaten bilinçli olduğu için daha sonra ehliyet alabiliyorlar. Ehliyet alırken herhalde şoförlerin bilinçlendirilmesi daha da etkili bu anlamda, özellikle siz trafik müfettişi olduğunuz için şu anda gündeme getirmeye çalıştığımız bir de yaya müfettişliği var. O da başlamak üzere, çünkü dünyada bunlar aslında oyun gibi yapılıyor, gerek olmasa da yapılıyor, ama bizim gerek olduğunu düşündüğümüz ve haklarımızı savunmaya çalıştığımız için yaya müfettişleri çıkıyor. Eminim ki yaya müfettişlerinde hani 40 yaş sınırı ehliyet sınırı alınmayacaktır. Hamile olmak, bebeği olmak, çocuk olmak, yaya olmak adına herkesin bu müfettişliği yapabileceği ve bu eğitimleri alabileceği ve verebileceği ortamlar yaratılmak durumunda. Bunları yarattığımız zaman da farkındalık her iki taraf için de gerçekleşmiş olacak.

Biraz önce bahsettiğim Sokak Bizim Derneği "*Kaldırım Nerede*" diye bir kampanya başlattı. Bu internet ortamında önce gerçekleşti, sonra bir kaldırım ölçer diye bir bant ortaya çıkarttılar. Bu bant bizim kanunlarımızda yazan, planlarımızda belirtilen bir kaldırımın genişliğinin 130 cm.den, yani normal boyutlarda, standartlarda 130 cm.den az olmaması gerektiği üzerine, bu kaldırım ölçer de 130 cm.lik bant aslında ve bunun için isteyen herkese bu kaldırım ölçer bandını bedava gönderdiler kargoyla.

Türkiye'nin genelinde 600-650 tane kendi sokağında bu kaldırım ölçer bandıyla "*Kaldırım Nerede*" projesine katkıda bulunan 600'e yakın cevap geldi. Bunun cevabının gelmesi şu anlamda önemli: Biz kaldırım nerede diye soruyoruz gençler, ama kaldırım burada diyen bir belediye çıkmadı henüz. Önemli olan da bu "*kaldırım nerede*" kampanyalarını gerçekten kaldırımın sorgulanması değil, bu kaldırıma park etmeler, işgaller ve bu işgallerle birlikte dediğiniz gibi bu eğitim, yani ben eğitim diye düşünmüyorum onu, zaten bizim sokağımızı koruyan o kadar geçmişten gelen bizim geleneklerimiz var ki sokağında oyun oynamayı seven, kapısının önünde hâlâ oturup örgü örmeye çalışan sadece İstanbul'dan bahsetmiyorum, İstanbul'un bazı mahallelerinden de bahsediyorum ya da kahvede oturup kimin arabasını oraya koyup, kimin hani fahri trafik müfettişlerinin de fahrısı, yani gönüllü trafik müfettişi olan yüzlerce emeklimiz var, yaşlımız var. Yani bunların aslında yüz yüze konuşulması gerektiğini düşünüyorum. Bunu eleştirirken de özellikle gerçekten o mahalle ölçeğinden, sokak öl-

çeğinden başlamanın önemini vurguluyorum. Bu “*kaldırım nerede*” projesini internetten şu anda tabii ki gençlerin sosyal medyadaki akımları çok güçlü, onların cevapları için de belediyelere özel yazılar yazılıyor. Hangi sokakta hangi aracın nasıl işgali, sadece araç işgali değil, gerçekleşmemiş dediğiniz gibi yaya üstgeçitleri ya da kaldırımdaki kapatılmayan elektrik ya da su problemleri gibi onlarla da hâlâ devam etmekte.

I. Oturum

Tartışma

SORU- Trafikte Yetki sorunu konusu nasıl çözülür?

YANIT- Prof. Dr. İlker ÇOLAK-Kent içi ulaşımda iki öncelikle başlık var:

1. Bireysel olarak bizim kendi ulaşımımızın ihtiyaçlarımıza uygun keyif veren bir şekilde zevkle yapabildiğimiz hale gelmesi, insanca yürütülebilir hale gelmesi, yaşanılabilir hale gelmesi.

2. Toplu ulaşım. Mevcut İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanıyla biz kurul sürecinde bazı projelerde bir araya geldiğimizde hep şunu söyledi: *"İstanbul'un trafik sorunu beni ilgilendirmiyor, ben ulaşım sorununa odaklandım"* Bundan haberimiz olsun da toplum olarak, trafikle hiç ilgilenmeyen bir büyükşehir belediye yönetimi var ana sorumlu olarak, ben toplu ulaşımı çözüyorum, çözdüm diyor. Çözmüş şeklini gözlemliyorsunuz, ne kadar çözümlü çözülmeyeceğiyle ilgili elbette söyleyecek şeylerimiz var, ama iki başlık var burada ve planlama dediğimizde de iki başlık var.

1. Toplu ulaşım ile ilgili planlama, kim nereden ne getirecek, araçlar nereye gidecek, akışı planlama,

2. Altyapıyı planlama. Altyapıyı planlama dediğimiz zaman hem toplu taşımanın altyapısını, hem de bireysel olarak gerçekleştirilecek olan ulaşımın altyapısını planlama kavramı karşımıza çıkıyor. Bu iki farklı alanı birbirine karıştırmamak önemli, çünkü ulaşımın planlanması konusunda bir karmaşa var. Sayın Başkanın söylediği birçok farklı kanunda mevzuattan insanlar girer. Hukuk ayrı bir şey söylüyor, il trafik komisyonu, ilçe trafik komisyonu ayrı bir şey söylüyor, söyleyebiliyor, polisin kendine göre yapabileceği şeyler var, zabitanın yetkileri yok. Sonra da diyoruz ki ulaşımı niye büyükşehir çözmedi bir boyutu itibarıyla, ama asıl benim sunumunun merkezine oturan planlama sürecinde altyapının sorunlarının ortadan kaldırılması meselesi çok önemli.

Kavramsal boyutunda da bunları söyledikten sonra kentsel alanda ve genel olarak ülke genelinde ulaşım konusunda mevzuat altyapısına birkaç örnekle bakmak istiyorum. Burada esas itibarıyla merkezi idarede iki başlık ön plana çıkıyor.

Bunlardan bir tanesi Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve buna bağlı kuruluş ayrı bir kamu tüzelkişiliği olmakla beraber emir altında sanki bir şubesiymiş gibi bizim Anayasamızda var olan merkezden ve yerinden yönetim kuruluşlarının birbirinden bağımsız olması ve arada idari vesayetle bu birlikteliğin sağlanması kurallarını hiçe sayar şekilde Karayolları Genel Müdürlüğü var. Sanki bakanlığın bir şubesiymiş gibi bilebildiğim kadarıyla genel müdür atamasından bütçesinin harcamasıyla ihalesinin şekillenmesi, birçok konuda bakanlığın etkin, yoğun müdahalesi var. Dolayısıyla bu anlamda aradaki hiyerarşi midir, yoksa vesayet midir konusu her zaman tartışmaya açık. Yani şunu söyleyebiliriz: Eğer biz ülke olarak yasama çalıştık, altyapısını irdeledik ve şöyle bir karara vardysak karayolları altyapısının kurulmasıyla düzenlenmesi, işletilmesiyle ilgili hizmetler merkezi idareden ayrı bir hizmet yerinden yönetim kuruluşu olarak yürütüldüğünde çok daha başarılı olur demişsek, o zaman buna sahip çıkmamız gerekiyor. Yok bunu demiyorsak, Orman Genel Müdürlüğünü mü kapattık, tasfiye etmiştik, tasfiye edelim, bakanlığa bağlayalım. Bu da bir seçenek, Orman Genel Müdürlüğünde öyle bir şey olduğunu hatırlıyorum, 2006 yıllarında öyle bir tasfiyeye gitmişlerdi. Benzer bir tasfiyeyi burada da yapın o zaman, tasfiye edilen birçok hizmet yerinden yönetim kuruluşu var çünkü kamu kurumu niteliğinde olan, daha doğrusu kamu tüzelkişiliğine sahip bütçesi olan birçok şeyi tasfiye ettiğimiz gibi bunu da edebiliriz ya da bunu yapmamalıyız. Merkezde bu üç başlık ön plana çıkıyor.

Bunların içerisine baktığımız zaman Karayolları Genel Müdürlüğünün adından da anlaşılacağı üzere karayollarıyla ilgili otoyollar ve diğer bütün yollar konusunda yetkileri üzerine aldığı, görev ve sorumluluklarının ona verildiği ve bunun yürütmesi gerektiği konusu açıkça görülüyor, ama bunun üzerinde de bakanlığın bağlı kuruluş olarak şöyle bir düzenleme yaptılar: Bağlı kuruluş var, ilgili kuruluş var, ilişkili kuruluş var. İlişkili kuruluşa geldiğinizde neredeyse hiç müdahale olmaması gerekiyor hassasiyetten dolayı, ilgili kuruluş da bizim bildiğimiz klasik idare hukukundaki idari vesayetin olması gerekiyor. Bağlı kuruluştaki da bir nevi hiyerarşi oluyor gibi bir skala var karşımızda, işte bu bağlı kuruluş haline getirildi.

Ulaşım ana planı şehrin mekansal, sosyal ve ekonomik özelliklerine göre ulaşım, ihtiyaç ve talepleriyle sürdürülebilir gelişmeyi dikkate alarak şehir ve yakın çevresinin ulaşım sistemini, ulaşım ağını standart ve kapasiteleriyle ulaşımın türlere dağılımını, kara, deniz ve hava ulaşımı ve

bu ulaşım türlerinin birbirleriyle entegrasyonu, bu türlere ait transfer noktalarını, depolama ve aktarma merkezlerini, ticari yük koridorlarını toplu taşıma güzergahlarıyla gerektiğinde otopark, bisiklet veya yaya yolları, erişilebilirlik ve trafik konularında gereken ayrıntıları belirleyen, toplu taşımaya ağırlık veren ve öncelikli kılan kısa ve uzun dönemde ulaşım türlerine ait sorunlara çözüm önerilerini ortaya koyan, gerektiğinde şehrin üst ve alt kademe planlarıyla eşgüdümlü olarak hazırlanabilen plan paftası ve raporuyla bir bütün olan plandır. Yani aslında böyle bir şey yapabilse büyükşehirler olacak, ama nasıl olacak? Birileri araya girmediği zaman olacak.

Aslında sorunlara da girelim, İstanbul'da bir de otopark yönetmeliği var, gerçi onu da tespit etmek lazım.

Otopark yönetmeliğinde diyor ki: *"Her inşaat kendi parsel içerisinde otopark ihtiyacını çözecektir. Çözemiyorsa belediye ya da valiliğe parasını ödeyecektir"* ve mesele de buradan başlıyor. Kimse çözmek istemiyor, çünkü hafriyatın belli bir maliyeti var. Yine Burak Hocanın alanı, inşaatçı hocalarımızın alanına giriyorum, ama bir maliyeti var, ciddi bir maliyet bildiğim kadarıyla hafriyat, orayı kazmak istemiyor. Dolayısıyla ben diyorum bedelini vereyim, çok daha ucuza geliyor, belediyeye ödüyor, ama rakamları Sayın Vekilim daha iyi bilir, herhalde 60 milyar liranın üzerinde miydi İstanbul'da toplanan para? Otopark yapılmak üzere vatandaştan alınan ciddi bir para, işte ortada otopark yok. Bunun sonucu ne oldu, biliyor musunuz? İspark oldu. İspark olurken şöyle, bu analiz çalışmasında bizim yaptığımız tespitlere göre İstanbul karayollarının 1/3'ü otopark olarak kullanılıyor. Her yer işgal altında, dolayısıyla otopark olarak işgal ettiğiniz yerden ulaşım ile ilgili yararlanmanız mümkün değil.

SALONDAN- Efendim, bir de değnekçiler merhametliydi, sıfır dakikada ücret almazlardı. İspark alıyor.

Prof. Dr. NUSRET İLKER ÇOLAK- Öyle.

Mahmut TANAL- Tam da yeri olduğu için, hem Ankara'daki, hem İstanbul'daki bu yolların otopark olarak kullanılmasının iptali için İstanbul İdare Mahkemesi ve Ankara İdare mahkemesinde dava açtım ve iptal kararı aldım. vatandaş bunu bir türlü benimsemedi. Mecliste ne yaptysam bir türlü uygulamaya sokamadım. yani şu anda maalesef fiili durum bu ve en sonda Ankara'daki vatandaşımızın tepkisi ile ücretsiz hale getirdiler.

Prof. Dr. NUSRET İLKER ÇOLAK- Vallahi çok mutlu olurum, en azından üzerine yazarız. Yani internette paylaşırız, dağıtırız.

Yolların yapılanmasıyla ilgili bizim gördüğümüz ciddi sıkıntılar var. Dolayısıyla bu yollar işlevsel olarak kullanılamıyor. Bir başka sıkıntı: Ulaşım ana planlamasında güzergahlarda ciddi yanlışlar var. Marmaray'dan başlayabiliriz. Marmaray'ın güzergahı kentin ulaşım konusunda en az sorun yaşanan bölgesi; deniz ulaşımının var olduğu 20 dakikada geçebildiğiniz bir güzergaha Marmaray kuruldu. Belki boğaz köprülerinin birisine alternatif olarak boğaz raylı sistemi kurabilseydik yük taşıması açısından, trafiğe etkisi açısından, toplu ulaşım katkısı açısından daha farklı bir sonuç alabilirdik diye düşünüyorum bir tarafında, bir diğer tarafında da seçilen kıtalar arası ulaşım güzergahları ısrarla tarihi mirasın üzerine konuşlandırılıyor. Ben dedikodu yapmak istemiyorum, ama benim başkan olduğum dönemde benimle çalışan müdür, başkan yardımcısı, üye ve raportörlerden birisi gözaltına alınmıştı. Ben sonra onlara hukuki yardım olur diye gittiğimde *"ne sordular Müdüre Hanım"* dedim. *"Bize bir şey sordular, 5 milyar dolar da bir şeyden bahsetti, ama biz anlamadık"* dedi. Bilmiyorum sizde var mı Sayın Vekilim, çıkan tarihi eserler nerede diye sormuş savcılık?

SALONDAN- Tarihi eserler, Yenikapı'da çıkan o tarihi eserlerle ilgili ben sordum. 17 000 çuval denildi. Peki, bunlar nerede bulunduruluyor? Efendim, biz bunu çuvallara koyduk, toprak altında belirli yerlere gömdüklerini söylediler. Ben şikâyet ettim Cumhuriyet Savcılığına, şikâyet üzerine Kabahatler Kanunu uyarınca ceza verildi ve onu da ertelediler. Konu bu şekilde Değerli Hocam.

Prof. Dr. NUSRET İLKER ÇOLAK- Ama şöyle bir şey var, kazılarda çalışan teknik personeli görmek mümkündür. Onlara sorduğunuz zaman dünyanın en eski, en etkili limanlarından birisi Yenikapı, o bölge ve orada buluntuların içerisinde farklı şeyler olduğunu zaten ifade ettiler, ama bunları kayıttan görmek mümkün değil. Ben bu kadarını bilebiliyorum.

SALONDAN- ..

Prof. Dr. NUSRET İLKER ÇOLAK- Hayır, gömülenler içinde değil Sayın Vekilim, gömülenler kırık çanak, testi parçalarıdır. Sergilenenler de kırık dökük şeyler, ben öbür değerli şeylerden bir örnek görmedim. Atladıysam burada özür dilerim. Zaten savcılığın soruşturmasında vurgu yapılan şey oydu, yani nerede burada çıkan, çıktığı söylenen eserler şeklinde bir

soru yöneltilmiş Kurul Müdürüne, ama Kurul Müdürü değil muhatap, arkeoloji müzeleri yöneticileri, kurul taşınmaza bakar. Orada savcılık herhalde mevzuatı birbirine karıştırdığı için yanlış insanları çağırıp, gözaltına aldı ve ifadelerine başvurmuş.

Ben sadece savcılıkla ilgili yaşanan şeyden bir kesit aktardım, ne olduğunu bilmiyorum. Devam ediyorum, yani sorunun şu kısmını tekrardan vurgulayayım: Hep tarihi yarımadadan geçmesi benim görevden alınmama ilgili kanun çıkarılmasının gerekçesidir mesela Avrasya Tünelinin oradan geçmesi. Bir başka arkadaşımın başka yere gönderilmesi, bir başka kurulda nöbetçi üyeler getirilmesi suretiyle Avrasya Tünelinin projesi onaylatılmıştır belki ihale sürecinden sonra, çünkü Avrasya Tünelinin orada olmaması gerekiyor. Yani Anadolu yakasındaki E5'in devamı Topkapı'da, biz onu Yenikapı'ya götürüyoruz. Yolun genişletilme imkânı yok, tarihi surları yıkmadan genişletemiyorsunuz yolları, ama ısrarla dedi ki burada olacak. Ben bilemiyorum artık hangi saiktir, ama doğru bir şey olmadığını, işlevsel olmayacağını, yükü taşımayacağını ve tarihi yarımada zarar vereceğini bilelim. Böyle bir sorunumuz var.

Yetkiyle ilgili karmaşa var. Özellikle İstanbul kent içinde trafiğin akışıyla ilgili kimler müdahale edecek? Yani UKOME yapacaksa UKOME yapsın, İl Trafik Komisyonu yapacaksa o yapsın ya da zabıta yapacaksa zabıta, polis yapacaksa polis, bu yapsın. Bir tanesi önemli, bir başkası kent içinde plan yapmayla ilgili mutlak olarak ulaşım ana planına uygun hareket edilmesinin yolu açılması gerekiyor, ama parsel ölçeğinde bir şey yapılması söz konusu olduğunda maalesef bunu plan yapan, İstanbul'dan bağlantısız olarak plan yapan idareler göz ardı ediyor. Şöyle bir sıkıntı var İstanbul'da: Yine tespitlerimizde vardı, bitireceğim Sayın Başkan, son şeyi söyleyeceğim. Her taraf deniz ve bu denizlerden ulaşımında yararlanma konusunda yüzdelerimiz şu anda 4 civarında, 2023 için hedefi Büyükşehir'in bunu yüzde 2'ye düşürmek, arttırmak değil, yüzde 2'ye düşürmek, stratejik planında yazıyor bu, dolayısıyla bu bakış açısıyla İstanbul'da trafiğin zaten adam trafiği kabul etmiyor, ulaşımın çözülmüş olacağını umuyorlar. Teşekkür ediyorum sabrınız için.

ÇELİK TUTAN- İstanbul Fahri Trafik Müfettişleri Derneği Yönetim Kurulundan Çelik Tutan . Şimdi kayıtlı araç sayısı İstanbul'da toplam şu anda 9 000 800, bunu kişi başına, aile başına çarptığımız zaman 3'le, işte şu anda İstanbul'un nüfusu belli oluyor. Aşağı yukarı 30 000 000 kadar bir

şu anda İstanbul'un nüfusu, akar nüfusu da toplarsak liman kenti olduğu için şu anda aşağı yukarı bir 37 000 000 falan diyebiliriz takribi İstanbul'un nüfusu. Bir de maalesef İstanbul'da yayaları bu konuda bilinçlendirmemiz lazım. Çünkü araçlar yaya yolundan, yayalar araç yolundan gidiyorlar bu İstanbul'da gördüğümüz kadarıyla.

MEHMET ALİ KÖRPINAR- Cerrahpaşa Tıp Fakültesindenim. Şimdi sizleri kutluyorum gerçekten, hem de gönülden böyle bir olayı ele aldığınız için, ama üzücü bir olay. Biz bunu halkımızla paylaşmak zorundayız. Şimdi burada ben arzu ederdim ki televizyon kanalları da olsaydı, çünkü halkla en büyük iletişim aracı televizyon ve ne yazık ki en büyük can kaybını karayollarında yaşadığımız halde hiçbir televizyon kanalında trafik kazalarıyla ilgili bilgi verilmiyor. RTÜK bunun neresinde, neyle ilgilenbilir? Artı ikinci bir şey vurgulayayım: Ben birçok yazılarımda bu olaya değinirim. Hele hele bayram zamanında çok güzel millete gönderirim. Şu an karayollarının gov.tr'sinin resmi sitesine girdiğiniz vakit 3 sene önce 45 tane kara nokta vardı, şu an 125 tane kara nokta var. Trafik kazaları büyük bir felaket halinde günümüzde, bunu dile getirdiğiniz için, sahip çıktığınız için gönülden kutluyorum.

AHMET KAPLAN- Türkiye Haber Ajansı Yönetim Kurulu başkanayım, bilirkişilik yapıyorum birçok dalda adliyede, trafik müfettişiyim. Sosyal işlerde, sosyal olaylarda oldukça katkı yapmaya çalışan bir vatandaşım, her şeyden önemlisi o. Efendim, öncelikle kaldırım işgalleriyle ilgili hem trafik müfettişi olmam nedeniyle çok fazla gözlem yapıyorum. Alışveriş merkezlerinin, özellikle de süpermarketlerin kapılarının önündeki meydana getirdikleri işgali ben enteresan bulduğum için müdahil oluyorum. Belediye başkanlarına kadar kendim ulaşabildiğim için de iletiyorum ve süpermarket sahiplerinin birçoğu milletvekillerinin, ehil dedikleri ilçelerin önemli isimlerine ait olduğu için hiçbir zaman müdahale edemedim. Özellikle bir tanesinin saldırısına da uğradım ben, önünde fotoğraf çekiyorum. Çıktı bir tanesi, saçım da uzun olduğu için artist dedi, saldırdı bana, Şimdi müfettiş olduğumuzu açık yapamıyoruz, gizli olmak zorundayız. Müfettiş olduğumu ona söyleyemedim, yetkililer geldi, kimliğimi gösterdim. Bakın, ben müfettişim dedim, o başladı beni deşifre etmeye belediye memuru, bak, müfettişmiş, falan dedi. İyice zor durumda kaldım, böyle bir olay başımdan geçti. Özellikle kaldırımlarda bu otopark haline getirilmesi nedeniyle ben müfettiş olarak en ağırlıklı yaptığım işimin şekli bu, yaya yollarına, annelerimizin el arabasıyla geçeceği yollara arabalarını park edenleri af-

fetmiyorum, cezalarını yazıyorum. Slogon ... (88.31) yapanlara, o trafiği aksatan, telefonla konuşanlara kim olursa olsun, resmi araç da olsa, hatta çok yazılmayacak, yazılmasının uygun olmadığı araçlarda bile görsem, o araçlara bile ceza yazmaya gayret ediyorum. Oldukça arkadaşlarımız, trafik müfettişi arkadaşlarımız bu konuda duyarlı, ama şehir planlanırken tabii birçok hatalar yapılıyor. Diyor ki mesela, İlker Hocamızın bahsettiği bir olay vardı: Şehir planlanırken binaların altına otopark yapılmak zorunda. Minik bir ceza, zannedirim 600-700 lira ceza ödenerek minimum bir daire, hatta iki daire kazanılıyor. Yani bir sığınak, bir otopark sorunu var. Hem sığınak, hem otopark için en az iki daire elde ediyor -biraz ağır konuşacağım- hırsız müteahhitler tarafından ve bu hırsız müteahhitlere çanak tutan hırsız belediyeler bundan aldıkları cezaları o 600 liralarda merkeze otopark yapmak zorundalar. Onlar da onu yapmıyorlar çoğunlukla, yaptıkları zaman da bir fıkramsı yeri özellikle söyleyerek sözümü bitireceğim. Ortabayır, Gültepe, Kağıthane Ortabayır'da Ortobayır Otoparkı yapıldı. Ortabayır'daki esnafın ve çevredeki insanların otoparka park etmesi için bir merkeze otopark yapıldı. Fakat otoparkın girişinde bir milletvekiline ait olan bir market olduğu için yol tekli şeride getirilerek otoparka giriş var, fakat otopark aracını park eden Kağıthane'ye inmek zorunda, dolaşısıyla kimse kullanmıyor. Yani diyor ki sana buraya otopark yaptım, ama otoparka aracını park eden kişi tekrar Ortabayır'a dönemiyor, Gültepe'ye dönemiyor. Ben bunu haber yapınca tartışma söz konusu oldu. Yani olayın hem baskıcı unsurlarla, hem siyasi unsurlarla yolları kapatılıyor. Buradaki otopark gibi onlarca otopark örneği var. Mesela, Sayın Vekilimizin söylediği İstanbul'daki otoparkın İspark'ın yasaklanmış olmasını daha önce duymuştuk, ama o boyuta geldiğini ben yeni öğrendim. Özellikle üzerinde durmamız gereken bir konu, hukukçuların da, biz gazetecilerin de, arkadaşlarımızın da, hatta komisyonda da konuşalım Başkanım şimdi, fahri müfettişlerle ilgili de trafikle ilgili o olayın engellenmesi, gerçekten halka ait olan şeyin halka geri verilmesi gerekiyor. Teşekkür ederim.

Av. ALEV SEHER TUNA- 2. Oturum konuklarımızı davet etmek istiyorum. Oturum Başkanımız Av. Filiz Saraç, Tayfun Kahraman Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı, Prof. Dr. GÜNGÖR Evren İnşaat Mühendisleri Odası, Yüksek Mimar Burak Kaan Yılmazsoy Mimarlar Odası Genel Merkez Yönetim Kurulu Üyesi, buyurun.

II. OTURUM

Kentsel Ulaşım - Planlama

Av. FİLİZ SARAÇ

Değerli dostlar, değerli katılımcılar; bu güzel cumartesi gününü insan hakları adına, çevre duyarlılığı adına, kent duyarlılığı adına bizlerle paylaştığınız için tekrar teşekkür ediyorum. 14 000 000'luk bir İstanbul şehrinde farklı eğitim, kültür gruplarından pek çok insanımız yaşamakta ve kentte her gün artan trafik, araç sayısı, yoğunluk, egzoz emisyonları kaynaklı bir sürü kirlilik, sorunlar hepimizi bedenen ve ruhen sağlığımızı da etkilemekte.

Tabii bunların yaşanmasından önce bu oturumun da konusunu teşkil eden bir şeyin yapılması lazım: Sanırım kentin ihtiyacı olan şey doğru planlama. Çağlayan Adliyesinde olduğumuz için de birden bir adliyeden örnek, planlama yerine kadercilik anlayışını tercih ettiğimize ilişkin bir örnek aklıma geldi. Sirkeci Adliyesini hatırlar mısınız, gideniniz oldu mu, bilmiyorum, dikdörtgen şeklinde bir avlusu bulunan, kenarlarında parmaklıkları olan, kat kat yükselen bir şekli var. Üst katlarında da aile mahkemeleri ve iş mahkemeleri vardı. Büyük kavgalar bazen oluyordu çıkışında, parmaklıklar da bele kadar geliyor ve çok defalar da duruşma sonrasındaki kargaşada beline kadar sarkan, düşmek üzere olan vatandaşlar gördüm. Savcı Bey'e dedim ki: *"Savcı Bey, bu parmaklıkları ya yükseltin, ya bir çare bulun, birisine bir şey olacak. Kavga çıkıyor ya da insan sirkülasyonunun böyle çok fazla kargaşa olan mahkemeleri aşağı almak lazım"* *"Henüz düşüp öldüğüne dair bir olay bize sirayet etmedi"* dedi. Şimdi bu bizim genellikle olaylara bakışımız, onun içindir ki oturumdaki farklı meslek gruplarından teknik üstatlarımızın anlatacakları konular çok önem taşıyor diye inanıyorum. Kendilerini sizlere sırayla söz hakkı verirken kısaca da bahsetmek istiyorum. İlk sözü program akışına göre ulaşım planlaması konusunu anlatmak üzere Şehir Plancıları Odası Başkanı Sayın Tayfun Kahraman'a bırakmak istiyorum, buyurun Hocam.

TAYFUN KAHRAMAN

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı

İstanbul'da Ulaşım Projeleri ve Planlama

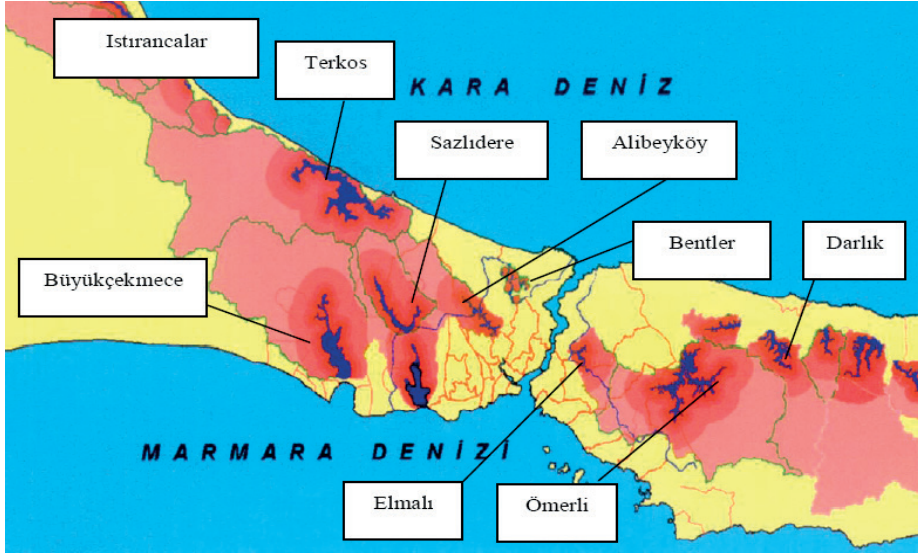
İstanbul'da ulaşım planlaması denildiğinde az önce de bahsedildi, İstanbul'un mevcut imar planlarında İstanbul'un çevre düzeni planının yaşadığı kader gibi İstanbul'un ulaşım planları da benzer bir kader yaşıyor. Biliyorsunuz İstanbul şu anda ulaşım anlamında plansız bir kent değil, en son 2011 yılında İstanbul'un ulaşım planları yapıldı. İstanbul ulaşım planları yapıldı, lakin hangi verilerle yapıldı diye bakıldığında 2005-2006 yılında yapılmış olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığının hazırlamış olduğu verilerle 2011 yılında 5 yıl sonra İstanbul gibi bir kent için artık projeksiyonunu tamamen tamamlamış verilerle yapılmış bir ulaşım planı var önümüzde, fakat bu ulaşım planını açtığınızda bugün İstanbul'da bahsettiğimiz pek çok projenin, özellikle İstanbul ulaşım altyapısını belirleyecek olan pek çok işin de bu plan içerisinde olmadığını görüyorsunuz.

Nedir bunlar? En başında İstanbul'un sadece ulaşım planı değil, İstanbul ulaşım altyapısını değil, aynı zamanda İstanbul'un makro formunu da tamamen baştan sona etkileyecek olan üçüncü köprü bu plan dahilinde alınmamış. Bunun yanında şu anda İstanbul'da yapılmış olan metro, hat-ta inşaatına bugünlerde başlanan metro hatlarından bir kısmı bu ulaşım planı içerisinde yok. Pek çok veri az önce söylediğim gibi eksik kalmış durumda, lakin bu eksik kalmış verilerin yanında da pek çok siyasi projede biliyorsunuz bu projelerin nasıl İstanbul'da dikte edildiğini, İstanbul'da yerel yönetim tarafından hazırlanmayıp, bu projelerin tamamen merkezi hükümet kanalıyla İstanbul'a adapte edilmeye çalışıldığını hepimiz çok iyi biliyoruz. Bu projelerle birlikte İstanbul'da esasında bırakın ulaşım planı yapmayı, İstanbul'da plan yapmanın imkânı yok. İstanbul'da ulaşım planlamasından bahsediyoruz, lakin İstanbul'daki 2009 tarihinde onaylanmış olan çevre düzeni planını hatırlayın lütfen, İstanbul'da 2009 yılında bir çevre düzeni planı yapıldı. İki 2006'da yapıldı, ikincisi 2009 yılında İs-

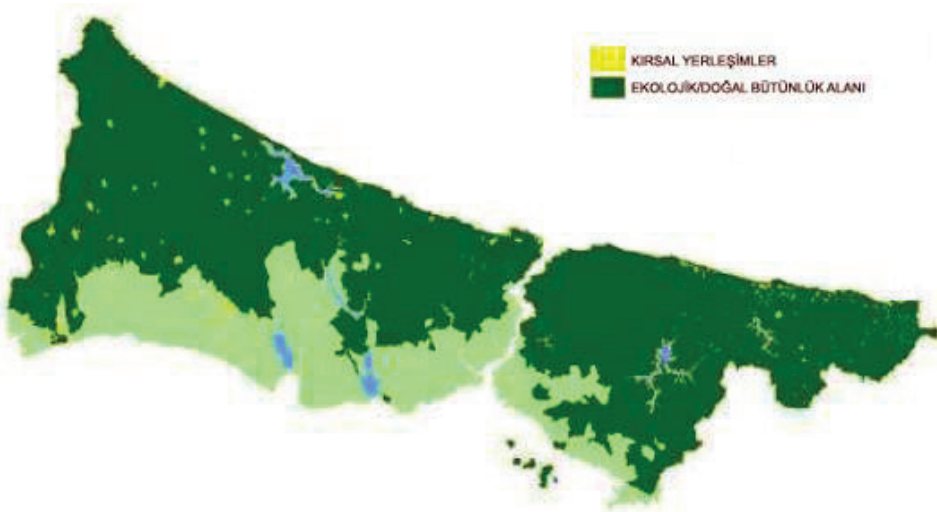
İstanbul Büyükşehir Belediyesi kendi kadrolarıyla bir plan yaptı. Bu plan şu anda bir çöp belge halinde, çok kolaylıkla söyleyebiliyoruz bunu, çöp belge olmuş bir plandan bahsediyoruz.

Bugünlerde de İstanbul Büyükşehir Belediyesinde bunun revizyon çalışmaları başlatılmış durumda, lakin 2009'da bu plan yapıldı. Bu planın bir projeksiyonu vardı, orada da kafa karışıklıkları var. İstanbul'un nüfusunun bazı yerlerde 16.5, bazı yerlerde 14 000 000, bazı yerlerinde yine planın 18 000 000 şeklinde telaffuz eden bir plan, kafası karışık bir plan. Sektörel olarak farklılaşıyor nüfus projeksiyonları da planın, ama gelip planın kendi içeriğine baktığınızdaysa planın çok önemli bir kıstası vardı. Bizler bu kentte faaliyet gösteren şehir plancıları olarak bu planın bu özelliğini de övdük. İstanbul'un bugün meskûn olarak yerleşilmiş kuzey ormanlarına dayanan sınırına kırmızı bir hat çekiyordu ve bu kırmızı hattın kuzeyinde kesinlikle yapı yasaklı bir alan ilan edilmesini öngörüyordu. Tartışılır, bu alanda da özellikle bizim ETA dediğimiz fonksiyonla ekolojik, tarımsal alan ve burada konaklamalara da izin veren çok düşük yoğunlukla yapılaşmalara olanak tanıyan bir plan notu getirildi. Bunlar tartışıldı. Fakat bugün tartıştığımız gibi ne bir üçüncü köprü, ne de iki yeni şehir ya da kanal İstanbul ya da benzeri projelerin hiçbiri bu planda yer almıyor.

Bu plan İstanbul'un olmazsa olmazı olarak belirlediği doğal eşliğini kırmızı bir hatla çizmişti ve bu kırmızı hattın kuzeyine yerleşime kesinlikle engellemek gerektiğini söylüyordu.



İstanbul'un su ihtiyacını karşılayan yüzey su depoları

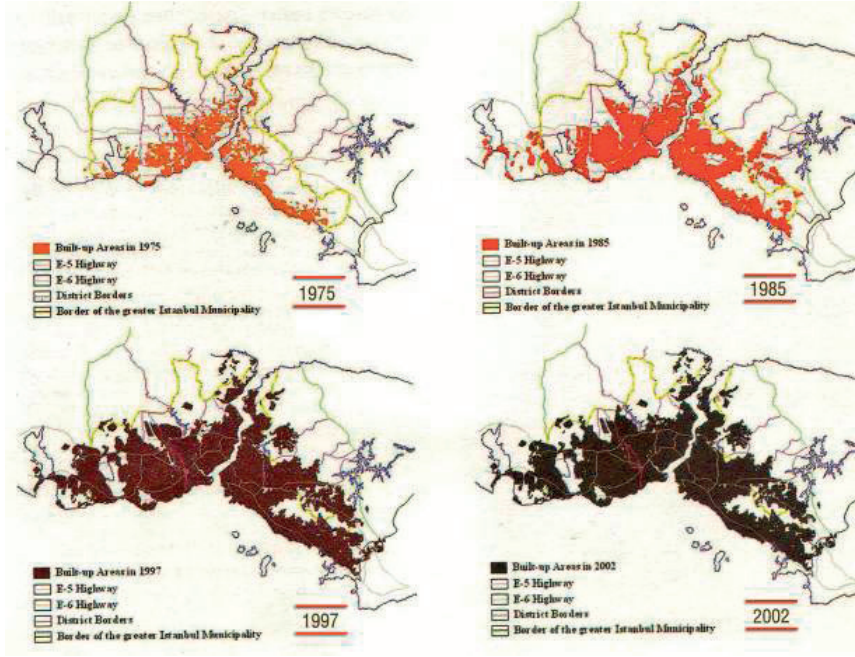


İstanbul'un ekolojik doğal bütünlük alanı

Peki, biz ne yaptık? Biz yine hiçbir ulaşım planına, hiçbir üst ölçek plana ya da bir bölge planına ki bölge planı da yapmıyoruz artık biliyorsunuz, o 1960'lı yıllarda kaldı, artık öyle bir geleneğimiz yok. Süleyman Demirel bize "*plan değil, pilav lazım*" dediğinden bu yana biz bölge planı yapma şeyimizi de kaldırdık. Bölge planlarının adını da değiştirdik bugünlerde, İlker Hocam belki bahsetmiştir, ben geç kaldım. Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliğiyle birlikte bölge planı tanımı da artık şu anda 3194'te olmasına rağmen mekansal planlar yapım yönetmeliğinde mekansal strateji planlarımız var. Bölge planlarının yerini alacak yeni bir plan kategorisi, gerçekten az önce konuklarımızdan birinin söylediği çok doğru, şu anda kent hukukunda bir karmaşa ve kent hukukunda bir kaos ortamı var. Tamamen istisnai üretilmiş hükümlerden bahsediyoruz. Her kurumun istisnai hükümleri var. Çok enteresandır, özelleştirme idaresinin var, karayollarının var, TOKİ'nin var, var da var. Her kurum plan yapıyor, plan yapma yetkisini uhdesinde barındırıyor. Peki, nasıl bir sonuç ortaya çıkıyor? İşte bugün tam da İstanbul'un ulaşımında da yaşadığımız gibi esasında bu hukuk ortamındaki kafa karışıklığı bugün İstanbul'un her alanında her sektöründe başta ulaşım olmak üzere kendini gösteriyor.

Herkesin kafasına göre plan yaptığı bir ortamda bütüncül bir planlamadan bahsedemezsiniz ki bu planlama şehircilik disiplininin de birincil olmazsa olmazıdır. Böyle bir olmazsa olmazı atladığınız anda da ne ulaşım planını gerçekçi ve sağlıklı bir şekilde gerçekleştirebilirsiniz, ne de İstanbul gibi mega bir metropolün, hatta metropol olmanın da daha ötesinde artık aglomerasyon alanıyla birlikte diğer kentleri de içine alan bir metropolün ulaşımını planlayamazsınız. Böyle bir şansınız hiçbir şekilde olmaz, olmayacaktır da, 2011 yılında yapılmış olan -ki onun projeksiyonu da 2023 yılıdır- 2023 yılına gelmeden projeksiyonunu tamamlamış, miladı dolmuş bir plandan bahsediyoruz. Bir siyasinin bir gün siyasi projelerini açıklarken tam da seçim öncesinde yaptığı seçim vaatleri konuşmalarıyla birlikte çöp belge haline gelmiş bir plandan bahsediyoruz.

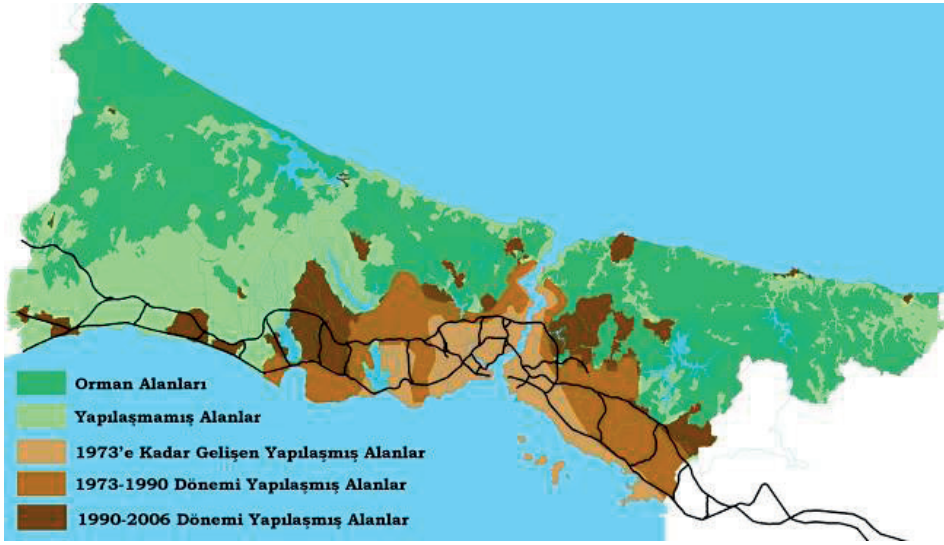
Şimdi böyle bir ortamda, böyle bir siyasi atmosferde peki, biz plancılar ne yapacağız, İstanbul'un ulaşım sorununu nasıl çözeceğiz?



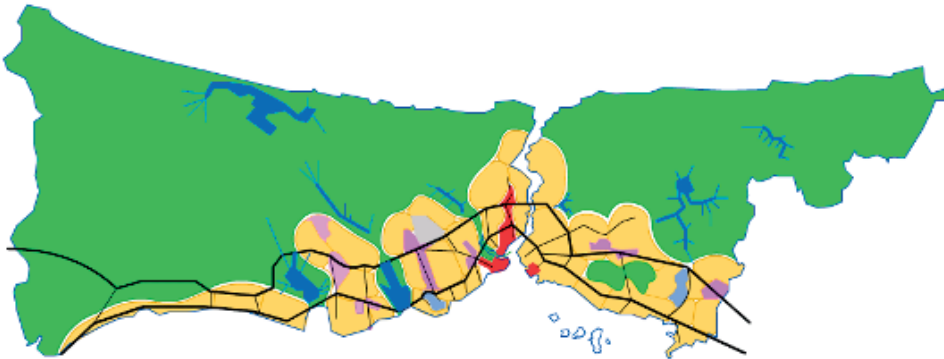
1975-2002 döneminde gelişen yerleşim alanları

Özellikle çarpıcı olan İstanbul'da 1975 yılıyla 2002 yılları arasındaki İstanbul'un yerleşim alanları, yani yağ lekelerinin gelişmesine ilişkin bir görsel var elimde, bu görsel şunu gösteriyor: 1973 yılında biliyorsunuz biz birinci köprüyü yaptık ve birinci köprü açıldı.

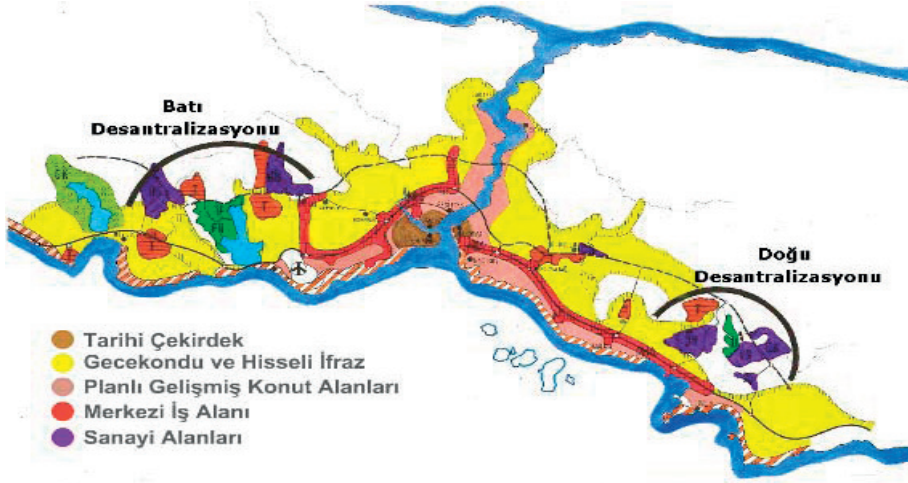
Daha sonrasında 80'li yıllarda -yanlış hatırlıyor olabilirim, ama 88 olması gerek- ikinci köprü açıldı ve bu köprülerin açılmasıyla birlikte 70'li yılların başında, 60'lı yılların sonunda sahil boyunca yerleşen bir kentin iç bölgelerine doğru, doğal kaynaklarına doğru nasıl yerleşim ağını genişlettiğini gösteren enteresan görseller var,



1973 - 2006 dönemi kentsel yerleşim alanı

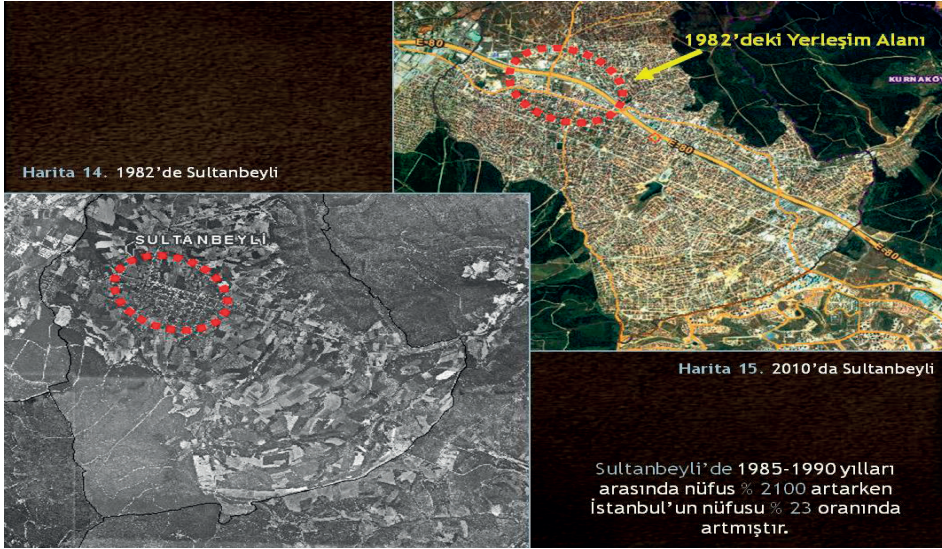


Çevre Düzeni Planı'nda önerilen kentsel gelişim yapısı



İstanbul içinde sanayinin ulaşım odaklı yer değişimi

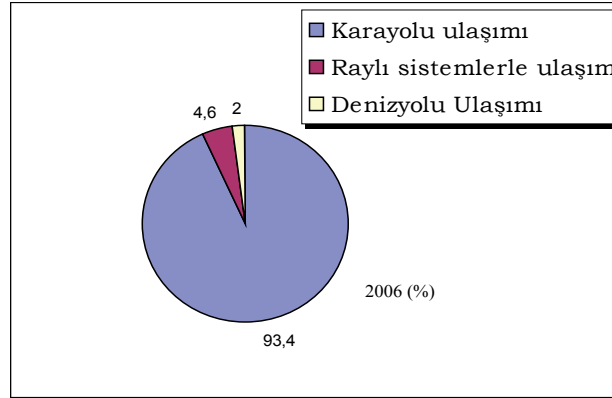
Bu bize şunu gösteriyor: Bu İstanbul'un esasında yine hiçbir planlama disiplinine dayanmadan yine bir keyfiyet ve siyasi projeler olarak yapılmış olan iki köprüsünün İstanbul'u ne hale getirdiğini gösteriyor. 80'li yıllarda -onun görseli de var- **Sultanbeyli diye bir yer yoktu**. Sultanbeyli İstanbul'da bir köydü, tarımsal faaliyette bulunan bir köydü. Şu anda Sultanbeyli'de yüz binlerce insan yaşıyor. Bunun nedeni tamamen bu yapılmış olan ikinci köprü ve ikinci köprü güzergahı. Kavacık'ta bugün Kavacık'tan trafiksiz geçme şansınız yoktur. Araç kullananlar bilirler, Kavacık 80'li yıllarda köydü. Kavacık'ta yerleşim yeri yoktu hele ki köprünün çıkışı buraya yapılanaya kadar, ilk köprü projesinde de Kavacık'ta çıkış yoktu. İlk çıkışlar Ümraniye tarafındaydı, fakat daha sonrasında köprünün imalatı esnasında yapılan proje revizyonlarıyla birlikte Kavacık çıkışı yapıldı.



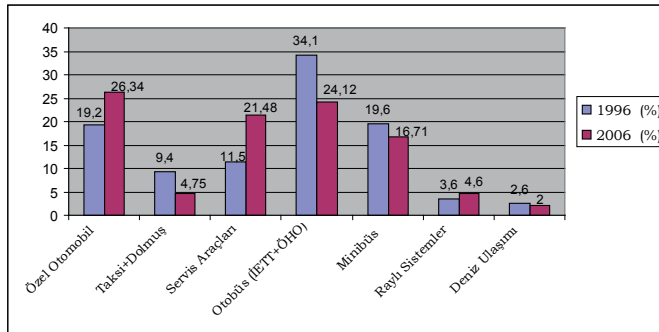
Şimdi böyle bir ulaşım projesi yapma geleneği ve böyle bir plansızlık geleneği içerisinde esasında en zor mesleği icra edenler avukatlar derler, ama kusura bakmayın, biz sizden o misyonu alıyoruz. En zor mesleği icra etme artık şerefi mi diyeyim ya da bunu nasıl bir kategoriye koyarsınız, onu bilemiyorum, şu anda bizlerde, şehir plancılarında. Çünkü her gün değişen -ki İlker Hocam takip edebiliyordur, ama ben de Mimar Sinan Üniversitesinde imar hukuku derslerine giriyorum, ama gerçekten takip edemiyorum. Resmi Gazeteyi her gün açtığımda her gün kent üzerine yeni bir istisnai hüküm çıktığını ya da yeni bir yönetmelik değişikliği olduğunu görüyorum. Aynen torbalar, torba yasalar ile yani Çevre Şehircilik Bakanlığı gibi -İlker Hocam da buradayken- bir bakanlık kuruluyor, bir Teşkilat Kanunu var ki ne kadar muktedirsin, her alanda her yerde sen imar planı yapmaya yetkilisin.

İkinci Teşkilat KHK'sinin 2. maddesinin H bendiydi herhalde, yanlış hatırlıyorsam Hocam düzeltin, o "kentsel dönüşüm alanlarında istediğin şeyi yapabilirsin" diyor Bakanlığa. Ulaşımından uzaklaşıyorum, ama bir taraftan da bunu konuşurken de siz hukukçularla da dertleşiyorum. H bendideyse "belediyeye 3 ay içerisinde başvurdu, belediye sana cevap vermezse, sen Çevre Şehircilik Bakanlığına gidersin ve Çevre Şehircilik Bakanlığı senin inşaat ruhsatından tutun, işyeri açma ruhsatına kadar her türlü ruhsat, belgelerini düzenler ve verir" der.

Yerel yönetim niye var ya da diğer kurumlar niye var? Çevre Şehircilik Bakanlığı eğer bu kadar muktadir bir organsa, böyle bir bakanlık kuruyorsa, her şey bunun elinde toplanacaksa, o zaman diğer kurumlara niye plan yapma yetkisi veriyorsunuz? Bunun adı tamamen keyfiyet ve İstanbul'da Çevre Şehircilik Bakanlığı -şunu da not düşeyim- Kanun Hükümünde Kararnamesi onaylandı, seçimler oldu. Seçimlerden sonra bakan atandı, Bakanlar Kurulu oluştuktan sonra ilk yaptıkları icraat İstanbul'da ne oldu, biliyor musunuz? Plan değişikliği yaptılar, benzin istasyonu yaptılar. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin daha önce onay vermediği bir alanda Çevre Şehircilik Bakanlığı benzin istasyonu yaptı. Şimdi olayın vahametini sizler anlıyorsunuz, bu konuyu kapatayım, ben yine ulaşımaya geri döneyim.



Araçlı yolculukların türlere göre dağılımı



Kent içi ulaşımda araçlı yolculukların türlere göre dağılımı (1996-2006)

Ulaşım Türü	1987 (%)	1996 (%)	2006 (%)
Özel Otomobil	19,3	19,2	26,34
Taksi+Dolmuş	10,2	9,4	4,75
Servis Araçları	10,4	11,5	21,48
Otobüs (İETT + Özel HalkO.)	35,2	34,1	24,12
Minibüs	19	19,6	16,71
Raylı Sistemler	3,8	3,6	4,6
Deniz Ulaşımı	2,1	2,6	2

1970-2000 döneminde İstanbul'un nüfus ve otomobil sayılarındaki değişim

	1970'li yıllar	1980'li yıllar	2000'li yıllar
Nüfus	3,5 milyon kişi	4,8 milyon kişi	12,9 milyon kişi
Özel otomobil sayısı	60 bin adet	200 bin adet	1,8 milyon adet
Özel otomobil sahipliği	1000 kişiye 17 oto.	1000 kişiye 42 oto.	1000 kişiye 140 oto.
Avrupa Yakası nüfus oranı	76%	69%	64%
Avrupa Yakası İstihdam oranı	80%	77%	71%

1970-2000 döneminde İstanbul'un nüfus ve otomobil sayılarındaki değişim

Elimde tabii ulaşım planlamasına ilişkin görselleri var. Az önce Kevser Hocam araç sahipliğinden ve araçlarla birlikte seyahat etmekten bahsetti. Esasında bizde İstanbul'da araç kullanımına, özel araç kullanımına dayalı ve bunun teşvik edildiği bir ulaşım altyapısı, ulaşım sistemi var. Londra'nın 1930'lardaki burada metro ağına ilişkin bir görsel var elimde, Londra 1930'larda bu işi bitirmiş. Biz ki dünyada New York'tan sonra biliyorsunuz ikinci metrosunu yapmış olan kentiz. New York 1970'lerde bu sorunu çözmüş, New York'un çok karmaşık bir metro ağı var. Paris keza aynı şekilde, hemen yanında çok bu görseli görebilirsiniz, 2010 yılında İstanbul'un raylı sistem ağı var. Ne kadar komik ve ne kadar vahim bir tablodan bahsettiğimizi göreceksiniz. Esas olan araçla ulaşmak değil, esas olan siz eğer kentliye sağlıklı, konforlu, ucuz ve erişilebilir bir toplu taşıma sistemi sunarsanız kentli emin olun ki özel aracını kullanmaktansa, gidip metro sistemini ya da sizin orada sunduğunuz denizyoluna ya da yine lastik tekerlekli araçlara dayanan ki oradaki ihtiyaca göre belirlenmiş farklı bir toplu ulaşım sistemine entegre olacaktır. Emin olun İstanbul'da kimse iki yaka arasında 3 saat kendi aracının içerisinde oturarak seyahat etmek istemiyor. Mayıs ayı sonuydu, çok iyi hatırlıyorum, 3.5 saatte Mimar Sinan Üniversitesinden okuldan çıktım, Acıbadem'e eve gittim. Bir köprüyü geçmek 3.5 saat süremez, evle okul arası kuş uçuşu 5.5 km, karayoluyla 13 km, ama bu yolu almam 3.5 saatimi aldı ve o gün eşimle konuştuk, taşınmaya karar verdik. Avrupa yakasına taşınıyoruz. Çünkü bu hayat böyle çekilmez ve biz ömrümüzü gerçekten iş yapamaz hale geldik, ömrümüzü yollarda geçiriyoruz. İki yıldır karşıda oturuyorduk, şimdi tekrar Avrupa yakasına geri dönüyoruz. Bunun sonucu İstanbul'da sağlıklı bir toplu taşıma altyapısının ne yazık ki olmaması, çünkü hepimiz -sizler de öylesiniz eminim- günde en az beş seyahat yapmak zorundayız ve bu beş seyahati yapmak üzere -ki İstanbul'da çok vahimdir bu rakamlar, İstanbul'da bugün bu rakamlar en son belki Hocamda daha net, kesin rakamlar vardır, 1.7'ydi İstanbul'un 2006 yılında az önce bahsettiğim yapılmış olan çalışması esnasında- yani biz İstanbul'da ben günde beş seyahat yaparak İstanbulluların ulaşım hakkını gasp ediyorum.



Tarihi Yarımada Toplu Taşıma Hatları

Şimdi 1.7'dir İstanbul'da günlük kişi başına ulaşım katsayısı, 1.7 ne demek? İstanbul'da insanların pek çoğu esasında ulaşımı kullanmıyorlar. Çağdaş bir kentte nedir? Dünya metropollerinde bu rakamlar 3-3.5 mertebesinde, yani insanlar sadece evden işe gitmiyorlar ya da evden okula gitmiyorlar. İnsanlar aynı zamanda sosyal faaliyetlerini gerçekleştirmek için de seyahat ediyorlar, ama İstanbul'da bu imkân var mı? Hayır, kesinlikle yok. Ne yapmanız gerekiyor? Benim kendi kişisel örneğimde olduğu gibi kendinize küçük bir fauna kurmanız gerekiyor, onun içinde yaşamamız gerekiyor ve onun dışına kesinlikle çıkmamız gerekiyor. Onun dışına çıktığınızda hayat sizin için eziyet haline geliyor. Onun için de merkezde yaşamamız gerekiyor ve merkezde yaşamamızın da İstanbul'a ço büyük bir maliyeti var. Hepimiz bunun maliyetini biliyoruz.



Marmaray Projesi'nin Güzergahı ve Boğaz Geçişi

Şöyle tamamlayayım: İstanbul'da şu anda 2006 yılında yapılmış olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığının yapmış olduğu analitik çalışmalarda da şu çıktı: İstanbul bugün yaya olarak ulaşıyor. Esasında İstanbul'da bizler İstanbul'un çok şanslı bir kitlesine aidiz, yüzde 10 gibi bir kitle bu, bu yüzde 10'luk kitle hareket ediyor, ama İstanbul'un yüzde 90'ı mahalle içinde yaya olarak hareket ediyor. Eğer bu denklem kırılırsa, bir dünya metropolünün yaşadığı bir hale gelirse İstanbul'da ulaşım sorunu tamamen kilitlenir, İstanbul kilitlenir. Murat Güvenç'in şöyle bir teorisi vardı Marmaray'a ilişkin, Hocamı da yad etmiş olayım ve bitireyim. Murat Güvenç: *"Marmaray açıldıktan sonra İstanbul'da mahalle denklemine dayanan bu ulaşım altyapısı dağılacak, insanlar daha kolay olduğu için ulaşmak talebinde olacaklar. Daha doğrusu merkeze doğru gelmek ihtiyacında olacaklar, ama bu duraklarda, Marmaray'ın duraklarında alternatif, yani kent içinde seyrinizi kolaylaştıracak istasyonlar olmadığı için, yani sizi oradan kent içinde sirküle edecek ulaşım altyapısı olmadığı için İstanbul'un ulaşım sorunu daha da Marmaray sonucunda büyüyerek artacak"* diyorlardı. Biliyorsunuz Marmaray'ın kapasitesi günde 2.1 milyon insan taşıma kapasitesine sahip bir raylı sistem.



İki köprüyü örnekleyelim, 1 milyon insan geçiyor. O da şu anda köprüler kapasitesinin yüzde 250 fazlasıyla çalıştığı halde, yani bir Marmaray 4 tane köprü demek. Biz ne yapıyoruz? Hâlâ daha köprü yapmaya çalışıyoruz. Teşekkür ederim. Sayın Başkanın sabrını zorlamadan çok sağ olun.

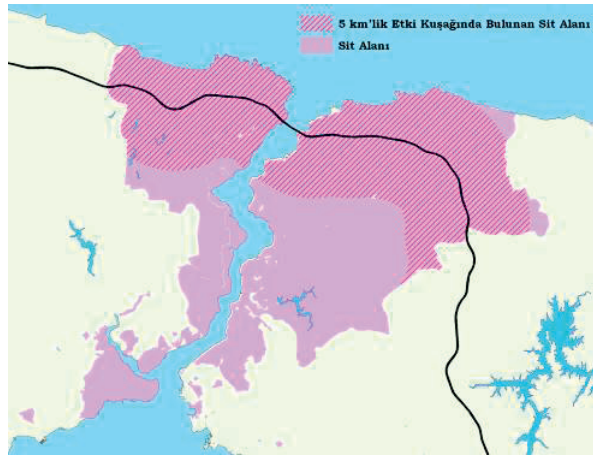
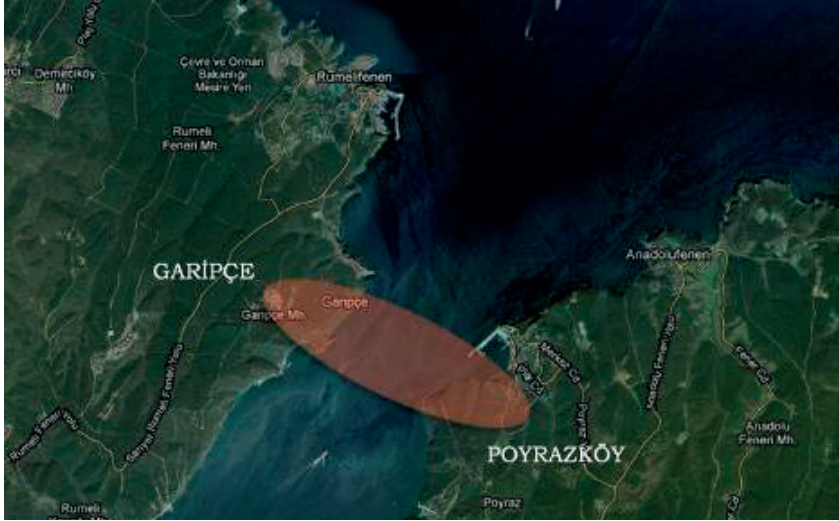
Lastik Tekerlekli Araçlar İçin Tüp Geçiş (Boğaz Karayolu Geçiş Projesi)



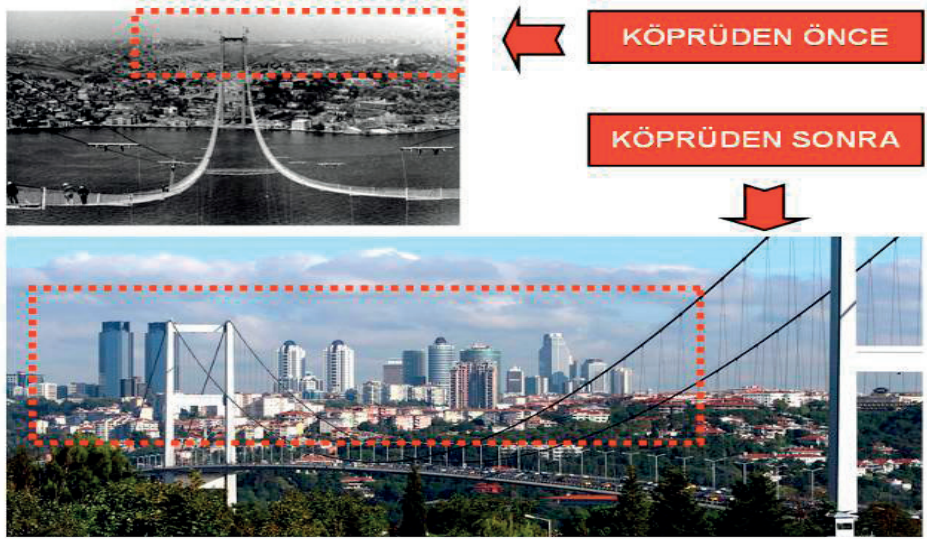
Alternatifler



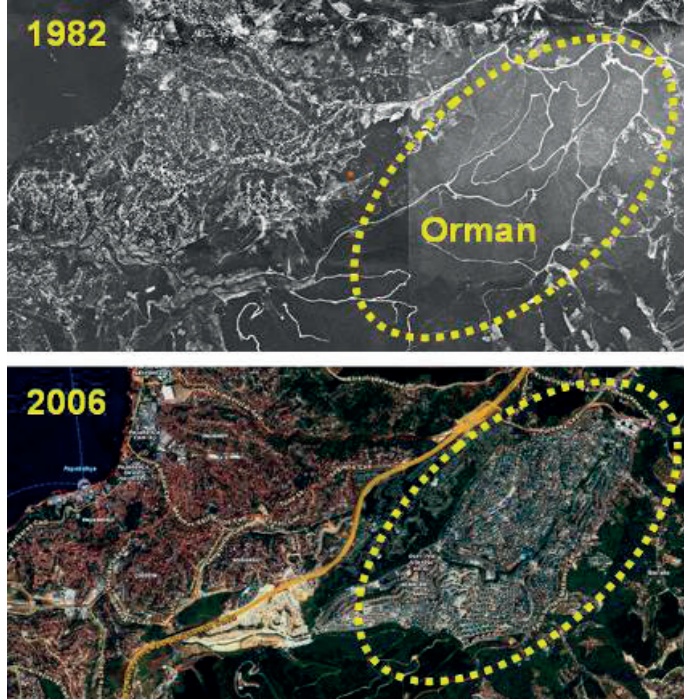
3. KÖPRÜ

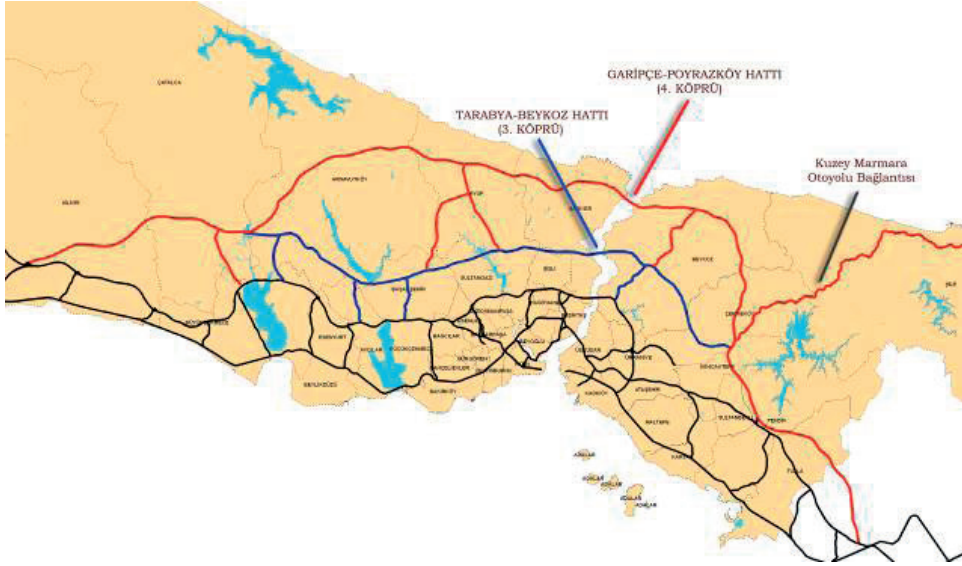


Köprü Güzergahının 5 Km. Etki Alanında Kalan Doğal Sıt Alanı



Köprü Güzergahının 5 Km. Etki Alanında Kalan Doğal Sit Alanı





İstanbul'un mevcut karayolu boğaz geçişleri ile
3. ve 4. köprü güzergahları

Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN
İstanbul İnşaat Mühendisleri Odası

**Kent İçi Ulaşım ve Çevre -Yaşanılabilir Kentler İçin-
Kentsel Ulaştırma ve İstanbul Ulaştırması**

1. KENT YAŞAMI VE KENTSEL ULAŞTIRMA

Ulaştırma, çok boyutlu, çok yönlü etkileri olan bir hizmet alanıdır. Kentsel ulaşımda ise daha karmaşık bir durum söz konusudur.

Çağdaş ulaşım ve sorunları, İkinci Dünya Savaşı sonrası otomotiv endüstrisinin hızlı gelişimi ile başlamıştır. Bu dönemde, özellikle kentsel ulaşımda "yol yap, otoyol yap, daha fazlasını yap" anlayışı egemen olmuştur.

Kentlerde ulaşım insanların günlük yaşamları ile iç içedir. Kenti ekonomik, sosyal ve kültürel tüm olanakları, güzellikleri ile yaşayabilmek, ancak sağlıklı bir ulaşım ile mümkündür. Açıkçası kentsel ulaşım insanların mutluluğu-mutsuzluğu anlamında önem taşımaktadır.

Kentsel ulaşım sorununun temelinde iki çelişki ve basit bir gerçek yatmaktadır. Çelişkiler çağımızın iki olgusundan kaynaklanmaktadır.

- Birinci olgu, insanların otomobile bağımlı hale gelmesi, hatta onu yaşam tarzının olmazsa olmaz bir aracı olarak görmeleridir.
- İkinci olgu ise, otomobilden çok önce kurulup gelişmiş tarihi kentlerin dokusunun otomobil kullanımı ile uyumsuzluğudur.

Kentsel yapının gerçeği olan bu uyumsuzluğu anlamayarak yeni yollar açma girişimleri olmuştur. Ancak karşılaşılan sorunlar çözülememiştir. Kısa süreler için belirli bir rahatlama sağlanmış sorun kendi talebini oluşturan yolların yeniden tıkanmasıyla ağırlaşarak sürmüştür. *Trafik tıkanıklığı-yeni yol- yeni trafik-trafik tıkanıklığı* kısır döngüsünden çıkılamamıştır. Yani görülmüştür ki, açılan yollar, sanıldığı gibi, sorunları çözememektedir.

Bu anlayışın sürdürülebilirliğinin olmadığı anlaşılmalı ve dolayısıyla yeni yollar açılması anlayışı terk edilmiştir.

Özetle :*”Talebi belirle ona uygun yolu yap.” anlayışının sonu yok. Bunun yerine, “ulaştırma sistemi yönetimi”, “talep yönetimi” ve “trafik yönetimi” yaklaşımı ile sistemi en etkin biçimde geliştirme ve yönetme, talebi denetleme, özel otomobilden toplu taşımaya yönlendirme, yayalara saygılı ve kolaylık sağlayan, bisiklet kullanımını özendiren, çevre dostu bir sistem oluşturma yaklaşımı geçerlilik kazanmış bulunmaktadır.*

2. NASIL BİR ULAŞIM, NASIL BİR ULAŞTIRMA SİSTEMİ ?

Ulaştırma öncelikle hakça, güvenli, hızlı, rahat, düzenli ve ucuz ulaşım olanağı sağlamalıdır. Ama bu kadarı yetmez.

Çünkü, ulaştırmanın diğer sistemlerden farklı olarak, önemli dışsal etkileri bulunmaktadır.

Bu dışsal etkiler :

- Ekonomiye canlılık kazandırılması,
- Kent gelişiminin planlandığı şekilde yönlendirilmesi gibi olumlu etkilerdir.

Etkilerin çoğu olumsuz niteliktedir :

- Hava, su ve gürültü kirliliği,
- Trafik
- Kıt ve değerli kent alanlarının işgal edilmesi.

Bu olumsuz etkiler, kentin yeşiline, ormanlarına, tüm canlı çeşitlerine, su havzalarına, tarihi ve kültürel varlıklarına zararlar verebilirler, hatta onları yok edebilmektedirler.

3. SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞTIRMA VE ARAZİ KULLANIMI-ULAŞTIRMA ETKİLEŞİMİ

Sürdürülebilir ulaşırma kavramı ile, gelecek kuşakların gereksinimlerini karşılama olanaklarını tehlikeye atmadan kentin (elbette ki bölgenin ve ülkenin) ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmesine en büyük katkıyı sağlayacak ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ve sürdürülmesi amaçlanmaktadır.

Sürdürülebilirlik açısından ekonomik verimlilik ve kaynakların, özellikle yenilenemeyen enerji kaynaklarının korunması önem taşımaktadır.

Toplumsal yönden ulaşım hizmetinin hakça dağılımı, toplumsal yaşanabilirlik, halk sağlığı konuları öne çıkmaktadır.

Çevreye duyarlılık konusu giderek daha fazla önem kazanmaktadır.

Bu bağlamda hava, su, gürültü kirliliği, görsel değerler belirleyici nitelik taşımaktadır.

4. İSTANBUL ULAŞTIRMASI BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRMELER

- İstanbul coğrafyası, doğal yapısı, Marmara ve Karadeniz ile kıyıları, kıtaları birleştiren doğa harikası, Boğaz , Haliç ve kıyıları, ekonomik konumu, -Tarihi ve kültürel değerleri ile çok özel bir dünya kentidir.

31.5 km uzunluğundaki Boğaz, 7.3 km uzunluğundaki Haliç ve 100 km dolayındaki Marmara kıyı şeridi ile ulaştırma bakışıyla deniz ile iç içedir.

Öncelikle belirtilmesi gereken gerçek şudur : Yalnız ulaştırma sorunu değil, İstanbul'un tüm sorunlarının kaynağı nüfus ve sanayi baskısıdır.

Asıl olan tüm öğeleriyle bütünlük içinde kentin gelişiminin sağlanmasıdır. Sorun varsa, gerçekte bu tekdir: Kentin sağlıklı gelişim sorunu. *Dolayısıyla İstanbul ulaştırması ve sorunlarının köklü çözümü, ancak ülke ölçeğinde plan ve önlemlerle sağlanabilir.*

Büyük kentlerin ve İstanbul'un ulaştırma sorununun yaşanmasında, kent dokusuna uymayan otomobil kullanımı önemli rol oynamaktadır. Kentin otomobile uyumu değil otomobilin kente uyumu gerekmektedir.

Omurgasını raylı sistemin ve denizyolunun oluşturması gereken toplu taşımanın geliştirilmesinde gerekli başarı sağlanamamaktadır. Denizin sağlayabileceği destekten yeterince yararlanılmamaktadır. Ayrıca ulaştırmanın bir bütün olduğu gerçeği unutulmuş ulaştırma türleri arasındaki eşgüdümün önemi anlaşılmamakta ya da göz ardı edilmektedir. Mevcut olanaklar verimli kullanılmamaktadır.

Bütün bunların ötesinde, çok başlı, eşgüdüm yeteneği zayıf, planlı gelişme anlayışından uzak, birbirlerinden kopuk, halk görüşünü önemsemeyen, ranta açık, günü birlik kararlar ve uygun olmayan finansman modelleriyle çözüm arayan ulaştırma yönetimi yetersizliğinin belirleyici rolünü unutmamak gerekir.

5. KENTTEKİ FİZİKSEL GELİŞME VE YAPILAŞMA EĞİLİMLERİNE ULAŞTIRMANIN ETKİSİ

Ulaştırma olanaklarını gözetmeyen arazi kullanım kararları ulaştırmanın temel konusudur. Çünkü, ulaştırma, ekonomik, toplumsal ve kültürel etkinliklerin türevidir. Bu nedenle, ulaştırma etkinliği arazi kullanımı karar-

larından kaynaklanmaktadır. Öte yandan, ulaştırma yatırımları yeni yerleşimleri ve kentsel gelişmeyi yönlendirmektedir.

Bu bağlamda Boğaz köprüleri, ulaştırmanın kent gelişimine etkisi bağlamında, ders niteliğinde bir örneği oluşturmaktadır.

Boğaz ve Marmara kıyıları olağanüstü ulaşım olanaklarıdır . Ama görmezlikten gelinmemektedir.

Boğaz kentsel, ülkesel ve kıtasal anlamda bir kesinti olarak elbette önemlidir. Ama Boğaz geçişinin İstanbul ulaştırmasının tek sorunuymuş gibi, karayolu köprü ve tünellerinin abartılı biçimde gündemde tutulması konuyu saptıran bir tavidir.

4.1.Boğaz Geçişlerinin Etkileri

İstanbul'un sorunları çok , ama en önemli, en can yakan ve giderek ağırlaşan sorun: kesinlikle ulaştırmadır. Nedense, ulaştırma adına Boğaz geçişleri ve asma köprüler ve karayolu tünelleri öne çıkıyor. Oysa, İstanbul'da neden oldukları değişimler değerlendirildiğinde, Boğaz köprülerinin sorun çözücü değil, sorun yaratıcı etkileri açıkça görülür.

Öncelikle, ulaştırmaya sanılan katkıyı sağlamadığı bir gerçektir. Çünkü Boğaz geçişleri yolcu değil, taşıtlara hizmet sunmaktadır. Gerçekten, 1972 yılına göre; 1992 yılında Boğaz'dan taşıt geçişi, 12.8 katına çıkarken , yolcu geçişi ancak 2.85 katına çıkmıştır. 2007 yılında ise, 1972 yılına göre, Boğazı geçen taşıt sayısı 30.0 katına yükselirken, yolcu sayısı ancak, 3,88 katına yükselebilmiştir.

20. yüzyıl ortalarında istihdam olanakları ile uyumlu olarak, nüfusun %80'i Avrupa, %20'si Anadolu yakasında yaşamaktaydı. Boğaz köprülerinden sonra, kaçak yapılaşmayla plansız, kontrol dışı yeni yerleşimler, örneğin bir Sultanbeyli ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla Kuzey Ormanları ve su havzaları geri dönüşü olmayan dramatik bir kaderi yaşamıştır. (1968, 1988 ve 2000 yılları hava fotoğraflarından oluşan görüntüler -Kaynak: Prof. Dr. Orhan ALTAN) .

Anadolu yakasında yaşayıp Avrupa yakasında çalışanların sayısı artmıştır. Sonuçta, nüfus/istihdam yapılanması, Avrupa yakasında (%) 65/73, Anadolu yakasında (%) 35/27 şeklinde bir dönüşüme uğramıştır. Böylece nüfus-istihdam dengesi iyice bozulmuş ve Anadolu yakasında nüfus , Avrupa yakasında istihdam fazlası olmak üzere %8'lik bir fark oluşmuştur. Bu yeni köprüleri zorlayan bu gelişmedir. Yeni karayolu geçiş olanakları

sağlanırsa, bu gelişmelerin yani yerleşimdeki dengesizlik ve tutarsızlığı artacaktır.

4.2. AVM'ler, Gökdelenler Gibi Yapılaşmaların Mevcut Altyapıya Kapasite Üstü Yükler

Şimdilerde AVM'ler yapımı dönemi yaşanmaktadır. Plansız yapılaşma ve hatta, anlaşılabilir biçimde, bazen en üst düzey yöneticilerin bile karşı çıktıkları gökdelenler furyası durmak bilmemektedir. Yerel yönetim adına, Büyük Şehir Belediye Başkanı'nın zaten yüklü bir ulaştırma ekserinde yeni yoğunluklar yaratacak gökdelen rantından yararlanma isteğine İTÜ'de gerçekleştirilen bir TV (Genç Bakış) programında tanık olmuştum. "Bu gökdelenlerden kaynaklanacak ulaştırma sorununu nasıl çözeceksiniz?" sorusuna, "Gökdeleni yapalım, ulaştırmasını da sonra düşüyoruz." demişti.

Öte yandan belediye meclislerinde yapılan imar planı değişiklikleriyle belirtilen yöndeki olumsuz gelişmeler hız kazanmaktadır.

1968- 2000

5. SONUÇ YERİNE SÖYLENEBİLECEKLER

İstanbul'un planlanması çalışmasında ormanları ve su havzalarını yok ederek kentin geleceğini karartacak olumsuz gelişmeleri önlemek için aşağıdaki temel stratejiler belirlenmiştir:

- Doğu-batı doğrultusunda gelişiminin sağlanması, sağlanması,
- TEM'in kuzeyinde yerleşime ve ulaştırma tesisine izin verilmemesi, Aynı doğrultuda ulaştırma bakımından da
- Otomobil kullanımının normalleştirilmesi,
- Karayolu Boğaz geçişlerini teşvik edecek yatırımlardan kaçınılması,
- Omurga niteliğindeki raylı sistemle bütünlüğü sağlanan denizyolu ve bunları besleyen otobüs sistemlerinden oluşan etkin bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması,
- Sistemin bütünlük içinde planlanması ve işletilmesi stratejileri öngörülmüştür.

İstanbul'un ve ulaştırmasının anayasası niteliğindeki bu stratejilere ne ölçüde uyulmuştur ve uyulmaktadır.

Bu soruya olumlu yanıt vermek olanağı bulunmamaktadır.

Çünkü, yetersiz altyapı üzerine yeni yükler getiren plansız yapılaşmalar olanca hızıyla sürmektedir.

Kısıtlı mevcut yol olanakları etkin biçimde değerlendirilmesi sağlanamamakta, otoparkı olarak kullanılmasına engel olunmamaktadır. Kaldırımlar taşıt işgalleri altında yayalar tarafından kullanılamaz durumdadır.

İstanbul için gündemde olan yatırımlarla ilgili yukarıdaki harita ve üzerindeki bilgiler yatırımlar konusundaki düşündürücü gerçeği ortaya koymaktadır. 3. Köprü, Avrasya tüneli, 3.Havaalanı, Kanal İstanbul, iki yakaya iki kent gibi bu yatırımlar plan dışıdır. Yukarıda belirtilen stratejilere de aykırıdır. Dolayısıyla bunlar, yalnız İstanbul'un ulaştırmasında değil, İstanbul'un geleceğine yarardan çok zarar getirebilecek yatırımlardır.

Bugüne kadar, "Ulaştırımda ne yapılacaksa plana dayanmalıdır, bunun için de mutlaka bilimsel nitelikte planlar yapılmalıdır" görüşünü ısrarla dile getiriyorduk. Gelineen noktada plan olsa da, çok sayıda uzmanın çabalarıyla plan yaptırılsa da, planda bulunmayan yatırımlar gerçekleşme olanağını bulmaktadırlar.

Bu durumda, İstanbul Barosu tarafından düzenlenen bir Panel'de son söz yerine şu soruyu sormak haklı ve uygundur diye düşünüyorum:

Planlamanın hukuku yok mudur ?

Plansız yatırımların, plana uymamanın sorumluluğu ve yaptırımları yok mudur?

BURAK KAAAN YILMAZSOY

Mimarlar Odası Genel Merkez Yön. Kurulu Üyesi

İmar Planlama Sürecinde Ulaşım Planlaması

Öncelikle Ankara'daki maalesef katliamı bir kez daha hatırlatmakta yarar görüyorum. Çünkü demokrasinin işletilmediği maalesef bugünlerde bunun defaatle hatırlatılması gerektiğine inanıyorum ve o yüzden yoldaşlarımıza, kardeşlerimize, arkadaşlarımıza içten başımız sağ olsun dileyerek, acımızı bir kez daha hatırlatmak istiyorum.

Bu tarz kent içi çalışmalarındaki İstanbul Baromuzun Çevre ve Kent Hukuku Komisyonunun son derece hem yerel ölçekteki bu çalışmaların kıymetli olduğunu biliyoruz, hem yerel ölçekte birebir kentliyle yaptıkları temaslar, hem de birebir bu panel forumlardaki bilimsel çerçevede değerli hocalarımızla birlikte bizleri de buluşturma imkânı verdiği için Sevgili Başkanımız aracılığıyla İstanbul Barosuna da teşekkür etmekte yarar görüyorum. Bir önceki forumdaki konuşmacılardan alarak aslında devam etmek istiyorum. İlker Hocamız hakikaten büyük bir derya, dolayısıyla yaşanmışlıkları son derece değerli ve o yüzden her zaman onu dinlemek büyük bir keyif.

Aslında burada baktığımızda ulaşım sistemleri çerçevesinde incelediğimizde mutlaka aslında Kevser Hocamızın da bahsetmiş olduğu gibi ülkelerin bu ulaşım ağları çerçevesinde sosyolojik ve kent imar planlarından bunların ayrılması mümkün değil.

Bugün bir kere sosyolojik bir çalışma da yapmak gerekiyor. Çünkü bu kentte kimler yaşıyor? Bu kent toprağı içinde bir kere engelliler olması gerekirken bugün engellilerin kent içerisindeki bu akışta göremiyoruz. Türkiye'de ortalama 12.5 engelli yaşıyor ve tabii ki değil engellileri, aslında Kevser Hocamız yaya ilişkileri bağlamında anlattığı konuda insanların Sakarya Üniversitesinde öğrencilerimiz bahsetmişti, vermiş olduğumuz çalışma alanlarına dahi giderken zorluk çekiyorlar. Orada çeşitli sesli tecavüze uğradıklarıyla karşılaşıyoruz. Aslında sorunsal sadece bütün metropollerimizde ve bütün kentlerimizde gözüküyor.

Çünkü kentleşme ve kent düzlemlerinde bu kent içi ve kent dışı ulaşım sistemleri ve yerleşmeleri bunların beslendiği bir kanal olarak da görme-

miz gerekiyor. Tabii ki ülke ve dünya ölçeğinde baktığımızda ulaştırma ve gelişmenin aslında temeli bu noktada ve toplum kalkınmasının aslında bir gücü olarak da bilgi ve kültür yönetiminin, sanat faaliyetlerinin, enerji üretiminin, sanayileşmenin ve turizm ihtiyaçlarının bir altyapısal temeli olarak ulaşım sistemlerini de iyi kurgulamak gerekiyor.

Gelişmiş ülkeler tabii ki sadece karayolları olarak değil, bütün taşımacılık sistemlerine ve teknoloji ışığında ortaya koymuşlar ki Sevgili Tayfun Başkanımız da zaten bunun bir genel çerçevesini çizdi. Ülkemizde özellikle bu süreç peki, bu karayolları ağının başlaması nasıl başlıyor?

Karayolları Genel Müdürlüğünün 1 Mart 1950 gün ve 5539 sayılı Kanunla kurulmasının ardından *"tekerlek dönsün"* sloganının aslında ilk olarak toplumsal algı da getirilmesi ve Marshall planı çerçevesindeki kapsamda karayolları inşa ve işletmeleri hızlandırılmış, aslında bu rantsal süreç ve kapitalizmin başlangıcı ve bu karayolları ağının genişletilmesi bu dönemde plansal bir süreç olarak da başlatılmıştır. Tabii bununla birlikte artan nüfus ve şehir göçü ve yöneticilerin daimi olarak bu 1950'yle başlayan esas kırılmayla birlikte otoyol ağlarının teşvikiyle birlikte otomobil kullanma süreçlerinin arttığını görüyoruz ki bazı rakamları da sizlerle birazdan paylaşmak istiyorum.

Bu noktada ulaşım planları kapsamında baktığımızda değerlendirilmesi gereken en önemli nokta da belki ulaşım ana planı yapılış amacının tam olarak da tanımlanamadığı da karşımıza çıkıyor. Bu amaçlar da şehirden şehre farklılıklar gösterse de arazi kullanım ulaşım planlamasının da aslında birbirleriyle uyum içinde olduğunu da temel hedef olması gerektiğine bakmamız gerekir. Dünyada bu hareketlilik yönünden bazı gelişmeler incelendiğinde dönemler itibariyle önemli yaklaşım ve farklılıklar ortaya çıkmaktadır. Taşıt kullanımı yüksek olan gelişmiş ülkelerin ortaya koydukları güncel ulaşım politikalarına karşı ülkemizde çevremizde hâlâ güncelliğini yitirmiş geleneksel yaklaşımların geçerli olduğu gözükmektedir.

Şimdi dünya ölçeğinde yaşanan bu deneyimler bize bazı sonuçlar çıkarıyor aslında, yeni yolları taşıt trafiği üreten bir fabrika olarak bize çıkarıyor ve taşıt kullanımının aslında logaritmik olarak artışı kentsel alanlarda yol ağı alanının da artmasına da neden oluyor. Bu da bir sarmalın bir zincirini birbirine tıkayan bir noktayı da getiriyor.

Arazi kullanım kararları çerçevesinde İstanbul planları özellikle Şişli,

Beşiktaş, Maslak aksında noktasal plan kararlarıyla merkezden desteklenen yapılaşmalar sonucu geçersiz kılınmış ve böylece bu bölgede ortaya çıkan merkezi iş alanları ve rezidansların da aslında bir nebze önünün açıldığını görmekteyiz.

Bugün İstanbul ulaşımında ortaya çıkan sorunların önemlice bir kısmı yasal ve yasal olmayan yollarla kentimizin yapılaşmış olmasından ve açık-çapası arazi kullanımında ortaya çıkan sorunlardan kaynaklandığı gözük-mekte. Yürürlükte baktığımızda yasal mevzuat açısından ulaşım sistemle-riyle nazım imar planları arasında ilişkiler incelendiğinde 3194 sayılı İmar Kanunuyla İmar Yönetmeliğinin ilgili hükümleri ulaşım sistemlerinin nazım imar planlarının getirilmesinin gerekliliğine rağmen ulaştırma planlaması-nın kentsel planlamadan bağımsız bir mühendislik konusu olarak ele alın-mış olması, merkezi idarenin Kıyı Yasası, TOKİ Yasası, Turizm Yasası ve benzeri yasalarla birlikte arazi kullanım kararları vererek, nazım plan bütünlüğünü bozması ve plan bütünlüğü içerisinde arazi kullanım ve ulaşım etkileşim bağlamında verilen kararların hiçbir hükmünün kalmaması, ıslah imar planları uygulamalarının af öncesi oluşan kaçak yapılaşmayı ya-sal hale getirmiş olması sağlıksız ve kaçak yapılaşmaları özendirmesi ve ulaştırmaya ilişkin temel kararlar verilirken bu noktada ekonomik, sosyal, kültürel önceliklerle birlikte ele alınması gereken temel etkenlerden birinin göz ardı edilmesi, otomobille veya toplu taşımaya öncelik veren ulaştırma sistemleri kent dışında yeni alt kentler kurmaya veya mevcut kentsel alan-ların yenilenmesine yönelik arazi kullanım kararları ve kentlinin yeni yapı-sında biçimlendirdiği konusunun dikkate alınmaması ve ulaşım sisteminin arazi kullanım kararlarından bağımsız olamayacağı, ulaşımın bu planların bir parçası olduğu ve arazi kullanım kararlarıyla getirilen fonksiyonların veya planda getirilen yoğunluk kararlarının doğrudan doğruya ulaşımın ve trafik yoğunluğunun etkileri konusunun dikkate alınmaması da önemli bir eksiklik olarak karşımıza çıkıyor.

Şimdi bazı veriler var aslında, 2007 yılı sonu itibariyle trafiğe kayıtlı olan toplam bazı veriler Sayın Kevser Hocamız vermişti gerçi, ama 13 022 945 araç bulunmakta, otomobil sayısı yaklaşık olarak toplam araç sayı-sının yarısını oluşturmakta ve kayıtlara göre 6 472 156 kayıtlı aracın 372 000'i minibüs, 189 000'i otobüs şeklinde bulunuyor ve 2008 Temmuz ayı verilerine göre de İstanbul'da 2 650 000 civarında taşıt bulunduğu ve 70 000 000 nüfuslu ülkemizde ortalama dikkate alındığında yaklaşık olarak 5 kişiye 1 motorlu aracın düştüğünü ve 10 kişiye bir otomobil düştüğünü ve

İstanbul'da yolculuk sayısı gelişmiş ülkelerdeki metropollerle yapılan yolculukların yarısından daha az olduğunu bir tespit olarak ortaya koymamız gerekiyor.

Şimdi karayolları tarafından ortaya konulan ve projeksiyon dikkate alındığında Büyükdere Caddesinin aslında günlük ortalama kapasitesi 100 000 olarak hesaplanmasına karşı yeni gökdelenlerin açılması aslında kapasitenin üçe katlanmasına neden olmuştur. İstanbul'un işte bu noktada boğaz köprüleri işte diyoruz ya, aslında boğaz üçüncü köprü'nün bir cinayet olduğunu 1994'te söyleyenlerin bugünkü bu rant sarmalındaki zincire nasıl alet olduğunu aslında ya da o aletin ta kendisi olduğunu da bir göstergesi olarak karşımıza çıkıyor. Dolayısıyla tek merkezîyetçilik ve İstanbul'un kuzeyini orman ve su havzalarını aslında korumamız gerekiyor.

İstanbul'da karayolu taşımacılığının genel yüzdesel dağılımına baktığımızda İETT taşınan yolcu yüzdesi bakımından yüzde 12'lik, özel halk otobüslerinin yüzde 10'luk bir orana sahip olduğunu, otomobilinse yüzde 34-34.5 oranda ve dolmuş taksiyle birleştirildiğinde yüzde 3'lük bir oran olduğunu ve karayolunun aslında yüzde 92'lik bir oranı teşkil ettiğini görüyoruz. Çünkü deniz ulaşımı, çünkü Sevgili Başkanımızın da bahsettiği gibi metro ağı ulaşimleri ve raylı sistemlerin bilerek hani demir ağlarla ördük diyorlar ya şimdi, bilerek nasıl bu ağın ördüğüne ve unutturulmaya çalışıldığının aslında bir kanıtı ve resmi olarak da göstergesi.

İşte bakın, demir ağların taşımacılığındaki yüzdesine bakalım. Devlet Demiryollarının taşınan yolcu sayısı yüzde 1, hafif metro yüzde 1.7, metro 1.24, tramvay 1.68, İETT tramvay 0.04 ve raylı sistem toplamda yüzde 6 bile değil .

Deniz ulaşımının yüzde 2.22, raylı sistemin 5.94 ve karayolu sisteminin de yüzde 91.83 olarak karşımıza çıktığını görmekteyiz. Dolayısıyla aslında kentler yaşadığımız alanda biz insanlar için olduğunu unutmamamız gerekiyor ve kentsel ulaşımında ana hedef insanların hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik bir biçimde ulaşım ve erişimin sağlanmasını sağlamamız gerekiyor. Köprüler ve ulaşım bakımından baktığımızda kısaca birkaç başlık altında iki yakayı birbirine bağlayan köprüler üzerinde trafik günlük İstanbul trafiğinin yüzde 11'ini oluşturmaktadır. Boğaziçi Köprüsü üzerinden geçen araçların yüzde 90'ı, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü üzerinden geçen yaklaşık yüzde 86'sı özel araçlardan oluşmaktadır. Köprüler üzerinden geçen özel araçların yaklaşık yüzde 90'ı yolcuların yaklaşık olarak yüzde 40'ını taşıdığı da bir not olarak da gözükmektedir.

Peki, “*nasıl bir ulaşım*” başlığıyla birkaç ana konular kapsamında geçecek olursak, kentte yaşayan insanların oluşturduğu yerel örgütlenmeler ilgili meslek odaları ve çok ilginçtir ki Normalde biz derslerimizde, aldığımız derste ve verdiğimiz eğitimlerde üniversitelerde diyoruz ki 6 dakika içerisinde bir öğrencinin, ana sınıf öğrencisinin ulaşması gerekiyor, ama bırakın şimdi biz “*Okulumda Dokunma İnisyatifi*”nin bir dönem oda temsilcisiydim ve İstanbul İl Milli Eğitim Müdürüne gittiğimiz zaman, dönemin İl Milli Eğitim Müdürüne gittiğimiz zaman -tabii o zamanlardaki bu kentsel mücadelede daha yeni ben de emekliyordum- dedik ki: “*Siz okulları satacakmışsınız, okulları kapatıyormuşsunuz ve hatta kampüs sistem kuracakmışsınız. Böyle bir şeyler söyleniyor, doğru mudur*” Bir ilk ağızdan İstanbul’dan birisi olarak şunu söyledi: “*Siz korkmayın*” Ben de bir anda o kadar sevindim ki tabii o dönemin ilk emeklemelerinin saflığıyla içimden hah dedim, tamam, doğru, demek ki İl Milli Eğitim Müdürü atanmış, ama şunu söyledi: “*Biz arsa bedeli ilk aşamada yüksek okullara satacağız. Dolayısıyla bunları ve sonucunda aslında esas amacımız kampüs sistem kurmak. Yani belli merkezler olacak, o merkezlere taşımacılıkla eğitim vermeyi devam ettireceğiz*” Şimdi mantalite bu olduğu zaman tabii ki biz herhangi bir toplantılara zaten davet almıyoruz ya, oradaki yerel halkın vermiş olduğu haberle duyumsayarak gittiğimizde , belediye başkanı, tamam, teröristler geldi ifadesiyle bir meslek örgütü temsilcisi olarak karşılaşıyoruz.

İstanbul kent içi ulaşımının yönetimi aslında tek merkezle ilgili birimlerle koordineli ve demokratik olması gerekiyor ve yaşama geçirilen projeler kamuoyuna zamanında, yani “*mış*”larla değil, bu budur, bu budur dememiz gerekiyor. Bugün Fındıklı Parkıyla ilgili bile tam olarak bilemediğimiz hep “*mış*”lı ifadelerle plan süreçlerini takip etmeye çalışıyoruz. Verilen soru önergelerine de zaten doğru düzgün cevap verilemiyor. Tabii çok söyleyecek bir şey var aslında, ama sadece şu konuyla bitirmek istiyorum,

bir Kızılderili atasözü der ki: “*Son ırmak kurduğunda, son ağaç yok olduğunda, son balık öldüğünde beyaz adam umarım paranın yenmeyen bir şey olduğunu anlayacaktır*”

III. OTURUM

Ulaşım ve Çevre

Av. ALEV SEHER TUNA- Sayın Engin Algül, Doç. Dr. İsmail Şahin ve Çevre Mühendisi Menekşe Kızıldere, buyurun. Engin Algül Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi eski başkanı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Raylı Sistem Teknik İşler eski müdürü ve şu anda da aynı zamanda bilirkişilik yapan bir uzmanımız.

Konumuz: *“Kent İçi Ulaşım ve Çevre”* olması nedeniyle sabahki oturumumuzda ulaşım hakkından başladık, hukuki düzenlemelerden bahsettik İstanbul’da yapılan bir anket, insanlara ucu açık sorularla *“İstanbul’da en büyük sorun nedir”* diye sorulmuş, yüzde 60 oranında ulaşım ve trafik cevabını almışlar.

Ancak *“kent içi ulaşım ve trafiği en önemli sorun mudur”* diye sorulduğunda yüzde 98 olarak evet cevabı almışlar. Yani bu demektir ki İstanbul’da yaşayan vatandaşların yüzde 98 birinci sıradaki sorunu ulaşım.

ENGİN ALGÜL

TMMOB Makine Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
3. Dönem Yön. Kur. Başkanı
İBB Raylı Sistemler /Teknik İşler (E) Müdürü Uzman Bilirkişi

İstanbul'da Kent İçi Ulaşımı ve Trafik Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri Ulaşımında Raylı Sistem Ve Deniz Yolunun Önemi^[1,2]

1. SUNUŞ

Ulaşım: insanların bireysel ve toplumsal gereksinimleri için bir coğrafi konumdan bir başka konumda yerlerini değiştirme sürecidir.

İnsan, işine okuluna, doğaya, suya, yeşile, sevdiklerine, birbirine ulaşmak durumundadır. İnsanların bir araya gelmesini gerektiren her türlü süreç (kültürel, üretim sel, vb.) kaçınılmaz olarak ulaşımı gerektirir.

Ulaşım; esasen bir amaç olmayıp, kentsel yaşamın, ulusal kalkınma ve gelişmenin aracıdır.

Ulaşımında temel öğe(özne) insandır. Bu nedenle; ulaşım politikalarında temel yaklaşım, taşıtların değil insanların hareketliliğini öne çıkaracak tarzda ulaşım alt yapısı ve araçlarını en verimli biçimde kullanmak olmalıdır.

Nüfusu itibarıyla 26 batı Avrupa ülkesinden büyük olan İstanbul; ülkemizin sos yo-ekonomik ve siyasal sorunlarına bağlı olarak, kırsal kesimden sürekli göç almaktadır.

Gerek bu önlenemez göç dalgası, gerekse nüfus artışı; kenti her yıl orta ölçekte bir Anadolu kenti kadar büyötmektedir.

Kentte; farklı gelir, eğitim ve kültür gruplarından oluşan yaklaşık 14,5 milyon insanımız yaşamakta ve nüfusun tamamına yakını hareketli haldedir.

Kentte nüfusu artışı; yolculuk talebi artışına ve bağlı olarak, araç sayısı artışına neden olmaktadır.

TÜİK verilerine göre ülkemiz de trafiğe kayıtlı araç sayısı 2015 yılı Haziran ayı sonu itibarıyla 19 milyon 407 bini aşmıştır. İstanbul 'da trafiğe kayıtlı 3,5 milyon aracın 2 milyon 364 bini otomobildir ve her gün yaklaşık 655 adet yeni araç trafiğe katılmaktadır.

Avrupa ülkelerine ve ABD'ye oranla çok daha az özel araç sahipliğine rağmen, kent içi toplu yolcu taşımacılığı, söz konusu ülkeler ile mukayese edilemeyecek kadar yetersizdir.

Kent halkı; rahatlıkla kullanacağı bir toplu taşıma sistemi olmaması nedeniyle doğal olarak özel araçlarını kullanmaktadır.

Kentin tarihi, kültürel, doğal dokusu ve topografyası; kara ulaşım alt yapısının daha fazla gelişmesine izin vermemektedir.

Merkezi ve yerel yönetimlerin, kentin doğal, tarihi ve estetik çevresini dikkate almayan, çağdaş kent planlama ilke ve metotlarına dayanmayan arazi kullanım politikaları ve alt yapı, konut, ticaret, sanayi alanları ile ilgili proje uygulamaları, çarpık yapılaşma ve yetersiz denetimleri; esasen yetersiz olan kent içi ulaşım alt yapısını daha da yetersiz hale getirmiştir.

E-5, E-6 ve Şişli'den Hacıosman'a değin uzanan Büyük dere Caddesi ve benzeri kent içi ulaşım ana arterleri üzerinde yapılan ve yapılmaya devam eden gökdelen, AVM benzeri projeler kent içi ulaşımına ilave yeni yükler getirmiş ve getirmeye devam etmektedir. Bu durum; esasen ulaşım planlaması ve alt yapısı yetersiz olan kentte, trafiğin yavaşlayıp, hatta zaman zaman durma noktasına gelmesine, seyahat sürelerinin uzamasına neden olmaktadır.

Hollandalı navigasyon sistemi üreticisi "Tom Tom" firması tarafından hazırlanan, kentler de trafiğinin günlük tıkanıklık oranını gösteren veriler göre; İstanbul, yüzde 57 ile 146 dünya kenti içinde en kötü trafiğe sahip olan şehir olmuştur.

İstanbul'da; zirve / pik saat tabir edilen işe gidiş ve dönüş saatlerinde, ortalama 15 km bir yol için trafikte geçen süre 1,5 saati aşmaktadır.

Kentteki yolculuk sayıları ve sürelerindeki artışa bağlı olarak; trafikteki araç egzoz emisyonlarından kaynaklanan hava kirliliği ve gürültü artmaktadır. (3) (<http://ulasimkaynaklicevresorunu.blogspot.com>)

Kent içi yollarda hareket halindeki araçlar; özellikle trafiğin yoğunlaştığı zirve saatlerde, kavşaklarda ve diğer yol kesimlerinde yavaşlayıp hızla-

rının düşmesi, hatta zaman zaman duraklayıp rölanti de çalışmaları esnasında, o an buldukları yerdeki, karbon dioksit ve karbon monoksit emisyon yoğunluğunu artırır. Araçların hızlanma ve sabit hızla hareketleri esnasında ise azot oksitleri emisyonları artar.

Birçok kirlilik şeklinde olduğu gibi, hava kirliliği de; siyasi sınır tanımaz. Meteorolojik koşullar yardımıyla, oluşturduğu ortamdan çok uzak mesafelerde de etkili olur.

Araçlarda kullanılan yakıtların yakma sistemleri aracılığıyla oluşturduğu emisyonlar, hava kirliliğini oluşturan en önemli faktördür.

Araçların atmosfere saldığı kükürt dioksit, azot dioksit ve partiküller; “asit yağmuru” şeklinde yeryüzüne geri dönerek, kentin su toplama havzaları ve barajlarındaki suların yaş ve kuru çökeltme yoluyla kirlenmesine neden olur.

Ulaşım kaynaklı kirlilik; sanayi, enerji ve ısınma dan gelen kirlilikler toplamından daha fazladır.

ABD verilerine göre; orijinleri itibarıyla hava kirliliği oranları şöyledir.

- Ulaşım % 60
- Sanayi % 17
- Enerji % 14
- Isınma % 9

Tüketilen yakıt göz önüne alınarak; İstanbul'da karayolu ulaşımından kaynaklanan Co2 salımı;1990-2007 yılları arasında %37 artarak 6,5 milyon ton / yıl dan 8,9 milyon ton / yıl a çıkmıştır.(H.GERÇEK-O.DEMİR 2008)

Ülkemizde son yıllarda, özellikle büyük kentlerimizde, motorlu araç sayısının hızla artışına bağlı olarak, ulaşım kaynaklı çevre sorunlarından bir diğeri de; kent halkını rahatsız edici, beden ruh sağlığını olumsuz yönde etkileyen özelliği ile gürültü dür.

Gürültünün 45 desibelin üzerinde olması; çevredeki yerleşim birimlerinde yaşayanlar da biyolojik rahatsızlıklara neden olmaktadır.

Kent içi Ulaşım kaynaklı Çevresel Sorunlar; hiç şüphesiz kent yaşamının daha da dayanılmaz hale gelmesine neden olmaktadır. Bu durum; kentlinin, beden ve ruh sağlığının olumsuz yönde etkilenmesine bağlı ola-

rak üretim kayıplarına neden olmaktadır. İstanbul'da trafik sıkışıklığı nedeniyle, yalnızca israf edilen yakıtın, yıllık tutarı 5,5 milyar lirayı geçmektedir. Diğer bir ifadeyle; araç başına 5 depo / yıl yakıt boşa gitmektedir.

Yer altı raylı sistemi metroların dünya da öncüsü sayılabilecek "Tünel" 1876'da ve "Elektrikli Tramvay" 1914 yılında İstanbul 'da hizmete girmiş olmasına rağmen; 1950 yılı sonrası takip edilen ulaşım politikaları nedeniyle, kent içi yolcu taşımacılığında, raylı sistemler ile taşınan yolcu sayısı, dünya metropol kentlerindeki sayının çok altındadır.

Dünyanın önemli metropollerinde, metro hattı uzunlukları ve kentte günlük taşınan yolcu sayısı içindeki payları; Londra 442 km - % 72, Moskova 301,2 km - % 77, Paris 214 km - % 87, Tokyo 310,3 km - % 96 ve New York 1355 km - % 77 iken;

İstanbul' da, 49 km si tramvay,72 km si banliyö, 20 km si ise hafif metro hattı olmak üzere, raylı sistemlerin toplam uzunluğu 170 km ve taşınan günlük yolcu sayısının, toplam yolcu sayısı içindeki payı yüzde 10,17 ve toplu taşıma içindeki payı ise yüzde 19 dur.

Kent içi toplu taşımacılığın başarılıp başarısız olduğu; ulaşım alt yapı planlaması ve uygulaması ile ulaşım sistemleri işletmesinin ne denli çağdaş bilimsel kriterlere uygun olarak yapılıp yapılmadığına bağlıdır.

İstanbul; İki yarım ada üzerinde denizler ile çevrili ve haliç gibi bir su yoluna sahip olma özelliğine rağmen; ulaşım politikaları ve uygulamalarda ki yetersizlikler nedeniyle deniz yolundan gerektiği şekilde yararlanılmamaktadır.

Yerel ve merkezi yönetimin finans kaynaklarını kullanımında; raylı sistem ve deniz yolu ile kent içi toplu yolcu taşıma sistemlerine öncelik vermek yerine, trafik sorunun yoğunlaştığı noktalarda, iyileştirme, düzeltme uygulamaları ve yeni sistem ilaveleri tarzında ki anlık geçici önlemler, sorunların temelden çözümü yerine, ertelenerek büyümesine neden olmaktadır.

1/100 bin Ölçekli Çevre Düzeni Planında yer almamasına rağmen; otomobiller için kara yolu bağlamında 3. köprü, otomobil tüp geçidi, bağlantı yolları gibi uygulama projelerine dayalı politikalar, kent gerçeklerine uygun değildir.

Trafik sıkışıklığını açmak için yeni yollar açılması, İstanbul Boğazı ve kara yolu üzerine araç geçişleri için yeni köprüler yapılması; bir taraftan kentin yeşil alanlarının yağmalanıp talanı ile plansız yeni yerleşim alanlarının teşvik edilmesine neden olurken, diğer taraftan yeniden trafik sıkışıklı-

ğı gibi bir kısır döngüye neden olmaktadır. (4) (<http://istanbulaucuncubogazkoprusu.blogspot.com>)

Haydarpaşa ile Yenikapı'yı birbirine bağlayacak olan yeni "tüp tünel geçit" projesinde Avrupa ve Anadolu yakaları arasında geçiş yapacak araç sayısı 80 bin /gün olarak planlanıyor. Tarihi yarımada günde 80 bin aracı sokacak söz konusu uygulama; İstanbul trafiğini daha da içinden çıkılmaz bir hale getirecektir.

Ülkemiz nüfusunun % 1'i, ulusal gelirden % 54 pay alırken, nüfusun % 99' u 'ünün ulusal gelirinin % 46'sını paylaşmaktadır. Gelir dağılımının bu denli adaletsiz olduğu ülkemiz de toplu taşıma ücretlerinin dar gelirli için pahalı olduğunun ifade edilmesi, kaçınılmazdır.

2.1.1. KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ ALT YAPISI

Ulaşım alt yapısı: Yollar, her türlü taşıt depolama, aktarma alanları, terminal alanları, duraklar, istasyonlar, yolcu iskeleleri, denetim ve yönetim işlevlerine ilişkin ışıklı trafik işaretleri ve bunların birbirleri ile ilişkilendirilmesini sağlayan, trafik adaları gibi öğeleri, güç istasyonlarını ve alt istasyonlarını, köprü vb. sanat yapılarını ve diğer teknik öğeleri kapsamaktadır.

Ulaşım üst yapısı: En önemli öğeler; taşıtlar ve trafiktir.

Yol; hem yaya, hem de taşıt türlerine göre ayrı ayrı yapıım özelliği gösteren yolların tamamını kapsamaktadır.

Trafik; hem taşıt hem de yaya trafiğini içermektedir.

Kentsel yol; taşıtlar ve yayalar için ayrılmış bölümleri, yani platform ve kaldırımı ile bir bütündür, dolayısı ile üzerinde her iki trafik birden yer almaktadır.

- Kent içindeki asfalt kaplı yolların; zemin durumuna, hâkim trafik cinsine ve yoğunluğuna göre projelendirilmemeleri, asfalt kaplamasını teşkil eden karışımların hazırlanmasında, serilip sıkıştırılmasında gerekli özenin gösterilmemesi kısa sürede bozulup fonksiyonlarını yitirmelerine neden olmaktadır.
- Yine gerek proje uygulamaları gerekse TEK, İSKİ, İGDAŞ, TELEKOM vb. kurumların alt yapı çalışmaları nedeniyle bozulan yolların onarımları bir plan dahilinde gerekli şekilde ve hızlı yapılamadığından söz konusu bu yollarda; hızlı ve sürekli bir trafik akışı sağlanamamaktadır.

- Yolların hemen hemen tamamında; yağış sularının drenajı açısından yeterli enine eğim, kanava ve rögar bulunmaması ve mevcut rögarların sık sık temizlenip fonksiyonel halde bulundurulmamış olması; yağışlı havalarda yayaların yol boyunca yürümelerini engellediği gibi araç trafiği hızını yavaşlatıp, zaman zaman tamamen durdurabilmektedir.
- Her yağmur sonrası, özellikle kent içi karayolu ulaşım arterlerinde, oluşan sel, su baskını ve göllenmeler söz konusu ulaşım alt yapısında yaşanan olumsuzlukların en belirgin örneğidir.
- Kışın kar ve buzlanmayla yapılan mücadelede gereğinden fazla tuz kullanımının, yollarda meydana getirdiği hasar onarımlarının uzun süre devam etmesi; trafikte ek tıkanıklıklara ve çok büyük miktarlarda da kaynak tüketilmesine neden olmaktadır.
- Yollardaki aydınlatma, standartların çok altındadır. Bu durum yaya ve taşıt trafiğinin güvenliğini düşürmektedir ve kazalara neden olmaktadır.
- Kavşaklardan bazılarının sinyalizasyon düzenine sahip olmayan eş düzey kavşak tipindedir. Sinyal düzenine sahip kavşakların çoğunda da devre ayarları, yollardan gelen trafik yüküne uygun ayarlanmadığından kavşağın kapasitesi düşmekte, beklemelemlerden dolayı zaman kayıpları normalin çok üzerinde olmaktadır.
- Yol ve kavşaklardan bazılarında trafik ve işaret çizgileri ya tamamen yoktur ya da yok denecek kadar azdır. Olanların da bir kısmı ya hatalı ya da güvenilirliğini yitirmiştir.

Yapılacak bir iş programı doğrultusunda;

- Kentteki yollar; enine eğim, kanava, rögar, drenaj, kaplama, kod farkı, bordür ve benzeri yönlerden geometrik ve fiziksel standartlara uygun hale getirilmelidir.
- Yollar, fiziki engel teşkil eden ağaç dalları ve benzerlerinden arındırılmalıdır.
- Yolcu bindirme ve indirmede; trafik akışına engel olmayacak tarzda cep durakları yaygınlaştırılmalıdır.
- Yollarda şişe boynu / huni oluşumlarını ortadan kaldıracak fiziki ve geometrik düzenlemeler yapılmalıdır

- Kara noktalar ve çevresel engeller saptanarak iyileştirici önlemler alınmalıdır.
- Kent yollarının aydınlatılması, standartlara uygun hale getirilmelidir.
- Sinyalizasyon düzenine sahip olmayan eş düzey kavşaklar ve sinyal ize kavşaklar da, trafik yük ve yoğunluklarına uygun tarzda, faz ve yeşil dalga uygulamasına geçilmelidir.
- Yol ve kavşaklarda eksik trafik işaret, çizgi, ışıklandırma ve kent bilgilendirme sistemleri tamamlanmalı, geceleri de fonksiyonel olmaları sağlanmalı, hatalı olanlar güncelleştirilmelidir.
- Ana arterlerdeki işaretler; sürücüler tarafından daha iyi algılanmaları sağlanacak tarzda yatay olarak yol yüzeyinde düzenlenmelidir.
- TELEKOM, İGDAŞ, İSKİ, TEK vb. kurum ve kuruluşların gerek yeni yatırım gerekse büyük tevzi ve entegre yatırımları için yapacakları alt yapı çalışmalarının; "Ulaşım Otoritesi" nin belirleyeceği takvim ve iş program doğrultusunda yapılmasına özen gösterilmelidir. Bu konudaki işlerin belirlenen zaman ve sürede yapılabilmesi için; gerekirse "Ulaşım Otoritesi" nde bu amaçlı oluşturulmuş fondan ilgili kurumlara finans desteği ile teknik ve diğer lojistik destek sağlanmalıdır.
- Kar ve buzlanmayla mücadele de; meteorolojik verilere dayalı olarak kar yağışının 2-3 saat öncesi kentin ana arterlerinde uygun kimyasallar püskürtülmelidir. (Bunun için araç -gereç alımı ilgili yeni bir ek bir yatırıma ihtiyaç yoktur. Yazın kullanılan kışın atıl olarak araç parklarında bekleyen arozöz ve benzeri araçlarda yapılacak maliyeti yok sayılacak küçük modifikasyonlar sonucu bu tür araçlar kullanılması mümkündür.)

2.1.2. YAYALAR ve BİSİKLET YOLLARI İÇİN ALT YAPI

Yaşama hakkına saygı, can güvenliğinin sağlanması en öncelikli konudur.

Çağdaş Kentlerde, yaya ve engelli haklarını gözeterek yapılacak düzenlemelerin; sağladığı ekonomik, sosyal, kültürel ve çevresel yararlarının kenti daha yaşanılır ve güzel kılacağı asla unutulmamalıdır.

Yaya, engelli ve bisiklet yollarına önem veren kentsel düzenlemelerin; kent kültürünün gelişmesinde ve demokratik katılımcılıkta önemli bir işleve sahip olduğu bilinmeli ve aşağıda belirtilen önlemler alınmalıdır.

- Kentler; içinde yaşayan tüm insanların aynı yeterliliğe sahip olmadıkları göz önünde bulundurarak, kentli nüfusun ihtiyaçları düşünülerek, bütünlüklü bilimsel çalışmalar ile planlanmalıdır.
- Kent içi ulaşım projeleri ve kentsel tasarım detayları, ergonomik çözümler ihtiva eden ve standartlarına uygun olmalıdır.
- Planlamada; Engelsiz şehir yaratmak amaçlanmalıdır.
- Geçiş üstünlüğünün her zaman yaya ya ait olduğu ilkesi ile yaya ve taşıtlar için; birbirinin hareket kabiliyetini kısıtlamayan ve engellemeyen düzenlemeler acilen yapılmalı ve yaya güvenliği koşulları sağlanmadan taşıt yolları kullanıma açılmamalıdır.
- Sinyali ze edilmiş (ışıklı) yaya geçitlerinde; geçiş süresi en yavaş yaya olan yaşlı, engelli ve çocuk hızına göre belirlenmelidir.
- Yayalar için yeterli sıklıkta ve güvenli yaya geçitleri oluşturulmalıdır.
- Kentin merkezleri yayalarıdır. Bir program dâhilinde; sağlık, eğitim, merkezi iş alanları, yeşil alan ve dinlenme tesisleri çevresinde, istisnai durumlar dışında tamamen taşıt trafiğine kapalı yayalaştırma bölgeleri ve meydanlar yaygınlaştırılmalıdır.
- Durak, peron, istasyon, iskele ve transfer merkezi gibi toplu taşıma mekânlarına yaya ve engellilerin güvenli, seri erişilmesine olanak verecek yaya ulaşım yolları tesis edilmelidir.
- Yaya kaldırımlar yayalara aittir. Kaldırımların; yayaları engelleyen satış büfeleri, masa, sandalye, taksi durakları, park eden araçlar, reklam panosu vb. ile işgal edilmesi önlenmelidir.
- Yaya Kaldırımları her türlü mevsim koşulunda ve araç trafiğinde güvenliği sağlanmış, rahat ve kesintisiz bir şekilde yürümeye elverişli hale getirilmelidir.
- Kent merkezindeki yaya geçişlerinde; üst-alt geçitler tercih edilmelidir.
- Ülkemiz nüfusunun %12'si engelli kişilerden oluşmaktadır. Engel-

liler; içinde yaşadıkları fiziksel çevre, sahip oldukları fiziksel işlev bozuklukları ve yetersizliklerinin yol açtığı sınırlamalar nedeniyle büyük sorunlar yaşamaktadırlar.

- Kentte hiç de “azınlık” olmayan yaşlı, çocuk ve engelli nüfusun; engelsiz, güvenli ve rahat yaya ulaşılabilirliği ve erişilebilirliği sağlayacak yaya yolları tesis edilmelidir. (5) (<http://kentlerdeengelsizyayam.blogspot.com.tr/>)



- Yaya yolu/kaldırım genişlikleri, yardımcı araç ve tekerlekli sandalye kullananların geçebileceği genişlikte olmalıdır.
- Engelli kişiler için hemzemin yaya geçitlerinin olması bir zorunluluktur.
- Görme özürlüler için üretilen, konum ve trafik işaretlerine ilişkin bilgi veren sesli kumanda cihazı ve benzeri yardımcı araçların kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Yaya geçişleri, kaldırımlar, rampalar ve peronlar da kullanılan zemin kaplama malzemeleri; özellikle engelli ve yaşlıların uygun, ergonomik norm ve standartlarda yapılmalıdır.
- Kent topografyasının olanak verdiği bölgelerde bisiklet yolları inşa edilmelidir

2.1.3. TAŞIT PARKI İÇİN ALT YAPI

- Kent içinde alternatif toplu taşıma hizmet etkinliğinin yetersiz oluşu, kent içinde dolaşan otomobil sayısında artışına neden olmaktadır.
- Kent içi trafikte artan araç sayısına bağlı olarak, özellikle merkezi böl-

gelerde; yolların ve yaya kaldırımlarından birçoğu yol içi park olarak kullanılmaktadır.

- Bu durum, yolların kapasitesinin düşmesine, trafik akımının gittikçe güçleşmesine ve sonuçta ekonomik kayıplara neden olmaktadır.
- Özel otomobil kullanımı teşvik edecek, kent merkezlerinde yeni büyük ölçekli yüksek maliyetli oto park yatırımlarına izin verilmemelidir.
- Yük taşıyan araçlar için park yerleri, bekleme istasyonları kent merkezi dışında düzenlenerek trafiği engellemelerine izin verilmemelidir.
- Taksilerin kent yollarında boş dolaşmalarını engelleyecek cep duraklar yaygınlaştırılmalıdır.
- Özellikle raylı sistemler vb. toplu taşıma sistemlerine entegre olabilecek tarzda Raylı ulaşım sistemlerin başında ve sonunda otomobil ve bisiklet park alanları yaygınlaştırılmalıdır.
- Engellilerin kullandığı motorlu taşıtlara uygun park yeri düzenlemeleri kent genelinde yaygınlaştırılmalıdır.

2.2. KENT İÇİ TOPLU TAŞIMACILIK

Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı						
İŞLETME	Araç Adedi	%	Yolculuk/gün	%	ÖZEL	KAMU
İETT Metrobüs	334	0,02	715.000	5,28	<u>KARA: 87,30</u> Özel: 72,23 Kamu: 15,07	
İETT Otobüs	2.279	0,12	1.324.837	9,79		
ÖHO	2.107	0,11	1.475.274	10,90		
İstanbul Otobüs A.Ş.	240	0,01	106.797	0,79		
Otomobil	1.821.694	96,79	3.182.534	23,52		
Dolmuş Taksi	572	0,03	110.000	0,81		
Minibüs	6.361	0,34	1.850.000	13,67		
Taksi	17.395	0,92	1.100.000	8,13		
Servis oto	30.159	1,60	1.950.000	14,41		
TCDD	58	0,003	144.801	1,07		<u>RAYLI:10,17</u> Özel: 0,00 Kamu: 10,17
Hafif Metro	80	0,004	289.470	2,14		
Metro	124	0,007	268.659	1,99		
Cadde Tramvayı	155	0,008	587.448	4,34		
İETT Tramvay (Nostaljik Tramvay)	4	0,0002	5.000	0,04		
Moda Tramvay	8	0,0004	3.224	0,02		
İETT Füniküler	2	0,0001	14.000	0,10		
Kabataş Füniküler	4	0,0002	54.808	0,41		
Teleferik	8	0,0004	9.039	0,07		
Şehir Hatları AŞ	34	0,002	146.798	1,08	<u>DENİZ: 2,53</u> Özel: 1,44 Kamu: 1,08	
İDO	54	0,003	94.806	0,70		
Deniz Motorları	393	0,02	100.250	0,74		
TOPLAM	1.882.065	100	13.532.745	100		

2.2.1.1. OTOBÜS İŞLETMECİLİĞİ

Kara yolu toplu taşıma sistemi otobüs işletmeciliği, mevcut hatlar üzerinden değerlendirildiğinde;

- Avrupa yakasındaki hatların en büyük dağıtım merkezi, Taksim, Mecidiye köy, Eminönü ve Beyazıt bölgeleridir. Avrupa yakasındaki hatların güzergâhı daha çok kuzeyden olmak üzere doğu-batı eksenli olup, E-5 üzerinden güneybatıda Bakırköy ve Küçükçekmece'ye kadar gelebilmektedir.
- Kent genelinde hizmet verilen otobüs hatları sayısının üçte biri Anadolu yakasındadır ve en büyük dağıtım merkezi Kadıköy ve Üsküdar bölgeleridir. Güzergâhlar; kuzey ve E-5 üzerinden olmak suretiyle doğu-batı eksenlidir.
- Öncelikle Ulaşım Etütleri doğrultusunda filodaki araç sayısının talebe uygun olarak artırılmasına özen gösterilmelidir.
- Kaynak yaratmak için minibüsler şirketleşmeye özendirilmelidir. Böylelikle hem otobüs filosu artırılır, hem de minibüslerin trafikten tedricen çekilmesi sağlanmış olur.
- Raylı ulaşım koridorlarına paralel hatlarda ki otobüs işletmeciliği tedricen azaltılarak zaman içinde tamamen kaldırılmalıdır.
- Aynı başlangıç noktalı hatların ortak olan güzergâhları boyunca tek hat tesis edilmeli, ayrışma noktalarında tesis edilecek aktarma/transfer merkezlerinden hatlar başlatılmalıdır.

Örneğin Taksim, Eminönü ve Beyazıt başlangıçlı; Atatürk Bulvarı, Ordu, Millet ve Vatan caddelerini kullanan hatlar için sur dışı ve Yenibosna' ya kadar tek ortak hat tesis edilerek, kentin dış bölgelerine ulaşacak hatlar sur dışı ve Yenibosna da tesis edilecek transfer merkezlerinden, başlatılmalıdır.

Böylelikle sefer sayısı ve süresi azalmasına bağlı olarak, otobüslerle arz edilecek kapasite artırılmış olacak ve hizmetin kalitesi iyileştirilecektir.

Ayrıca bu uygulama sonrasında kaldırılacak hatlar ile birlikte peronların kaldırılmasıyla; kent merkezlerinde değişik amaçlarla yararlanabilecek geniş alanlar yaratılmış olacaktır.

- Toplu taşıma sistemlerin bütünselliği içinde deniz taşıma sistemi iskelelerine ve raylı sistem istasyonlarına dikine hatlar oluşturularak hem kentin değişik iç bölgelerinin ulaşım talebi karşılanmalı hem de söz konusu sistemler için kaynak yaratılmalıdır.
- Kısıtlı duraklamalı Ekspres hatlar yaygınlaştırılmalıdır.
- Otobüs işletmeciliğinin kalitesini yükseltmek için, araçlara ait bilgilerin, kullanıcılar tarafından rahatça öğrenebileceği tarzda gerek otobüslerde gerekse durak ve transfer merkezlerinde bilgilendirme sistemleri yaygınlaştırılmalı, yine bu amaçlı ücretsiz 800' lük telefon hatları tesis edilmelidir.
- Engelliler için düşük platformlu ve rampalı daha düşük yolcu taşıma kapasiteli araçlar ile belirli zaman aralıklarında en azından önemli arterlerde hizmet verilmelidir.

2.2.1.2. METROBÜS

- Metrobüs sistemi; yatırım maliyeti ve işletme giderleri dikkate alındığında kendi içinde yetersizdir ve kapasitesi itibarı ile talebi karşılayacak düzeyde değildir.
- E-5 Karayolunun güvenlik şeritleri alınarak, metrobüse tahsis edilen yol; hem motorlu taşıtlara ayrılan yolu daralttı hem de metrobüs yolundaki kaza olasılığını artırdı.
- Üstelik Metrobüs sisteminde çalışan araçlardan biri bozulunca sistem çöküyor.
- Metrobüs güzergâhı; sistemin ekonomik ve teknik ömrü gözetilerek, bir plan dahilinde mevcut olanlarla entegre olacak şekilde raylı sisteme dönüştürülmelidir.

2.2.1.3. MINİBÜS

- Avrupa yakasında çalışan minibüslerin güzergâhı ise Bakırköy üzerinden kuzey doğu yönüne bir yay çizmek suretiyle Esenler'e kadar uzanan bir hattır. Bu yayın dışında kalan güzergâhlar olmasına karşın, minibüslerin geneldeki yol güzergâhı E-5 üzerindedir.
- Minibüs esnafının şirketleşmeleri teşvik edilerek, alternatif iş alanları yaratarak trafikten tedricen çekilmeleri sağlanmalıdır.
- Otobüs hatlarının dışında, daha az yoğun yerleşimlerde hizmet vermeleri sağlanmalıdır.

2.2.2. RAYLI ULAŞIM SİSTEMLERİ

METRO, HAFİF RAYLI TAŞIMA SİSTEMLERİ VE TRAMVAYLAR

- Bu gün sistemde,5 metro hattı (M,M2,M3,M4 ve M6),3 tramvay hattı (T1,T3 ve T4), 2 föniküler hattı (F1ve F2) ve 2 teleferik hattı (TF1 ve TF2) bulunmaktadır.
- Hafif Raylı Sistem / Light Rail Transit Sistem; genellikle kentin içi ulaşımında etkin raylı araçlardan biridir.
- Hafif Raylı Sistem genellikle kent içi ulaşımında yer üstünde, zaman zaman da karayoluna bitişik paralel hatlar oluşturularak uygulanmaktadır.
- Şu anki metro güzergâhları, genelde toplu taşımayı tercih eden dar gelirli grubun ihtiyacına tam olarak cevap verememektedir.
- Yolcu taşıma ücretleri; kentte yaşayan dar gelirli geniş halk kitleler göz önünde tutularak düzenlenmelidir.
- Yolculuklar tüketilen (yolcu x km) bazında ücretlendirilmelidir.
- Çağdaş işletmecilik anlayışı ile araçların güvenliği ve konforu artırılmalıdır.
- Sefer programlarında yeniden yapılacak düzenlemeler ile sağlanacak kapasite arzı beraberinde talep yaratılmalıdır.
- Raylı ulaşım hatlarına paralel kara yolu toplu taşıma işletmeciliği kaldırılmalıdır.
- Sistem otobüs besleme hatlarıyla bütünleşmiş olarak verimli hale getirilmelidir.
- Tramvay hatlarında hizmet veren araçların, kapalı sistem aracı, ağır, durma mesafelerinin uzun olması ve açık sistem de kent dokusuna uygun olmayan yüksek platformlara ihtiyaç duymaları, cadde tramvayı işletmeciliğinde ekonomik olmamaları nedeniyle; alternatif / uygun tipte araçlar bu hatta hizmete sunularak, mevcut araçlar kendi özgün hatlarında çalıştırılmalıdır.

2.2.2.2. MARMARAY

- Proje yapım uygulanmasının başlanmasından 10 yılı aşkın bir süre sonra tamamlanmadan hizmete açılmıştır.

- 71 km uzunluğundaki Halkalı–Gebze hattında 37 istasyon bulunmasına rağmen, hattın 14 km lik bölümü ve 5 istasyon hizmete açılmıştır.
- Proje uygulama alanı içindeki kamulaştırmalar henüz tamamlanmamıştır.
- Açılması gereken 32 istasyon henüz hizmete girmemiştir.
- Halkalı Kazlı çeşme arasında banliyö trenleri çalışmıyor.
- Söğütlü çeşme- Gebze arasındaki banliyö trenleri çalışmıyor.
- Projenin sadece % 20 si tamamlandı.
- Bu eksik haliyle Marmaray çözüm değildir.
- Marmaray Projesi tamamlanmış olsa da, İstanbul Boğazı'nda otomobillerin geçeceği ikinci tüp tünel yapılıyor olması ve ulaşım sistemleri ile entegre olmaması nedenleri ile kent içi ulaşımında; Marmaray' tercih nedeni olmaktan çıkacaktır.

2.2.3. DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞIMACILIĞI

- İstanbul'da deniz üzerindeki yolcu taşımacılığında, İDO deniz otobüsleri, yine İDO' ya ait olan şehir hatları vapurları ve özel motorlar kullanılmaktadır.
- Denizyolu taşımacılığında, deniz aracı hatlarının güzergâh ağırlığı, boğaz boyunca ve kuzeye doğrudur.
- Deniz otobüsleri ise daha çok Bostancı-Kadıköy üzerinden Yenikapı-Bakırköy geçişlerinde çalıştırılmaktadır.
- İstanbul; İki yarım ada üzerinde üç tarafı denizlerle çevrili ve haliç gibi bir suyoluna sahip olma özelliğine rağmen, ne yazık ki kent içi yolcu taşımacılığında, ulaşım politikaları ve uygulamalarda ki yetersizlikler nedeniyle deniz yolundan gerektiği şekilde yararlanmıyor.
- Kent içi toplu taşımada deniz yolu ile taşınan yolcu sayısı; söz konusu hatalı politika ve uygulamalar nedeniyle her geçen gün giderek daha da azalmaktadır.
- İstanbul'da yolculuk yapan 100 kişiden sadece 2,53 kişi deniz ulaşımını kullanıyor.

2.2.3.1. ŞEHİR HATLARI İŞLETMESİ

- Boğaz, Marmara ve Haliç' de halen hizmet verilen hatlarda talebe uygun kapasite arz edilmelidir.
- Kısa vadeli bir plan ve program içinde, filoda mevcut yolcu gemilerinden ekonomik ve teknik ömrü uygun olan gemiler; hız ve konforlarını arttırmak üzere tadil edilmelidir.
- Doğu-Batı Marmara kıyılarında yeni iskeleler açılarak Silivri-Gebze arası sahil boyu yerleşimleri, (özellikle yaz aylarında) değişik hat bağlantıları ile irtibatlandırılmalıdır.

2.2.3.2.İDO

- Taşıma ücretleri geniş halk kitlelerinin yararlanabileceği ölçüde tutulmalı, gerekiyorsa ücretler sübvansede edilmelidir. Böylelikle, taşımacılığın deniz yolundaki payını arttırmakla; sağlanacak sosyal-ekonomik fayda sübvansiyonu karşılayacaktır.

2.3. YASAL MEVZUATI GÜNCELLEŞTİRİLMESİ ve ULAŞIM OTORİTESİ nin KURUMSALLAŞTIRILMASI

- Esasen bir amaç olmayıp, kentsel yaşamın, ulusal kalkınma ve gelişmenin aracı olan ulaşım; İstanbul'da ters bir işlevle adeta daralmaya neden olmaktadır.
- Ulaşım bir demokrasi sorunudur.
- Kentler de katılımcı demokrasinin işlevselliği oranında, kentsel sorunların esastan bütünlüklü çözümü sağlanır ve kentlinin yaşam kalitesi ve mutluluğu artar.
- Kentlerde demokrasinin uygulanıp uygulanmadığı; kent halkının, kentsel projelerin planlama, uygulama süreçlerine ve denetimlerine katılımının sağlanıp sağlanmadığına ve söz haklarının olup olmadığına bağlıdır.
- Ülkemiz genelinde yürürlükte olan, birden çok yasal düzenleme; kent içi ulaşımı ile ilgili alt yapı imalatları, ulaşım sistemlerinin işletilmesi ve denetimleri gibi çeşitli alanlarda verilen hizmetlerden, merkezi yönetime bağlı bakanlıklar, onların il teşkilatlarını, yerel yönetimleri ve bağlı kuruluşlarını yetkili ve sorumlu tutmaktadır.
- Bu durum karmaşaya neden olmaktadır. Çeşitli kurum ve kuruluşlarca verilen ulaşım hizmetlerinin, birbirinden eş güdümsüz, zaman

zaman birbiriyle rekabet eden, etkinliği olmayan, kalitesi ve verimi düşük hizmet arzına, dolayısıyla gereksiz kaynak israfına ve sosyal-ekonomik kayıplara neden olmaktadır.

- Bu nedenle; İstanbul il sınırları içinde, kara, raylı ve deniz toplu taşıma sistemlerini, özetle kent içi ulaşımı tek elden yürütecek, kent halkının da katılımıyla, batılı ülke metropoller de olduğu gibi, örneğin TFR /LONDRA TRANSPORT gibi yasayla tanımlanmış kurumsal bir yapı, “Ulaşım Otoritesi” oluşturulmalıdır.
- Yerel yönetim bünyesinde oluşturulacak söz konusu kurum da; kent içi ulaşım ile ilgili meslek odaları, sivil toplum kuruluşları, üniversitelerin ilgili ana bilim dallarından akademisyenler ve sektörde hizmet veren özel teşebbüse ait tüzel kişilerin, kent halkını temsilen daimi katılımları sağlanmalıdır.
- Ulaşım Otoritesi” nin Organizasyonu, yetkileri, merkezi ve yerel vergi payları ile kentteki mal ve hizmet üretiminden elde edilen gelirlerden alacakları paylar; ilgili yasada tanımlanmalıdır.
- Söz konusu “Ulaşım Otoritesi” aracılığı ile kent içi ulaşım ile ilgili, planlama, uygulama, işletme ve denetim hizmetleri; aşağıda belirtilen ilkeler doğrultusunda demokratik katılım anlayışı ile sağlanmalıdır.
- Ulaşım Ana Plan Kararları; merkezi ve yerel siyasi yapılara bağlı olarak değişmemeli, kalıcı ve sürekli olmalıdır.
- Ulaşım politikalarında temel yaklaşım; taşıtların değil, insanların hareketliliğinin sağlaması olmalıdır.
- Kent ölçeğinde öncelikler doğru belirlenerek, ulaşım sistemlerinin birlikte, birbirini tamamlayan ve denge içinde kullanılmalarını sağlayacak tarzda, kent içi ulaşımı planlanmalıdır.
- Planlamada kentin kırmızıizgipleri sayılabilecek tarihi, kültürel ve doğal doku, su kaynakları, ormanlar, sitler özenle dikkate alınmalıdır.
- Uygulama Projeleri kent dokusu ve nazım plan hedeflerine uygun olmalıdır.
- Yolculuk talebi yoğun hatlar da, raylı ulaşım sistemleri ciddi bir şekilde dikkate alınmalı ve uygulanmasına hemen başlanmalıdır.
- Kent içi ulaşım projelerinde; kent coğrafyası ve topografyasına uy-

gun güzergâh seçimi ile yolculuk talebi-kapasite arzı ilişkisi uyum içinde, ticari hız ve enerji verimliliği yüksek, toplu taşımaya yönelik özellikle raylı sistemlere yer verilmelidir

- Projelerin ekonomik ve teknik ömrünün uzun olmasına ve ulusal ekonomiye direkt ve dolaylı katkıda bulunan, ulusal teknoloji ve olanaklarla gerçekleştirilmesine özen gösterilmelidir.
- Projelerin İlk yatırım maliyeti yüksek olmamalı ve % 100 kredili ile gerçekleştirilmelidir.
- Paket proje adı altında, gereksiz kaynak israfına neden olan, hepsinden önemlisi ülkenin ulusal onurunu ve mühendislik disiplinlerini rencide eden uygulamalara, yönetici, teknokrat, danışman, akademisyen vb. konumlarda asla izin ve destek verilmemelidir.
- Kentteki yerleşik nüfusa ait;
- Arazi kullanımı
- Yoğunluk
- Sos yo-ekonomik yapısına bağlı seyahat talebi

İle ilgili eldeki mevcut verilerin analiziyle; kent içi ulaşım yeniden planlanmalı, talebe uygun kapasitedeki toplu taşıma araçları hizmete sunulmalıdır.

- Kişi makul ulaşım mesafesi içinde toplu ulaşım araçlarına erişebilmelidir.

Bu bağlamda; kent içi toplu taşıma da hizmet veren mevcut ulaşım sistemleri;

- Erişe bilirlilik
- Sıklık
- Ulaşım süresi
- Taşıma kapasitesi
- Konfor
- Dakiklik
- Güvenlik

- İlkeleri doğrultusunda yeniden re re-organize edilerek,
- Güzergâh
- Zaman çizelgesi
- Ücretlendirme (bütünleşik toplu taşıma ücret ve bilet sistemi)

Yönlerinden eşgüdüm içinde birbirine kaynak sağlayacak tarzda ve şehirlerarası, uluslararası ulaşım sistemleriyle bütünleşmiş ve örgütsel bütünlük içinde alansal hizmet vermeleri sağlanmalıdır.

- Kentte yaşayan, yaşlı, engelli, genç ve çocukların ihtiyaçları düşünülerek, kent içi ulaşım ile ilgili (5) (<http://yayaulasimi.blogspot.com.tr/>) (6) (<http://kentlerdeengelsizyasam.blogspot.com.tr/>)
- Durak,
- Peron,
- İskele,
- Kaldırım,
- Rampa,
- Zemin kaplamaları,
- Vb.

Kentsel tasarım ve uygulamalarında;

- Ulaşılabilir,
- Erişilebilir,
- Ergonomik

Yönlerinden

- Norm ve uyarılara dayalı standartlar dikkate alınmalıdır.
- Doğal, kültürel, estetik çevreye uyum sağlanmalıdır.
- Kısa dönemde çok büyük yatırım gerektirmeden, yapılabilecek iyileştirme çalışmaları ile mevcut ulaşım alt yapısının en azından bazı bölümlerinde soruna çözüm bulunması mümkündür.
- Ulaşım planlamasında ulaşım sistemleri birlikte ve denge içinde kullanılmalı, birbirlerini tamamlamalıdır. Yolcu kapasitesi yoğun olan

hatlarda raylı taşıma sistemleri yapılmalı bu sistem otobüsler ile beslenmelidir.

- Kararlar zamanında planlanıp uygulanmalıdır.

2.4. İDARİ ÖNLEMLER

- Pik saatlerde yolculuk talebini azaltacak önlemler alınmalıdır. Örneğin çalışma saatlerinin basamaklandırılarak kaydırılması gibi.
- Toplu taşıma araçları için olanaklar ölçüsünde özel yollar tesis edilmeli, olanaklı olmaması halinde pik saatler dâhilinde şerit tahsisine gidilmelidir. Örneğin boğaz köprüsü geçişlerinde bir şerit bu araçlara otomatik geçiş sistemlerinden geçecek şekilde tahsis edilmelidir.
- Akıllı kavşak ve otobüslere tesis edilecek sistemler aracılığı ile kavşaklarda geçiş üstünlüğü sağlanmalıdır.
- Aktarmaların ücretsiz yapılması sağlanmalıdır.
- Kent merkezi girişlerinde; kamu ulaşımına öncelik, otomobillere sınırlama getirecek düzenlemelere geçilmelidir.
- Kent merkezinde oto park arzı sınırlandırılmalı yüksek park ücreti uygulanmalıdır.
- Kent içi ulaşım olanaklarını kullanım karşılığı, otomobil üretici ve kullanıcılarından katkı payı talep edilmelidir.
- Kent içi mal ve ürün taşınması geceye kaydırılmalıdır
- Şehirlerarası ve uluslararası mal sevkiyatı yapan araçlar şehir içine sokulmamalıdır.
- Tarihi yarım ada içinde yalnızca toplu taşıma araçlarının ve yayaların dolaşabileceği düzenlemeye gidilmelidir.
- Mevcut ulaşım alt yapısının kaldıramayacağı yükler getiren yoğunluk arttırıcı imar kararı değişikliklerine gidilmemelidir.

2.5. EĞİTİM

- İlköğretim öncesi kurumlardan başlayacak tarzda her yaş gurubundan yayalar; eğitim kurumları, yazılı ve görsel medya, billboardlar aracılığı ile sürekli olarak eğitilmelidir.
- Sürücüler gerek araç kullanımı gerekse kent içi trafiğinde yayalara karşı davranışlar konusunda sürekli eğitilmelidir.

- Kent halkı, yolculuklarda toplu taşımaya yönelecek tarzda bilinçlendirilmelidir.

3. UZUN DÖNEMDE ALINABİLECEK ÖNLEMLER

3.1. KENT İÇİ ULAŞIM DAPOLİTİKA ve STRATEJİLER

- Ulaşım politikalarında temel yaklaşım; taşıtların değil, insanların hareketliliğine önem veren ve mevcut ulaşım alt yapısını en verimli biçimde kullanmak olmalıdır.
- Kararlar Merkezi ve yerel siyasi yapılara bağlı olarak değişmemeli, kalıcı ve sürekli olmalıdır.
- Talep-sunu ilişkisi uyum içinde olmalıdır
- Ulaşım alt yapısı tamamlanmayan yerler yerleşime açılmamalıdır.

3.2. YATIRIM PLANLAMA, PROJE, UYGULAMA

- Yatırımların planlanması, projelendirme ve uygulamada aşağıdaki temel ilkeler esas alınmalıdır.
- Öncelikler doğru belirlenmeli
- Ulusal teknoloji ve olanaklarla yapılabirlik
- Ekonomik ve teknik ömrün uzun olması
- Kent dokusu ve nazım plan hedeflerine uygunluk
- Ulusal ekonomiye direkt ve dolaylı katkıda bulunma
- Enerji verimliliği yüksek toplu taşımaya yönelik
- Ticari hız ve kapasite arzı yüksek
- İlk yatırım maliyeti yüksek % 100 kredili sistemler seçilmemeli
- Raylı Sistem Proje Ve Uygulamaları; talebe uygun, doğru yer ve doğru zamanda olabildiğince maliyeti düşük, az kredili ve yerli üretibilme yüzdesi yüksek olmalıdır.
- Paket proje adı altında, gereksiz kaynak israfına neden olan, hepsinden önemlisi ülkenin ulusal onurunu ve mühendislik disiplinlerini rencide eden uygulamalara, ne karar konumunda yönetici- teknokrat, nede danışman - akademisyen konumunda izin ve destek verilmemelidir.

4.KENT İÇİ ULAŞIM DA RAYLI SİSTEMLERİN ÖNEMİ

- “Kent İçi Ulaşım” da; kapasite, hız, konfor, emniyet, düzenlilik gibi özelliklerinin yanında enerji verimliliği, ülkeye maliyetinin ucuzluğu, kentleşmeyi denetim altına almaya ve çevrenin korunmasına katkıları yanında küçük ölçekli şehirlerden büyük şehir konumunda ana-kent kentlere kadar birçok değişik nüfus yoğunluklarına ve ulaşım taleplerine de kademeli büyüeyebilen yapısı ile “Raylı Sistemler” in en etkin çözüm sağlayan araçlardır.
- İstanbul; 1876’da hizmete giren “Tünel” ile toplu taşımada metrosu bulunan kentlere öncü olmasına ve ilk “Elektrikli Tramvay” ı 1914 yılında caddelerinde gezdirmiş olmasına rağmen, 1950 sonrası takip edilen ulaşım politikaları nedeniyle, Avrupa ve Anadolu yakalarında, kenti demir ağ gibi saran raylar sökülmüştür.
- Aşağıda belirtilen nedenlerle raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.

Donatı Alanı ve Doğal Çevrenin Korunması

- Kent İçi Yolcu Taşımacılığında 50.000 kişinin bir yöne taşınması için; bir araç boyu birimi dikkate alındığında;
- Özel araç için 175 m
- Otobüs için 35 m
- Raylı sistem için 9m Genişliğinde bir yola yani donatı alanına ihtiyaç duyulmaktadır.
- Bir metro tren dizisi yolcusunu taşıyabilmesi için 25 otobüse veya 560 özel otoyol ihtiyacı vardır.
- Demir yolu yapımında kara yolu yapımına nazaran daha az alan kullanıldığı için, doğal çevre daha iyi korunmaktadır.
- 1 km kara yoluna yapılacak harcamayla 5 km demir yolu yapılması mümkündür.

Ekonomi:

- Demir yolları ülkelerin sosyoekonomik gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır. Şehirleri arası yolcu ve yük taşımacılığında olduğu gibi, kent İçi toplu taşımacılık da raylı sistemler ile daha az enerji ile daha fazla yolcu taşınabilmektedir.

- “Kent içi Ulaşım” da yolcu kilometre başına sarf edilecek yakıt miktarı; metroda bir birim iken, otobüste dört özel otoda on birimdir. (Kaynak: mimar.ist.2006/sayı:20)

Trafik Sıkışıklığı:

- Kent içi Raylı Ulaşım Sistemleri; özellikle büyük şehirlerde yaşanan trafik sıkışıklığını ve bunun sonucunda meydana gelen ulaşım kaynaklı çevre sorunları, zaman, enerji vb. maddi-manevi ulusal kaynak israflarının önleyen kayıpları azaltan önemli bir ulaşım türüdür.
- Bir metro tren dizisinin 5,50 m genişliğinde ki yolcusunun taşınabilmesi için 25 otobüse veya 560 özel otoyola ihtiyaç vardır.
- Bu nedenle; fazla zaman geçirilmeden ulaşım planlamalarında, raylı ulaşım sistemleri ciddi bir şekilde dikkate alınarak uygulanmalıdır.

Emniyet ve Konfor:

- Birim trafiğe düşen demir yolu kaza sayısı kara yolu kaza sayısı ile karşılaştırıldığında oldukça azdır. Ayrıca, demir yolları insanlara daha konforlu ulaşım hizmetleri sunar.

Çevre ve İnsan Sağlığı:

- İnsan faaliyetleri sonucu ortaya çıkan çevre kirliliği ve iklim değişikliği hem insan yaşamı hem de doğal yaşamı olumsuz etkilemektedir. (2)Ulaştırma ve enerji sektörü de bu olumsuz sonucun ortaya çıkmasında oldukça önemli bir paya sahiptir.
- Kara yolları ile kıyaslandığında demir yolları, enerjinin daha verimli tüketimi sayesinde atmosfere daha az sera gazı salımı yapmakta ve demir yolu yapımında daha az alan kullanıldığı için doğal çevrenin korunmasında da önemli bir rol oynamaktadır.

Sosyal Etki:

- Kent içi Raylı Ulaşım Sistemleri; sunduğu ekonomik, hızlı ulaşım işletmeciliği sayesinde ulaştığı kentin uzak banliyö bölgelerdeki insanların da sosyal kent yaşamına dâhil olabilmesine hizmet eder.

Yaşanabilir Çevre:

- Özellikle büyük şehirlerimizin ulaşım sorunları; gelecekte yaşanabilir çevre olabilmeleri bakımından büyük önem taşımaktadır.

Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel Ve Bölgesel Yönetimler Konferansında 1992 yılında Avrupa Kentsel Şartı açık biçimde “YA KENT YA OTOMOBİL” uyarısını yapmıştır.

“Avrupa Kentsel Şartnamesi (Madde 4/1, 1992” de ifade edildiği gibi; “Yavaş ama kesin bir biçimde otomobil bir kenti öldürmektedir.

Önümüzdeki yıllarda artık ya kenti ya da otomobili seçeceğiz; çünkü ikisi bir arada olmayacak.”

Bu nedenle;

- Kapasite, hız, düzenlilik gibi özelliklerinin yanında enerji verimliliği, ülkeye maliyetinin ucuzluğu, kentleşmeyi denetim altına almaya ve çevrenin korunmasına katkıları nedeniyle raylı istemler; kentsel ulaştırmada köklü önlemlerin en etkin araçlarından birini oluşturmaktadır.
- Raylı sistemler; küçük ölçekli şehirlerden metropollere kadar birçok değişik nüfus yoğunluklarına ve ulaşım taleplerine de kademeli büyüeyebilen yapısı ile toplu taşımaya modern, hızlı, konforlu, emniyetli ve çevreci çözümler getirmektedir.
- Birçok gelişmiş ülkede olduğu gibi nüfusu 300.000 ‘ i aşan kentler de raylı taşıma sistemlerine geçiş kaçınılmazdır.

5. KENT İÇİ ULAŞIMDA DENİZ YOLU İLE YOLCU TAŞINMASININ ÖNEMİ

- Ulaşım Alt Yapı Gideri:
- Deniz yolu; İstanbul’a bahşedilen, alt yapı olarak yatırım, bakım ve onarım gideri gerektirmeyen bir ulaşım yoludur.

Ekonomi:

- Deniz yolu kentin sosyoekonomik gelişiminde önemli bir rol oynamaktadır.
- Kent içi toplu taşımacılıkta deniz yolu ile daha az enerji ile daha fazla yolcu taşınabilmektedir.
- Yolcu / mil- yolcu / km başına sarf edilecek yakıt miktarı: kara yolu ulaşım araçlarına nazaran çok daha düşük olması nedeniyle kara yolu ulaşımına nazaran deniz ulaşımı daha ekonomiktir.

Trafik Sıkışıklığı ve Hava Kirliliği:

- Deniz yolu ile yolcu taşımacılığında, kara yolcu taşımacılığı nedeniyle kentte yaşanan trafik sıkışıklığı ve bağlı olarak, egzoz emisyonları kaynaklı hava kirliliği söz konusu değildir.

Trafik Kazaları:

- Kara yolu ulaşımında yaşanan trafik kazaları ve bağlı olarak meydana gelen maddi-manevi kayıpların olasılığı çok dūřuktur.

Emniyet ve Konfor:

- Deniz yolu ile kent insanlara daha konforlu ulaşım hizmetleri sunulur.

evre ve İnsan Sağlığı:

- İnsan faaliyetleri sonucu ortaya çıkan evre kirliliği ve iklim değişikliği hem insan yaşamı hem de doğal yaşamı olumsuz etkilemektedir. Ulaştırma ve enerji sektöru de bu olumsuz sonucun ortaya çıkmasında oldukça önemli bir paya sahiptir.
- Kara yolları ile kıyaslandığında deniz yolu ile kent içi ulaşımda, enerjinin daha verimli tüketimi sayesinde atmosfere daha az sera gazı salımı yapmakta ve kara yolu alt yapı inşaatlarında olduğu gibi doğal çevrenin tahribi söz konusu olmaması nedeniyle doğal çevrenin korunmaktadır.

Sosyal Etki:

- Kent içi deniz yolu ile yolcu taşımacılığı; sunduğu güvenli ve ekonomik işletmecilik sayesinde insanların da sosyal kent yaşamına dahil olabilmesine diğer ulaşım türlerine göre daha çok hizmet eder.

Avrupa Kentsel şartı:

Avrupa Konseyi, Avrupa Yerel Ve Bölgesel Yönetimler Konferansında 1992 yılında Avrupa Kentsel şartı açık biçimde "YA KENT YA OTOMOBİL" uyarısını yapmıştır.

"Avrupa Kentsel şartnamesi (Madde 4/1, 1992" de ifade edildiği gibi; "Yavaş ama kesin bir biçimde otomobil bir kenti öldürmektedir. Önümüzdeki yıllarda artık ya kenti ya da otomobili seçeceğiz; çünkü ikisi bir arada olmayacak.

" Özellikle büyük şehirlerimizin ulaşım sorunları; gelecekte yaşanabilir evre olabilmeleri bakımından büyük önem taşımaktadır.

Bu nedenle; Kent içi ulaşım planlamalarında; fazla zaman geçirilmeden, bir taraftan raylı ulaşım sistemleri yaygınlaştırırken diğer taraftan atıl durumdaki kent içi deniz ulaşımı efektif hale getirilmelidir.

Sonuçta; enerji, doğal kaynaklar ve en önemlisi insan kaynaklarımızın israfı, ekonomimizde gereksiz kayıplara neden olmaktadır.

Son söz; Eğitim, enerji, sanayi ve tarım gibi, ulaşım politikaları da yanlış olan bir ülke;

Gelişmiş çağdaş ülkelerin kalkınama hızına ulaşamaz.

(1) TMMOB İstanbul Kent İçi Ulaşım Sempozyumu ve Sergisi 28–29–30 Haziran 2001 İstanbul Atatürk Kültür Merkezi “İstanbul Kent İçi Ulaşımına Genel Bakış –Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri” Panel Sunumu

(2) TMMOB İstanbul Kent Sempozyumu

13–14–15 Eylül 2007 Mimar Sinan Üniversitesi

(3) ULAŞIM KAYNAKLI ÇEVRE SORUNLARI <http://ulasimkaynaklicev-resorunu.blogspot.com>.

(4) İSTANBUL'ÜÇÜNCÜ BOĞAZ KÖPRÜSÜ

<http://istanbulaucuncubogazkoprusu.blogspot.com>

(5) ÇAĞDAŞ KENTLERDE YAYA VE ENGELLİ ULAŞIMI

<http://yayaulasimi.blogspot.com.tr/>

(6) KENTLERDE ENGELSİZ YAŞAM TASARIMLARI VE UYGULAMALARI

<http://kentlerdeengelsizyasam.blogspot.com.tr/>

İKU: İstanbul Kent içi Ulaşımı

Doç. Dr. İSMAIL ŞAHİN
Yıldız Teknik Üniversitesi- İnşaat Fakültesi
Ulaştırma Anabilim Dalı

Bütünleşik Ulaştırma: Sürdürülebilir Ulaştırma Çözümleri

Sayın Oturum Başkanı, Sayın Katılımcılar, hepinizi saygı ile selamlıyorum.

Sunumun başlığı “Bütünleşik Ulaştırma”. Sürdürülebilir kalınma modeli, ulaştırma problemlerinin tanımlanması ve çözüm seçeneklerinin oluşturulması için, bütüncül bir olanak sunar. Sürdürülebilir kalkınma; ekonomik büyüme, sosyal adalet ve çevresel koruma sacayakları üzerine oturur. Kalkınmanın sürdürülebilir olması, bu üçlü sacayaklarının arakesitinde, her birinin dengeli ağırlıklarla katkı sağladığı gelişme durumlarında söz konusudur. Birinin veya ikisinin ağır bastığı, diğerinin güdük kaldığı kalkınma, dengesiz ya da engelli gelişme anlamına gelir. Yani, bugünün gereksinimlerini karşılarken gelecek kuşakların da kendi gereksinimlerini karşılama olanak ve haklarını gözetererek, ekonomik gelişmenin, sosyal adaletin ve çevresel korumanın dengeli katkı yaptıkları gelişme seçenekleri/modelleri, sürdürülebilir olmaktadır.

Ulaştırma yapıları ve hizmetleri sahip oldukları «ağ/şebeke» yapısı nedeniyle geniş coğrafyalara yayıldıkları için, ağın bağlantılarını oluşturan ulaştırma koridorları;

- yarattıkları canlılık nedeniyle geçtikleri bölgelerin ekonomik kalkınmasına,
- çeşitli toplum kesimlerine sağladıkları erişme olanaklarıyla sosyal adalete ve
- sahip oldukları geometrik, fiziksel ve estetik özellikleriyle çevresel korumaya katkı yapmalıdır.

Volkswagen skandalı ve sürdürülebilir kalkınma

Geçen Eylül (2015) ayında otomotiv sektöründe sarsıcı bir olay ya-

şandı. Volkswagen şirketinin ABD'deki emisyon testlerinde manipülasyon yaptığı saptandı. Motorin kullanan dizel motorlu taşıtların testlerde gösterdiğinden çok daha fazla egzoz salımı yaptığı anlaşıldı. Salım değerlerini bilerek düşük gösteren şirket, otomotiv piyasasındaki rekabette avantaj sağlamayı amaçlamıştı. Şirketin ekonomik büyümesini önceleyen bu yaklaşım, etik ihlal yanında, toplum sağlığının ve çevrenin olumsuz etkilenmesini perdeleyerek, sosyal adalet ve çevresel korumayı hiçe saymaktaydı. Böylece, sürdürülebilir kalkınmanın bütünlüğünü sağlayan denge mekanizması ihlal edilmekteydi.

2008 yılı istatistiklerine göre, ulaştırma kaynaklı karbondioksit gazı salımında karayolu %70 ile başı çekmekteydi. Sera etkisine sahip karbondioksit gazı salımında uluslararası deniz yolu %9 ile ikinci, dış hatlar havayolu %7 ve iç hatlar %5 ile üçüncü ve dördüncü sıradaydılar. Kentiçi motorlu toplu taşımada otobüs ve raylı sistemler en az karbondioksit salımına sahip türler olarak karşımıza çıkmaktadır. Yaya ve bisiklet türleri ise yok denecek kadar az salımlarla sürdürülebilir ulaştırma türlerinin başında gelmektedir. Ulaştırma sistemlerinin güvenlik kayıtları da sürdürülebilirlik ölçütleri arasında değerlendirilebilir. Yine 2008 yılında Almanya'da yapılan bir istatistik çalışmasında, milyar yolcu-km başına kazalarda ölüm sayıları otomobil için 2,77, otobüs için 0,16 ve raylı sistem için 0,01 ölçülmüştür. Buna göre, raylı sistem otomobile göre 277 kat daha güvenlidir.

Ekim (2015) ayı başında okuduğumuz bir haberde, IMF Başkanı Christine Lagarde "Hepimiz tavuk gibi közleneceğiz" demişti. Lagarde, Peru'nun başkenti Lima'da düzenlenen IMF-Dünya Bankası Yıllık Toplantıları kapsamında gerçekleştirilen "İklim Değişikliği" temalı konferansa katılıp, iklim değişikliğiyle mücadelede geç kalınmasının insanlığın kaderini değiştireceğini belirterek, "Eğer yapılması gerekenden tavuklar gibi topluca kaçarsak, hepimiz tavuk gibi pişeceğiz, kızaracağız, közleneceğiz" denmişti. Kapitalizmin kalelerinden birini temsil eden IMF'nin temsilcisinin küresel ısınmayı açık biçimde dile getiren ve önlem alınması gerektiğini belirten sözleri anlamlıdır ve ekonomik gelişmenin tek başına kalkınmanın göstergesi olamayacağını ifadesidir.

Ulaştırmanın dışsal maliyetleri

Yolculuklarımızın maliyetini, genellikle, otomobilimizin deposunu doldurduğumuzda ödediğimiz yakıt parası ya da toplu taşımada ödediğimiz bilet ücreti ile sınırlı olduğunu düşünürüz. Hâlbuki ulaştırma çok daha pa-

halidir ve gerçek maliyetin büyük bölümü toplum tarafından ödenir. Dışsal maliyetler ya da marjinal sosyal maliyetler adını verdiğimiz bu maliyetler; trafik tıkanıklığı, hava kirliliği ve iklim değişikliği, gürültü yorgunluğu, kazalardaki insan kaybı, acil ve tıbbi müdahaleler ve yüksek sigorta maliyetleri şeklinde karşımıza çıkar. 2000 yılında türlere göre 15 AB ülkesi ile İsviçre ve Norveç'te yapılan bir çalışmada ulaştırmanın toplam dışsal maliyetleri (milyar EURO / yıl biriminde), demiryolu için 12, havayolu için 91 ve karayolu için 544 hesaplanmıştır. Buna göre, karayollarının dışsal maliyetleri diğer türlerin %80'inden fazla bir yekûn tutmaktadır.

Yabancı bir navigasyon şirketi dünyadaki bazı kentlerin trafik tıkanıklığı düzeylerini yapılan ölçümlere dayanarak yayınlamaktadır. Ekim (2015) ayı itibarıyla İstanbul %58 ile listenin başındadır. İstanbul'u %55 ile Mexico City, %51 ile Rio de Janeiro ve %50 ile Moskova takip etmektedir. Tıkanıklığın başlıca kaynağı, otomobillerin talep ettiği karayolu mekânının sınırlı olmasıdır. Karayolu en iştahlı arazi tüketen ulaştırma türüdür. Örneğin, 40 kişinin kendi otomobiliyle evden işe giderken iki şeritli bir yolda kapladığı alanı gözünüzde canlandırın. Sonra aynı 40 kişinin bir toplu taşıma otobüsüne binip işine gittiğini ve bu durumda otobüsün karayolunda kapladığı alanı düşünün. Bir de bu kişilerin bisikletleriyle işe gitmesi halinde karayolunda ne kadar bir alan kapladıklarını hayal edin. Aradaki muazzam farkı hemen göreceksiniz.

Önceki konuşmaların birinde apartmanlara otopark (garaj) zorunluluğu getirilmesi konusuna değinildi. Aksi halde sokakların otopark olarak kullanılmasından yakınıldı. Bu yaklaşımın sürdürülebilir olmadığını belirtmek zorundayım. Evet, sokakları park etmiş otomobillerden kurtarmak doğru bir yaklaşım olabilir. Apartmanların bahçelerinde ya da bodrum katlarında garaj bulunması, apartman sakinlerinin otomobillerini bu mekânlara park etmesi için uygun görünebilir. Ancak sonrasını da düşünmek zorundayız. Karayollarındaki trafik tıkanıklığını yaratan bu otomobiller değil mi? Otomobiller garajda durduğu gibi, karayollarında durmuyor! Durduğunda ise tıkanıklık yaratıyor. Yani bir sorunu çözelim derken bundan daha büyük sorunları (trafik tıkanıklığını ve dur kalklar nedeniyle artan egzoz salımlarını) tetiklemiş oluyoruz. Hiç kimsenin otomobil sahibi olması engellenemez. Fakat otomobil sahiplerinin zorunlu olmadıkça, özellikle zirve saatlerde otomobilleriyle kentçi trafiğine çıkmamaları, bireysel sosyal sorumluluğun bir gereği olarak benimsenmesi gereken bir davranış biçimidir.

Sürdürülebilir kalkınmada ulaştırma çözümleri

Mühendislik projeleri, ekonomik büyüme odaklı, sosyal adalet odaklı ve çevresel koruma odaklı şeklinde sınıflandırılabilir. Bu sınıfların her birinde bulunan teknik ve teknolojik olarak “uygulanabilir” projeler kümesi çok geniştir. Sürdürülebilir kalkınmanın üç sacayağından birine ağırlık veren ya da bunları hiç dikkate almayan ve bu kümelerden birine dâhil olan proje seçenekleri, güdük olarak nitelenebilir. Çünkü sürdürülebilir projeler, her üç özelliğe dengeli biçimde sahip olanlardır. Sürdürülebilir kalkınmayı destekleyen ulaştırma çözümleri, bireysel taşıt kullanımına değil, insana, çevreye ve iklime odaklanan bir ulaşım paradigmasına yönelmeyi gerektirmektedir. Ülkemizde karar vericilerin (politikacıların) gerçekleştirmediği sevdiği projelerin bir bölümü, genellikle belirli toplum kesimlerinin çıkarlarına (ekonomik büyümelerine) hizmet eden ve çevresel korumayı hiçe sayan projelerdir. Bir de, proje seçeneklerini yeteri kadar incelemeyen hemen karar verip uygulamaya geçme (kervanı yolda düzme) eğilimi politikacılar arasında oldukça yaygın bir davranış biçimidir.

Sürdürülebilir ulaştırma için yapılması gerekenler ana hatlarıyla şöyle sıralanabilir:

- Seyahat gereksinimini azalt (daha az yolculuk üret ve yaya yolcularına öncelik ver);
- Seyahat uzunluklarını kısalt (karma arazi kullanımı ile gereksinimlerin yerelde karşılanmasını sağla);
- Toplu taşıma sistemi ve bisiklet gibi daha sürdürülebilir türlere yönelmeyi teşvik et;
- Ulaştırma sisteminin çevresel verimliliğini arttır.

Projelendirme süreçleri

Mühendislik altyapıları ve hizmetlerini gerçekleştirmede izlenen süreç dört temel evreden oluşur: Planlama, tasarım, yapım (imalat) ve işletim (kullanım). Bu evrelerin ilk ikisinde, projeye ilişkin “değer yaratma” ve son ikisinde önceki evrelerde yaratılan “değerlerin korunması” söz konusudur. Değer yaratma evrelerinde, gereksinimleri karşılayan ulaştırma projesi seçenekleri tanımlanır, oluşturulur ve değerlendirilir. Değerlendirme araçları arasında, teknik yapılabilirliğin (fizibilitenin) yanında mali ve ekonomik fizibilite, ayrıca çevresel ve sosyal etki değerlendirmeleri bulunur. Bu

aşamada iyi tanımlanmış bir proje seçeneğinin, uygulanması ve kullanımı da iyi düzeyde olduğunda, proje başarılı olur. Başlangıçta iyi tanımlanmış bir projenin uygulaması (imalatı) ve işletiminde sorunlar yaşansa bile, yaratılan değerler, kısmi kayıplar da olsa büyük ölçüde korunur. Ancak, planlama evresinde iyi tanımlanmamış ve tasarımında sorunlar bulunan projeleri, uygulama ve işletim evresinde ayağa kaldırmak pek olanaklı değildir. Bu nedenle, projelerin başarılı olabilmesi için, planlama ve tasarım evreleri için yeterli kaynak (zaman, para, işgücü vd.) ayrılmak zorundadır.

Marmaray, İstanbul'un iki yakasında Boğaz nedeniyle kesintiye uğrayan demiryolu hatlarını denizin altından birleştirdiği için, başlı başına önemli bir projedir. Buna karşın, Marmaray, planlama evresinde iyi tanımlanmamış bir projedir. İstanbul'un iki yakasındaki banliyö hatlarını Boğazın altından batırma tüp ile birbirine bağlaması planlanan, Gebze – Halkalı arasındaki Marmaray demiryolu koridoru, Ayrılıkçeşmesi – Kazlıçeşme arasındaki kısa bir hatla hizmete açılmıştır. Yüklenici şirketler projenin devamını uygulama konusunda isteksiz davranmaktadırlar. İki yakadaki banliyö hizmetleri proje nedeniyle durdurulmuş, mevcut hatlar sökülmüş, hattın yolcuları uzunca bir süredir bu hizmetten yoksun bırakılmışlardır. İlgili kurumlar kamuoyunu projenin akıbeti konusunda yeterince bilgilendirmemektedirler. Duyumlarımıza göre, kamulaştırmada ve koridor içinde kalan kentsel altyapı sistemlerinin (kanalizasyon, elektrik, doğalgaz, temiz su vd.) koridor dışına taşınmasında (deplasmanında) teknik ve mali kısmi zorluklar yaşanmaktadır. İki yakada çift hat olan koridorun üç hatta çıkarılmak istenmesi de bir planlama hatasıdır. Koridora eklenmek istenen üçüncü hat, anahat trenleri (Yüksek Hızlı Tren, şehirlerarası yolcu ve yük trenleri ve bölgesel trenler) için ayrılmıştır. Ancak, koridorun talep özellikleri nedeniyle, anahat tren trafiği için ayrılan tek hat, kapasite bakımından yetersiz kalacaktır. Plana göre, Gebze – Halkalı koridorunun büyük bölümü üç hatlı, batırma tüpe yaklaşan kesimler ve tüpün kendisi iki hatlıdır. Hatların üçten ikiye düşüldüğü kesimler darboğaz etkisi yaratacaktır. Yukarıda değinilen kamulaştırma ve altyapı deplasmanı sorunlarının ana kaynağı da, üçüncü hat nedeniyle koridorun genişletilmesidir. Marmaray projesi, planlama ve tasarım evresinde iyi tanımlanmadığı ve karşılaşılabilecek sorunlar göz ardı edildiği için, projenin sahip olabileceği değerler yeterli düzeyde yaratılamamıştır. Bu değerlerin uygulama ve işletim evresinde kazanılması (yani, kervanın yolda düzülmesi) olanaksızdır. Uygulaması kesintiye uğramış olan Marmaray projesinin, planlama evresinden

başlanarak tekrar ele alınması gerekmektedir. Marmaray projesi fikir olarak muhteşem, ancak planlamadan başlayarak izleyen evrelerde yapılan hatalarla kaotik bir yapıya bürünmüştür.

Eğitim Planlarında Sürdürülebilirlik

Bütünleşik ulaştırmanın öne çıkan bileşenlerinden biri de eğitimidir. Ulaştırma çok disiplinli bir çalışma alanıdır. Mühendisliğin ve sosyal bilimlerin çeşitli dalları ulaştırma ile ilgilidir. MÜDEK (Mühendislik Eğitim Programları Değerlendirme ve Akreditasyon Derneği) Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ndeki mühendislik programlarını akredite etmek için yetkilendirilmiştir. MÜDEK, tanımladığı ölçütler aracılığıyla karmaşık mühendislik problemlerini ve sistemlerini analiz etme ve tasarlama bilgi, beceri ve davranışlarının mezunlara kazandırılmasını beklemekte; böylece, toplumsal gereksinimlerin etik kurallar ve sürdürülebilir etkiler dikkate alınarak karşılanmasına katkı sağlamaktadır.

Geleneksel ulaştırma mühendisliği eğitimi ile sürdürülebilir ulaştırma mühendisliği eğitimi arasında farklar vardır. Bu farklılıklardan bazıları şunlardır. Geleneksel eğitimde, yolculuk talebinin artması durumunda yolların genişletilmesi gerektiği öğretilirken, sürdürülebilir eğitimde, ulaştırma veya hareketlilik talebinin yönetilmesine öncelik verilir. Geleneksel eğitimde, bireysel ve toplumsal eğilimler dikkate alınırken, sürdürülebilir eğitimde, zararlı eğilimlerin durdurulması ve tersine çevrilmesi yaklaşımı benimsenir. Geleneksel eğitimde, sosyal ve çevresel maliyetlerin çoğu göz ardı edilirken, sürdürülebilir eğitimde, tüm maliyetler planlama ve altyapı sunumuna dâhil edilir. Geleneksel eğitimde, ulaştırma planlaması çoğunlukla yalıtılmış, çevresel, sosyal ve diğer planlama alanlarından kopukken, sürdürülebilir eğitimde, ulaştırmayı diğer ilgili alanlarla birlikte ele alan bütünleşik planlama vurgulanır.

Ünlü astrofizikçi Stephen Hawking, Amerika'dan gelen konuklarına Londra Bilim Müzesi'ni gezdirirken, "insanlığı kurtarmak için başka gezegenlerde koloniler kurmalıyız" demiş. Prof. Hawking, bu düşüncüyü, dünyanın bir süre sonra, doğal yollarla olmasa da, insan eliyle tükenme tehlikesini göz önünde bulundurarak dile getirmiştir. Bu gidişi çabuklaştırmak ya da yavaşlatmak, dünyada yaşayan bizlerin elinde olup, yavaşlatmanın yolu da bireysel tüketim alışkanlıklarımızı ve davranışlarımızı değiştirmektir. Bireysel sosyal sorumluluğumuz da bunu gerektirmektedir.

Sonuç olarak; sürdürülebilir kalkınmanın dayandığı temel çelişki, **doğadaki canlılığın** sürdürülmesi

İle **ekonomideki canlılığın** sürdürülmesi arasında bulunmaktadır. İlki olmadan ikincisi anlamını yitirmekte; ikincisi için yapılan etkinliklerin birikimli etkisi ise ilkini tüketmektedir. İlkinden vazgeçmek istemiyorsak, ikinciyi gözden geçirmek zorundayız; tüketim alışkanlıklarımızı, üretim yöntemlerimizi ve yaşam tarzımızı değiştirme yönünde...

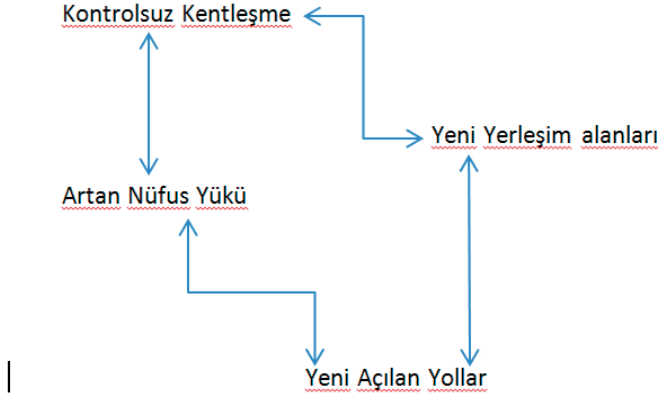
Beni dinlediğiniz için teşekkür ederim.

MENEKŞE KIZILDERE

Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
İklim Değişikliği Ve Enerji Politikaları

Ulaşım Kaynaklı Tahribatın Ekolojik Varlıklar Üzerindeki Yükü ve İklim Değişikliğine Katkısı

Kontrolsüz kentleşme neye sebep olur? Ne kontrolsüz kentleşmeye sebep olur? Paradoksu



Kontrolsüz Büyüyen Kentlerde,

- Doğal varlıklar zarar görür/yok olur
- Ekosistemler kırılma yaşar ve parçalanır ve ekolojik koridorların zarar görmesiyle bu parçalanma yayılır
- Biyolojik çeşitlilik yok olur (Orman Bakanlığı biyolojik çeşitliliği bir alandaki canlı türlerinin envanteri olarak tanımlıyor, ama bu böyle bir şey değildir. Biyolojik çeşitlilik türler arasındaki etkileşimi de kapsar. Dolayısıyla Orman Bakanlığının İstanbul'un kuzey ormanları için yapılmış bir biyolojik çeşitlilik çalışması yoktur, sadece envanter

çalışması vardır. Dolayısıyla o tahrip edilecek alanların ne türden bir biyolojik çeşitliliğe sahip olduğunu biz hâlâ bilmiyoruz.)

- Hava kalitesi düşer ve zaten artmakta olan kirlilik artıştan artış gösterir
- Enerji talebi artar, enerjiye ulaşmak zorlaşır ve pahalılaşır ucuz ve kalitesiz çözümler aranır.(Yani uluslararası ilişkiler krizlerine dönüşen enerji problemleri yaşıyoruz. İşte yerli enerji kaynağımız olmadığı için Rusya'nın, işte eski Sovyetler ülkelerinin enerjilerini satın alıyoruz ya da işte İran'a, Rusya'ya ve bu da çok ciddi uluslararası sıkıntılara sebep olmakta.)
- Tarım ve hayvancılık alanları ya daralır ya yok olur
- Gıda fiyatları artar
- Su krizi yaşanır, kuraklık kronikleşir.(Her yaz İstanbul'da istisnasız kuraklık sorunuyla karşı karşıyayız. 90'larda böyle miydi bilmiyorum, ama artık 2000'lere gelindiğinde kuraklık bir kronik sorun haline geldi. Bu sadece Türkiye için geçerli değil, Türkiye iklim geçiş alanı açısından tropikal olmayan kuşaktan yarı tropikal kuşağa geçiş döneminde, dolayısıyla aslında Türkiye için suyun kriz olmaması gerektiği bir dönemdeyiz iklim açısından, fakat bu kronikleşmiş kuraklığı bir her yaz yaşayacağız gibi görünüyor su planlamasının kötü olması sebebiyle.)
- Sosyal servisler ve hizmetler yetersiz kalır
- Ulaşım sorunu yaşanır, toplu taşıma yetersiz kalır, ulaşım için kullanılan enerji kaynağı ucuz çözümler için kalitesizleşir. Yani pahalılaştığı için haliyle halk ucuz çözümlere gidecektir. Hocam Volkswagen'de yaşanan, Audi'de, işte Volvo'da yaşanan bu kriz yayıldı, Audi'nin de arabalarına birtakım programlar yüklediği ve arabaların emisyonlarını düşük gösterdiği ortaya çıktı, ama biz öyle bir ülkedeyiz ki insanların kurşunsuz benzin dahi kullanmadığı bir ülkedeyiz. Avrupa'da, Amerika'da Audi'lerine, Volvo'larına binip gezerken bu Volkswagen'in, bu Audi'nin, bu Volvo'nun, yani bu iyi kalitede dizel benzin kullanan arabanın skandalından bahsediyoruz, ama bizim için durum çok daha vahim.

Kentin Ulaşım ihtiyacını karşılamak uğruna,

yeni oto yollar

- yeni tüneller
- yeni hava alanları
- raylı sistemler
- yeni köprüler ve hatta kanalllar
- ...

Peki neden hiç planlama konuşulmaz?

Bir kentleşme politikası olarak büyüme takıntısı!

Büyüme Takıntısı ve Mega Projeler

İstanbul Örneği

- 3. Köprü ve Otoyolları
- 3. Havalimanı
- Kanal İstanbul
- Avrasya Tüneli
- Tüp Geçiş Projesi
- ...

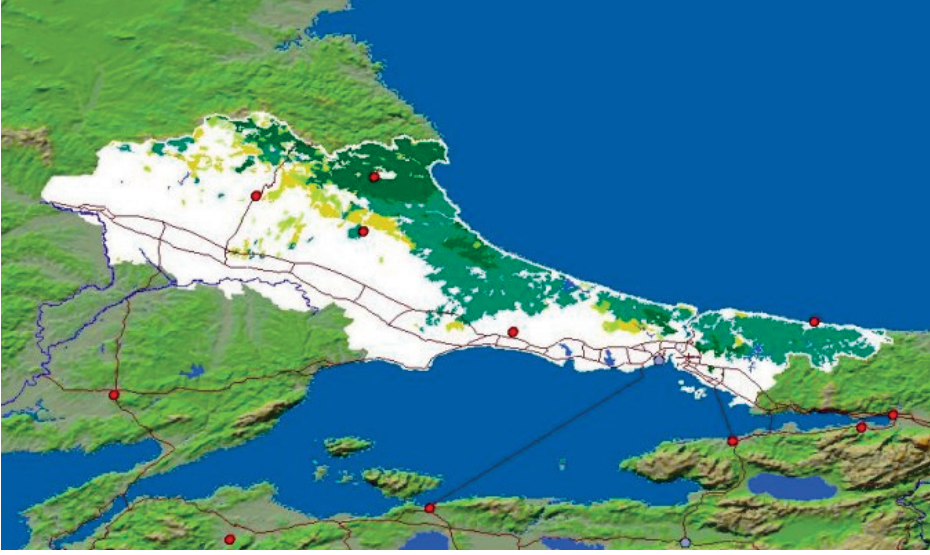
Büyüme takıntısı konusunu Prof. David Harvey “Kapitalizm ve 17 Çelişki” kitabında tanımlar. Yani bu mega projeler, büyük projeler tamamen hükümetlerin, daha doğrusu neoliberal hükümetlerin sistem içerisinde itibar göstergesi olarak tercih ettiği takıntı olarak tanımlamakta, bizim için de aynı şey geçerli. İstanbul örneğini ele alırsak, üçüncü köprü ve otoyolları, üçüncü köprü, otoyolları İstanbul’un kuzey ormanlarının içine açılmış bıçak yararı gibidir. Zaten birçoğunuz medyada farklı yerlerde bunun yarattığı tahribatin fotoğraflarını görmüşsünüzdür, hiç anlatmaya bile gerek yok. Üçüncü hava limanı, aynı şekilde kamu yararı değil, kamuya zarar getiren kârı da operasyon maliyetleri de garantilenmiş ve tamamen halkın değil, bu işi yapan, bu operasyonu gerçekleştiren özel şirketin yararı için projelendirilmiş gibi görünen işler bunlar. Kanal İstanbul zaten bir muamma, şeffaflık sorunu bütün tabii ki değinildi, şeffaflık ve yönetim sıkıntısı. Şeffaflık sorunundan şikâyet eden sadece biz değiliz, uluslararası yatırım-

cılar da ülkeye yatırım yapmak isteyen çok uluslu büyük petrol şirketleri bile ülkenin yönetim basamaklarındaki şeffaflık probleminden dert yankınmaktalar. Yani siz düşünün artık, Avrasya Tüneli ve tüp geçiş projesi, zaten forum kısmında bunları uzun uzun değerlendireceğiz.

Bir çoğu özellikle Dünyanın gelişmekte olan Hindistan ve Çin gibi nüfus artışının kontrol edilemediği dev ülkelerinde ulaşım çözümü olan mega ulaştırma projeleri aslında sadece kentin yükünü arttırmaktadır.

Daha önce yapılan dev ulaştırma projeleri ne Çin'de ne de Hindistan'da ulaşım problemine çözüm olamamıştır. Aksine kirliliğin artışının artmasına sebep olmuştur.

HAVAKİRLİLİĞİ YOK OLAN KARBON YUTAK ALANLARI



Bu harita Orman Bakanlığının İstanbul'un ormanlarını gösteren en son haritası, oradan aldım. Gördüğünüz gibi bütün ormanlar kuzeyde çok dar bir alana toplanmış durumda ve son hali bu da değil, maalesef daha da kötü durumda. Trafik kaynaklı salınımlar azot oksitler, karbonlar, hidrokarbonlar, sülfürler ve partikül madde olarak geçiyor özetle.

Trafik kaynaklı salımlar;

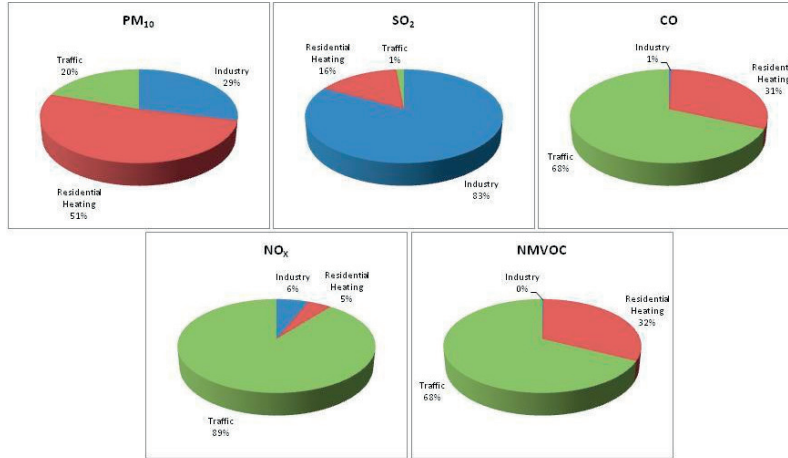
-Kirlilik kaynakları, NO₂, CO, HC, SO₂, PM ve PM içindeki kurşundur.

-Egzoz gazlarından kaynaklanan PM(partikül madde) emisyonları az olmasına rağmen içerdikleri kurşun nedeniyle insan sağlığını ve doğayı tehdit etmektedir.

İBB Emisyon Envanteri Sonuçları (17.10.2015)

	Emissions (t/y)				
	PM ₁₀	SO ₂	NO _x	NMVOC	CO
Industry	7,630	58,468	9,394	117	1,714
Residential heating	13,631	10,983	7,014	18,351	123,510
Traffic	5,200	1,016	138,000	38,500	270,000
TOTAL	26,461	70,467	154,408	56,968	395,224

Bu sonuçlara göre; Trafik NO_x, NMVOC(Non-methane volatile organic compounds) N, ve CO emisyonlarındaki sırası ile %89, %68, %68 lik payları ile çalışma alanı içerisinde en kirlenici sektördür.



Bu kadar ağır kirleniciler tamamen trafik kaynaklıdır.

Trafik Kaynaklı Salımlar Toprağı ve Suyu Nasıl Kirlenir?

- Salımlar nedeniyle meydana gelebilecek olan asitlenme de toprak ve su kaynaklarına etki eder, Peki, bu toprağa, suya nasıl ulaşır bu kirlenici? Salımlardan meydana gelen kirlilik asitlenme yapıyor, asitlenme toprağa ve suya bulaşır. Havada nem ve sıcaklık gibi

etmenler dolayısıyla asitlenebiliyor ve bu kirlilik canlılara ulaştığı için de besin zincirine katılıyor. Dolayısıyla ekosistemlere işliyor canlı temelinde ve ülkemizde kullanılan kurşunlu benzin az önce bahsettim, yani maalesef bizim ülkemizde en çok kullanılan kurşunlu benzin, bu da hava kirliliğini en çok etkileyenlerden. Bunun karşısında koruma önlemi olarak işte bir hava kirliliği mevzuatımız var tamamen yetersiz, yetersiz kaldığı noktalarda Çevre Kanunu devreye girmekte, ama 30 yıldır var olan Çevre Kanununun 2000'lerden beri işlemediğini, çok büyük davalarda bile işlemediğini görmekteyiz maalesef. Bunun yanı sıra TSE standartları yetersiz, aslında temelinde araçlarda ve emisyonu sebep olan yan ekipmanlar için zaten temelde standartlar yetersiz. Karbon yutak alanlarından bahsederseniz, aslında en iyi karbon yutak alanları su kaynakları, göletler, sonradan açılmış olsun ya da doğal göletler olsun algler sebebiyle en iyi karbon yutak alanları göletler, ormanlar akabinde geliyor. Dolayısıyla üçüncü hava limanının 14 tane doğal, totalde 78 tane diğerleri de maden sahalarının açılan çukurlarından kaynaklanan göletleri bu açıdan çok kıymetliydi, ama üçüncü hava limanıyla birlikte tahrip edildi ve karbon yutak alanları birinci elden tahrip edilmiş oldu. Yani İstanbul'un en son karbon yutak alanları da sistemli bir şekilde tahrip edilmekte şu anda ve hatta içme suyunu sağladığımız havzalara dayanmış durumda tahribat.

- Trafik yükü, araç dolaşımı, bununla birlikte geniş alanlara yayılan kirlilik bir de taşınacak havayoluyla, bu da bu etkinin daha da geniş alanlara yayılmasına sebep olacak. İstihdam sahaları, endüstri, buraya taşınan sanayi, çünkü neticede uzaydan gelip koymuyorlar. ÇED raporlarını okurken ben hep bu duyguya kapılıyorum, sanki oraya bir endüstri taşımayacaklar, işte orada bir işlem yapılmayacak, böyle uzaydan gelip o ormanın ortasına onu koyacaklarmış gibi anlatıyorlar, ama bu işler öyle değil.

Kuzey kuşağındaki ormanlar karbon yükünü zaten zor inhibe ederken ormanlar da yok olduğu için artık kentin karbon yükü hiçbir şekilde inhibe edilemeyecek durumda.

- Salımlar havada nem, sıcaklık gibi etkilerle asitleşerek toprak ve su kaynaklarının özelliklerini değiştirir. Bu kirlilik besin zinciri ve hava yoluyla tüm canlıları ulaşabilir ve ekosistemi etkiler.

- Ülkemizde daha fazla kullanılan kurşunlu benzin hava kirliliğini oldukça artırmaktadır.
- Hava kirliliği mevzuatı yetersizdir, Çevre Kanunu gerekli korumayı sağlamamaktadır. TSE standartları yetersizdir

Karbon Yutak alanları,

İstanbul'un Kuzey Ormanları giderek yok olan karbon yutak alanlarının kalan son geniş alanlarıdır. Bu kuşaktaki yutak alanlarının (ormanlar ve havzalar) yok olması tehlikesi İstanbul'un hava kalitesinin geri dönüştürülemez şekilde etkilenmesine sebebiyet verecektir.

Trafik yükü, araç dolaşımı ve bununla birlikte geniş bir alana yayılacak trafik kaynaklı hava kirliliği taşıyacaktır. Açılan yollar ve istihdam sahaları ile birlikte taşınan endüstri ve sanayi hava kirliliğine katkı sağlayacaktır. Kuzey kuşağı ormanları kentin hali hazırdaki karbon yükünü zor inhibe ederken, tahrip olduktan ve korkunç bir kirlilik yükü yüklendikten sonra bu kirliliği kaldıramayacaktır.

TOPRAK KİRLİLİĞİ

Kazı dolgu çalışmaları bölgedeki türlerin çevre habitatlara taşınmasını gerektirecektir. Bir türün başka bir yaşam alanına taşınması ekosistemde problemlere yol açıp, hesaba katılmayan başka türlerin olumsuz şekilde etkilenmesine yol açabilir.

Ekosistem için faydalı toprağın üst katmanlarda olduğu, 1 cm kalınlığında toprağın yüzlerce yılda oluştuğu, hafriyatla yerinden sökülen toprağın canlı yapısının tahrip olacağı, içinde organizmalar yaşamayan toprağın taşındığı yerde ekosistem için bir katkısı olamayacağı dikkate alındığında, sadece toprağın kazılması ve taşınması ile doğacak olumsuz etkilerin boyutu daha net anlaşılmaktadır.

Trafik, sanayi ve yerleşim kaynaklı kirlilik.

SU KİRLİLİĞİ

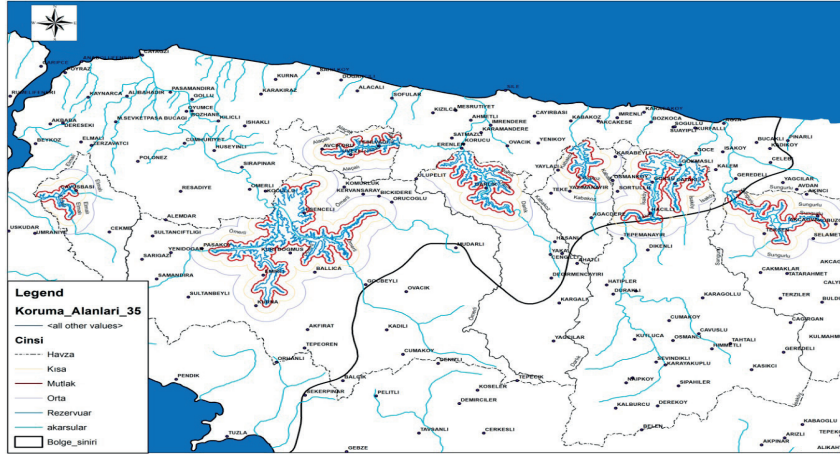
İstanbul Örneği,

İstanbul'un su havzaları

Büyükçekmece, Terkos, Elmalı, Ömerli, Küçükçekmece (içme suyu kaynağı değildir), Darlık, Alibeyköy ve Melen- Maalesef Melen İstanbul'un sınırları içinde bir havza değil, ama yine kentler arası bir adaletsizlik ola-

rak Melen'den su sağlanmakta. Bu da havzaların haritadaki yerlerini gösteriyor,

Appendix 6: Elmalı and Ömerli reservoirs. Map from DSI (data dated from 2006)



Appendix 7: Terkos, Büyükçekmece, Küçükçekmece and Alibeyköy reservoirs. Map from DSI (data dated from 2006). Avrupa'daki havzalar.



Havzalar ve Genel Durum

Bu literatür çalışmasını yaparken zorlandım, çünkü havzaların en son genel durumuyla, ilgili kurumların yayınladığı evraklar 2006 yılına dayalı. Bilimsel çalışmaları incelemek gerekli, bunlar da çok fazla değil. Bu yüzden bu rakamlar büyük ihtimalle güncel değil, çok daha kötü durumda. Ömerli için mesela yüzde 50 oranında orman deniliyor, ama Ömerli Barajını gözle bile, alanı gözle bile gördüğünüzde bu ormanlık alanın yüzde 50'nin altında olduğu görülebiliyor, yüzde 35 tarım, mera, yüzde 4 göl alanı var. Terkos'un yüzde 77 oranında orman olmadığını zaten üçüncü hava limanı çalışmaları, üçüncü köprü ve otoyolları çalışmaları sebebiyle zaten görüyoruz. Büyükçekmece için de aynı şey geçerli, büyük ihtimalle bu yüzde 20'lik oran Fatih Üniversitesinin devasa kampüsü ve orada bulunan çok büyük hemen Büyükçekmece Gölünün kıyısında bulunan bir site var, büyük ihtimalle ondan önce alınmış rakamlar bunlar. Darlık, Alibeyköy ve Elmalı için de aynı şey geçerli, zaten Elmalı'nın krizde olduğunu, artık neredeyse bir içme suyu havzası olarak kullanılmaktan çıkarılma derecesinde kurduğunu da biliyoruz, basına da yansıdı.

Temel problemlere bakarsak Elmalı en yüksek nüfus yoğunluğu, etrafı o kadar ciddi ve yayılan bir kentleşmeye maruz ki havza üzerine inanılmaz bir baskı var. Bu Büyükçekmece, Sazlıdere, Terkos ve Darlık için de geçerli. Ömerli ve Alibeyköy içinse endüstriyel problemler var ve kent E5 karayolları Büyükçekmece, Alibeyköy, Ömerli, Elmalı için inanılmaz bir kirlilik kaynağı.

Ömerli, Terkos, Büyükçekmece, Darlık, Alibeyköy and Elmalı havzalarının güncel arazi durumları:

Ömerli: 51 % orman; 35 %tarım ve mera ; 10 % yerleşim ve endüstri; 4 % göl; totalde 621 km²;

Terkos: 77 % orman; 17 % tarım ve mera; 1 % yerleşim ve endüstri 5 % göl;totalde 619 km²;

Büyükçekmece: 20 % orman; 63 % tarım ve mera ; 12 % yerleşim ve endüstri; 5 % göl; totalde 621 km²;

Darlık: 72 % orman; 25 % tarım ve mera; 1 % yerleşim ve endüstri; 3 % göl; totalde 199 km²;

Alibeyköy: 68 % orman; 19 % tarım ve mera; 3 % yerleşim ve endüstri; 2 % göl; totalde 160 km²;

Elmalı: 42 % orman; 31 tarım ve mera; 26 yerleşim ve endüstri; 5 % göl; totalde; 81 km²;

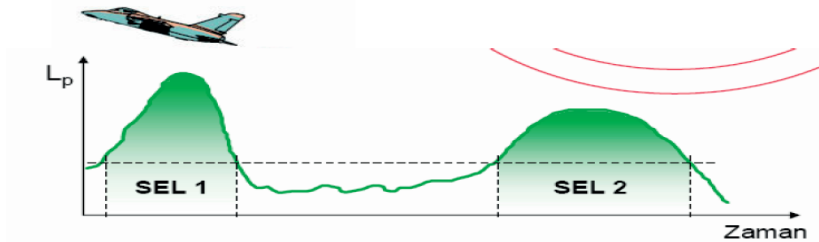
Ömerli, Elmalı and Küçükçekmece için temel problem hızla artan yerleşim alanlarıdır. Elmalı en yüksek nüfus yoğunluğuna sahiptir. 6519 person per km², takriben, Ömerli, Alibeyköy, Büyükçekmece, Sazlıdere, Terkos ve Darlık. Ömerli ve Alibeyköy endüstriyel problemlerle karşı karşıyadır.

TEM ve E5 karayolları Büyükçekmece, Alibeyköy, Ömerli and Elmalı için kirlilik kaynağıdır ve sonuç olarak bu havzalar en çok kirlenen havzalardır.

GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ

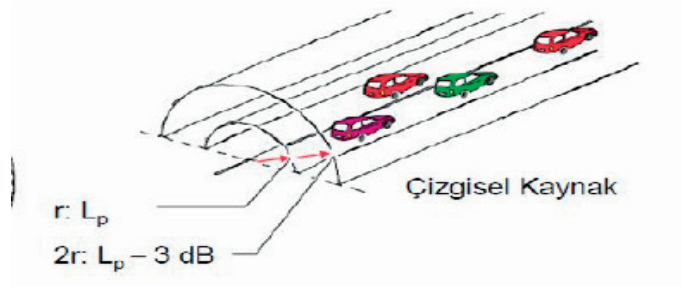
Uçaklardan kaynaklanan bunu üçüncü hava limanı ile ilişkilendirerek söylüyorum ve diğer hava limanı da kentin ortasında bulunmakta. Eğer hava limanının yakınlarında oturuyorsanız zaten bu gürültüye maruz kalıyorsunuzdur ya da Cihangir'de, etrafında, Nişantaşı'nda bulunuyorsanız buna muhakkak alışmışsınızdır. Ben bunu hesaplayan bir mühendis olarak şunu söyleyebilirim ki bu Sel1 ... (107.59) değerinin hesaplanması sıkıntısından dolayı uçağın sebep olduğu gürültü değerini kesin olarak hesaplayamıyoruz. Bu yüzden uçağın yarattığı gürültü değeriyle ilgili ÇED dosyalarında bulunan herhangi bir bilginin doğruluğu tartışmalı.

$$L_{eq} = 10 \log \sum_{i=1}^{SEL_1} 10^{(SEL_i / 10)} - 10 \log T$$



- Trafik kaynaklı gürültü genellikle araçların motorlarından, egzozdan ve süspansiyondan kaynaklanır.
- Trafik gürültüsü, yola olan uzaklığa, kullanılan araçların hızına ve cinsine, yolun yarmada veya dolguda olmasına, yolun kaplamasına, eğimlerin dikliğine ve yol boyunca bulunan **bitki örtüsüne bağlı olarak değişim göstermektedir**

- Dolgu ile yapılmış yollarda, dolgu seviyesinin gürültüyü azaltma da etkili olması için **2,5 m'den** daha yüksek olması gerekmektedir. (yol açma için daha fazla dolgu malzemesi ve alanı ihtiyacı) : İstanbul'da özellikle son 5 yılda çok fazla dolgu alanıyla karşı karşıyayız. Koca koca alanlar yapılıyor, işte havaalanı tamamen dolgu bir alan üzerine yapılıyor. Yol açma için daha fazla dolgu malzemesi ve alan ihtiyacını doğuruyor bu da, yolun düzgün bir örtme tabakasıyla kaplı olduğu yüzeylerde bir sorun, yine ÇED dosyalarında otoyollarla ilgili bu hesaplarla karşılaşırsanız bu bilgilerin de tartışmalı olduğunu söylemek için bu hesapları gösteriyorum.
- Yolun düzgün bir örtme tabakası ile kaplı olduğu yüzeylerde normal asfalt veya beton yüzeye göre gürültü daha az olmaktadır (düzgün olmayan dolgu alanlarının gürültüye sebep olması)



Ses Kaynağı	Yönelme Faktörü	Yönelme İndeksi, dB	
Açık alanda	1	0	$L = L_p$
Düz bir yüzeyde	2	3	$L = L_p + 3 \text{ dB}$
İki düzlemin kesişiminde	4	6	$L = L_p + 6 \text{ dB}$
Üç düzlemin kesişiminde	8	9	$L = L_p + 9 \text{ dB}$

Planlanan devasa projelerin yöredeki yaşam üzerindeki olası gürültü kaynaklı etkileri detaylıca hesaplanmamış ve ilgili yönetmelikte (Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği) yer alan limit de-

ğerlerine göre hesaplanmış, etki değerleri bildirilmemiştir. Gürültü kirliliği açısından projeler birer muammadır.

Mikro klima etkisi ve İklim değişikliğini hızlandırması

Ulaşım çözümü olarak bize sunulan mega projeler açısından bakarsak bu devasa betonlaşma ve cansız alan yaratma mikro klima etkisi yapıyor.

Özellikle üçüncü havalimanı için bu kanıtlanabilir bir durum ve bu devasa mikro klima etkisiyse, total iklim değişikliğine azımsanamayacak derecede bir katkı yapıyor.

Betonlaşmış devasa cansız alanlar olası bir ısı adası oluşturup mikro klimayı değiştirme riskine sahiptir. İklim araştırmacıları tarafından bildirilen, önümüzdeki 5 yıl içinde 'tipping point' diye adlandırılan doğaya verilen zararın geri dönüştürülemez hale dönüşeceğini ifade eden sınır değere yaklaşacağımız ve verilen zararlardan hiçbir şekilde dönemeyeceğimiz öngörülerimiz mevcuttur. Bu proje 'tipping point' e doğru tam hız giderken, katalizör olma riski taşır.

Devasa projelerin, mega projelerin sadece Türkiye için değil, gelişmekte olan diğer büyüme takıntısı olan ülkelerin mega projelerinin iklim değişikliği için katalizör olduğundan bahsediliyor. Bu en son G20 öncesi ülkeler sivil toplumun toplandığı C20 zirvesinde dillendirildi. C20 zirvesinde dünyanın diğer ülkelerinden gelen sivil toplum temsilcileri de zaten mega projelere bu bakımdan eleştirilerini sundular.

Yale Üniversitesi'nin Çevre Performansı İndeksi'nden (<http://epi.yale.edu>) elde edilen bilgilere göre Ülkemiz 132 ülke arasında genel değerlendirmede 109'uncu sırada ayrıca alt başlıklarda doğa koruma ile ilgili 'ekosistem canlılığı' kısmında ise 118. Sırada, biyoçeşitlilik ve türlerin yaşam alanlarının (habitat) korunmasında 121. Sırada ve su kaynaklarının ekosistem üzerine etkileri konusunda (nehir akışının baraj gibi endüstriyel yapılanmaların öncesi ve sonrasındaki değişim yüzdesi üzerinden hesaplanıyor) 114. Bu araştırma çevre politikalarımızın geri kalmışlığını ortaya koyarken doğal kaynaklarımızı yok edecek dünyanın en büyük... ' beton ve ekolojik hiçlik projeleri tasarlama gibi retro ve geri kalmış çevre ve kalkınma projelerinden uzak durmamız gerekmektedir. Çünkü tarih ülkelerde devasa alanlara yapılmış boş beton projelerle doludur. Maalesef eski Sovyetler mesela, en yakın örneklerden biri. Finansal kaygılarla oluşturulan rant odaklı çevre politikaları kısa zaman için de bizi ve geleceğimizi geri dönüştürülemez noktalara sürükleyecektir.

TARTIŞMA

Av. ALEV SEHER TUNA- Bugünkü haliyle ulaşım elektrik üretiminden sonra dünyadaki en büyük sera gazı kaynağı olarak tespit edilmiş. Bir de bu kurşunlu benzin kullanımıyla ilgili olarak Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından bu kurşunlu benzin kullanımının kaldırılmasına ilişkin bir bildirme yayınlanmıştı ve 1 Ocak 2005 tarihine kadar da buna son verilecekti. Türkiye bu belgeyi imzalamadı. O nedenle de biz hâlâ kurşunlu benzin kullanmaya devam ediyoruz.

SORU -Hava sıcaklığının 2 derece artması sonuçları?

Doç. Dr. İSMAİL ŞAHİN -2008 yılında milyar yolcu/km başına güvenlik karşılaştırmasını yaptığımızda -ki burada hem ekonomik gelişme, hem de sosyal adalet açısından sürdürülebilirlik bağlamında bu iki kümeyi göz önünde bulundurmamak mümkün- güvenlik açısından baktığımız zaman, yani güvenliği bu iki hem sosyal adaletin, hem de ekonomik gelişmişliğin içerisinde koyabiliriz, otomobil milyar yolcu/km başına 2.77 milyar ölüm söz konusuysen, otobüsle bu 0.16, demiryolunda 0.01, yani karayolu veya otomobil raylı sisteme göre 277 kat daha güvensiz gibi görünüyor bu istatistiğe göre.

Diğer bir haber geçenlerde, iki hafta kadar önce yine karşımıza geldi. IMF Başkanı bu kez uyarıyor. Lagarde Peru'nun başkenti Lima'da düzenlenen IMF Dünya Bankası yıllık toplantısı kapsamında gerçekleştirilen "*İklim Değişikliği*" temalı konferansa katıldı ve "*hepimiz tavuk gibi közleneceğiz*" dedi. Haberin alt başlığı şu, daha doğrusu açıklaması: Uluslararası para fonu IMF Başkanı Christine Lagarde iklim değişikliğiyle mücadelede geç kalınmasının insanlığın kaderini değiştireceğini belirterek "*eğer yapılması gerekenden tavuklar gibi topluca kaçarsak hepimiz tavuk gibi pişeceğiz, kızaracağız, közleneceğiz*" dedi. Yani eğer kapitalizm de bunu söylüyorsa demek ki yanlış yoldayız. Buradan bu sonucu çıkartabiliriz. Bu basit haber bile bize bunu söylüyor. . Artı 2 derece artması durumunda so numuz gelmiş anlamına gelecek.

Diğer yandan yine sürdürülebilir ulaştırma bağlamında dışsal maliyetler ya da marjinal sosyal maliyetlerden bahsetmek mümkün. Biz kullanıcılar olarak, yani yolculuk yapanlar olarak veya yük taşıtıcılar olarak sadece cebimizden çıkan para, yani bu yakıt ücreti, enerji için dizel, yani motorin

veya benzin parası olabilir eğer otomobil sürücüsüysek veya diyelim ki toplu taşıma kullanıcısıyız. Cebimizden çıkan bilet parası olarak düşünebiliriz yaptığımız yolculuğun maliyetini, ama öyle değil, bunun topluma maliyeti marjinal sosyal maliyet olarak karşımızda öyle ya da böyle. Nasıl karşımızda? Tıkanıklık olarak karşımızda, hava kirliliği ve iklim değişikliği, gürültü yorgunluğu, kazalardaki insan kaybı, acil ve tıbbi müdahaleler ve yüksek sigorta maliyetleri sosyal maliyetleri oluşturuyor. Yani biz bunlara dışsal maliyetler de diyoruz. Bu anlamda toplam dışsal maliyetler açısından 2000 yılında türlerine göre, yani ulaştırma türlerine göre 15 AB ülkesiyle İsviçre ve Norveç'te yapılan bir istatistiksel çalışmada bir yılda milyar Euro birimiyle demiryolunun dışsal maliyeti 12 milyar Euro, havayolu 91, karayoluysa 544, toplamın yüzde 80'inden fazla bir dışsal maliyet bize getiriyor.

Tıkanıklık dışsal maliyetlerden bir bileşen demiştik. Önceki oturumlarda TomTom şirketinden bahsettiler. Tıkanıklığı ölçen bir navigasyon şirketi ve tıkanıklığı da ölçüyor. Yıllık olarak yayınlıyor bu tıkanıklık seviyelerini, dünyadaki çeşitli şehirlerdeki tıkanıklık seviyelerini, güncel sitede İstanbul birinci sırada yüzde 58 tıkanıklık seviyesiyle, ardından Meksiko City yanılmıyorsam, işte Moskova'yı görüyorum, şurada Rio de Jenerio galiba, böyle. Bundan birkaç sene önce ikinci sıradaydık diye hatırlıyorum, Moskova birdeydi. Burada tıkanıklık ölçüsü olarak da yolculuk indeksini kullanıyorlar. Yani yolun açık olması durumunda A noktasından B noktasına gideceğiniz süre tıkanıklık olması durumunda yüzde kaç artıyor? Bu yüzdeler, bunlar aslına bakarsanız tıkanıklık indeksi olarak belirtiyor.

Sürdürülebilir ulaştırmanın bir başka bileşeni de aslında şehir plancılarını da doğrudan doğruya ilgilendiren kent alanlarının kullanımı. Baktiğimiz zaman şu sayıda kişi, işte burada 40-50 kişi var diyelim, bunları sürücü olarak düşündüğümüz takdirde dört şeritli bir yolda her bir otomobilin içerisinde bir sürücü bulunması durumunda kapladığı yer, kapladığı alan görülmekte. Yan tarafta bu kişilerin bir otobüsle yolculuk yapması durumunda, toplu taşıma yolculuğu yapması durumunda kapladığı alanı görüyoruz ya da bisiklet kullanmaları durumunda ne kadarlık bir alan kapladıklarını görüyoruz. Bu anlamda karayolu ulaştırması, özellikle özel otomobil ciddi anlamda araziye aç bir türdür, ulaştırma türüdür. Ne kadar yol yaparsanız yapın özellikle büyük kentlerde kısa sürede tüketilecektir bu alan, bu yaşanarak görülmüş, hem dünyada, hem de ülkemizde yaşanarak görülmekte. Yani şehrin tamamını yollarla kaplarsanız dahi yettiremiyorsunuz, alanı yettiremiyorsunuz.

Peki, ulaştırma çözümleri sürdürülebilir kalkınmada ulaştırma çözümleri nasıl üretilebilir? Burada şöyle bir büyük küme yerleştirdim sürdürülebilir kalkınmanın üçüncü sacayağını da kapsayacak şekilde: Bu küme teknik ve teknolojik olarak yapılabilir projeler kümesi olsun. Bugünkü teknik ve teknolojiyle neredeyse yapamayacağımız hiçbir şey yok. Aklımıza gelen birçok şeyi yapabiliyoruz elimizdeki makinelerle, finansal kaynağımız da varsa, teknik olarak da fiziğimiz, matematiğimiz yeteri kadar güçlü, sorunlarımızı bu anlamda çözebiliyoruz, yapabiliyoruz. Burada kırmızıyla gösterdiğimiz ekonomik büyüme odaklı projeleri eğer bu kümeye dahil edecek olursak, şu mavi kümeye sosyal adalet odaklı projeleri yerleştirecek olursak, yeşile de çevre koruma odaklı projeleri yerleştirecek olursak, bunların her biri kendi içerisinde bağımsız projeler kümesi olsun, ama sürdürülebilir projeler başta da söylediğimiz gibi bu üçünün ara kesitinde gerçekleşebiliyor.

Biz mühendislerin, plancıların, karar vericilerin yapması gereken aklımıza gelen ilk projeyi uygulamak değil, çünkü o proje belki buralarda bir yerde. Bizim aramamız gereken buradaki projeler. Yani aynı zamanda şeffaflık da gerektiriyor bu, ortaya bir kamu projesi, büyük bir ulaştırma projesi konulduğunda bu İstanbul'daki üçüncü hava limanı, üçüncü köprü ve kuzey Marmara otoyolu, Kanal İstanbul, vesaire gibi projeler, bunların hepsinin açık olması gerekiyor, şeffaf olması gerekiyor ki meraklı olan vatandaşlar bu belgeleri inceleyip, projenin bu küme içerisinde nereye düştüğünü görebilsin. Gerçekten buraya düşüyorsa projeler ki bunu incelemek ve tespit etmek bugünkü imkânlarımızla bu kadar da zor değil.

Sosyal adalet diyorsunuz, çevre diyorsunuz, hiçbir proje yapamayız biz bunları eğer hayata geçirirsek diyenler olabilir. O yüzden ekonomi ağırlıklı biraz çalışalım. Sonuçta kalkınmamız lazım, rekabet etmemiz lazım diyebilirler, ama işte önceki haberlerdeki örnekler ve daha sonra değineceklerim bu tükenişin aslında bir yerde ifadesi oluyor. Çünkü gerçekten sürdürülemez projeler, yani şu ara kesitin dışında kalan tüm projeler bizi yok oluşa götürüyor hızlı bir şekilde. Bu anlamda sürdürülebilir kalkınmayı destekleyen ulaştırma çözümleri bireysel taşıt kullanımına değil, insana, çevreye ve iklime odaklanan bir ulaşım paradigmasına yönelmeyi gerektiriyor. Bu yeni bir paradigma diyebiliriz. Geleneksel paradigmadan farklı bir paradigma en azından. Ülkemizde karar vericilerin, yani politikacıların gerçekleştirmeyi sevdiği projelerin bir bölümü genellikle belirli toplum kesinlerinin çıkarlarına, yani ekonomik büyümelerine veya refahlarına

hizmet eden ve çevresel korumayı hiçe sayan projeler olarak karşımızda durmakta.

SORU- Dediniz ki apartmanlarda otopark olması otomobillerin alımını teşvik eder. Peki, teşvik eder, ama bu tarafta da ulaşım ihtiyaç, şehir merkezlerini ulaşımdan engelleyemeyeceğimize göre bu otomobilin de ihtiyaç olduğu düşünülürse, en azından bu otoparkın ve çevrenin korunması, otoparkların azaltılması, yollardaki arabaların kapalı alanlara çekilmesi açısından çözüm değil midir ya da başka alternatifler düşünebiliriz?

Doç. Dr. İSMAIL ŞAHİN- Ben kendimden örnek vereyim. Siz otomobilsiz olmaz diyorsunuz. Ben itiraf ediyorum, sürücü değilim. Bir otomobil kullanıcısı değilim ben, ben bir toplu taşıma kullanıcısıyım, en başından beri de böyleydim. Yani Anadolu yakasında oturuyorum, Davutpaşa'da çalışıyorum. Yani burada toplu taşıma, yani sürdürülebilir planlamadan bahsettim ya, olabildiğince yolculuk üretiminin, yolculuk ihtiyacının azaltılması, ortadan kaldırılması, yapılıyorsa mesafenin kısaltılması, yayaya ve bisiklete öncelik verilmesi, karma arazi kullanımıyla bu söylediklerimin bir şekilde gerçekleştirilmesi, bunlar sürdürülebilir ulaştırma planlaması içerisinde zaten öncelikli olarak ele alınıyor. Yani burada dünyadaki eğilim sürdürülebilir ulaştırma türleri olarak önce yaya ulaşımı ve bisiklet ulaşımı, eğer bu karşılamıyorsa, yani daha uzun mesafelere yaya ve bisikletle gidemeyeceğiniz daha uzak mesafelere gitmeniz gerekirse toplu taşımayı kullanarak bu ihtiyacınızın karşılanması.

50 yıl, 100 yıl, 150 yıl, 200 yıl sonrasında bahsediyorum bir yerde, bu yeni bir kent, yeni bir kent formundan bahsediyorum, o aslına bakarsanız. Çünkü sebebi tamam, kimsenin otomobil sahip olmasına kimse karşı çıkmaz, böyle bir şey mümkün değil. Olamaz tabii ki yani herkes otomobil sahibi olma hakkına sahiptir, ama bir süre sonra şu olmalı veya olacakmış gibi geliyor bana: Siz sürücü olarak otomobilinizde tıkanmış olan bir karayolunda seyahat etmeye çalışırken eğer yanınızdaki bir otobüsün içerisinde 150 kişi ayakta aynı koridorun içerisinde sizinle birlikte o tıkanıklığı aşmaya çalışırken, o sürücünün başını önüne eğip, ya ben ne yapıyorum demesi gerekir diye düşünüyorum.

Bireysel davranış değişikliğinden kastım da bu aslına bakarsanız, yani bireysel davranışların sorgulanması, ben enayi miyim, önce karşımdaki yapsın, ondan sonra ben yapayım değil. Belki çok uç bir örnek olacak, ama bu çalmak, çırpamak nasıl utanç verici yanlış bir şey olarak toplumda

biliniyorsa, bir süre sonra çünkü dışsal maliyetler diyoruz ya, yani eğer tıkanıklık varsa biz olduğumuz için, biz otomobilimizi kullandığımız için var tıkanıklık diyebilmeliyiz. Benden dolayı bu tıkanıyor diyebilmeliyiz. Diyebildiğimiz anda da o zaman kendimizi geriye doğru çekeceğiz. Yani mecbur kalmadıkça, ama samimi olarak mecbur kalmadıkça otomobilinizi kullanmayacaksınız.

ENGİN ALGÜL- Sorum var tabii, bir düzeltme yapma ihtiyacı duydum. Marmaray benim de bugünkü sunumum içerisindeydi, ancak ben sunumu 30 dakika planladığım için 15 dakikada bunu anlatma fırsatım olmadı. O projeyi 89-94 yılında fiilen yürüten insanlardan bir tanesi benim. Büyükşehir Belediyesi Teknik İşler Müdürü olarak biz o projeyi Boğaz Tüp Tünel adıyla planladık, bütün avan projelerini, etütlerini ben yaptım. Hocam, bugün içinde bulunulan darboğaz açmazın nedeni planlama değil, bunu beraber değerlendirelim. Açmazın nedeni üçüncü hat için gerekli olan kamulaştırmaları süresinde yapamamış olmalarından dolayı bu iş hâlâ çözülemedi. O proje dört ayrı ihaleyle yürümektedir. Bir tanesi boğaza düşenen tüp, diğeri araçlar, ikincisi 72 km.lik banliyö sistemi ve danışmanlık projesi. Bugün bu 72 km.den ancak 14 km.si ve 5 istasyon, diğer 37 istasyon hâlâ yapılmamıştır, yol da yapılmamıştır, ama bunu düzeltme ihtiyacı hissedin. Nedeni proje planlamasından kaynaklanmıyor, nedeni projenin planlaması olmasına rağmen hâlâ başarılamayan, becerilemeyen kamulaştırma, o koridorla ilgili kamulaştırma çalışmaları. Bir başka da uygulamadan geliyor. Biliyorsunuz yüklenici değişti, bir yığın sorunlar oldu. Biliyor musunuz orada metro araçlarının çürütüldüğünden haberiniz var mıdır Hocam, biliyor musunuz? Nedenini de biliyorsunuz herhalde.

Doç. Dr. İSMAİL ŞAHİN- Yok, bilmiyorum.

Doç. Dr. İSMAİL ŞAHİN- Kamulaştırmada sorunlar olduğunu ben de biliyorum da diyelim ki kamulaştırma sorununu çözdük. Üçüncü hattı yerleştirdik, bütün tarihi istasyonları yıktık, Bakırköy İstasyonunu yerinden kaldırıp, yan tarafa kaydırdık, yaptık. Bugün metrobüste yaşanan kapasite sorunu neyse, hat açıldığında aynı sorunları yaşayacağız. Yazık değil mi? Yapılması gereken şu: Ya Marmaray koridoru dört hat olarak planlanmalıydı, iki hattı metroya ayrılmalı, diğer iki hattı ana hat trafiğine ayrılmalı ki bu neredeyse imkânsız, çünkü çok ciddi bir kamulaştırma gerektirecekti ya da altlı üstlü. Üstte şu andaki koridor olacaktı, alttaysa metro olarak ikinci yeni bir iki hat söz konusu olacak eğer ki aynı koridoru kullanacaksanız,

yani orada dört hattan daha azı kapasite açısından yetersiz kalacaktı. Metrobüs nasıl açıldığı günde kapasitesine erişti, çünkü yanlış bir tür, yani tür olarak yanlış, raylı sistem olması gerekiyordu o koridorda, aynı şekilde burayı üç hat olarak açarsanız Marmaray koridorunu, ana hat trafiğini karşılamayacaktır kesinlikle, zaten tüpün kendisi iki hat. Yani biz karayolunda bunu yaşamıyor muyuz? Üç hat gelip eğer iki hatta düşüyorsa, tıkanma meydana gelmiyor mu? Aynı şey iki yakada meydana gelecek. Üç hat olarak geliyor, iki hatta düşüyor. İşte size iki tane dar boğaz, bu öngörüle-memiş gibi görünüyor. Yani planlama hatası dediğim bu.

Engin ALGÜL- Bakın Marmaray, metroya çevrildiği için yanlıştır. Marmaray projesi demiryolunun birleştirilmesi için yapılan bir şeydi, kent içi metroya çevrilince bu problemler yaşanıyor.

IV. BÖLÜM FORUM

Ulaşım konusu kuşkusuz yaşamımızın bir parçası. Kentlerde yaşayan insanlar olarak, bunun yansımalarını değişik biçimlerde görüyoruz.

- Öncelikle çözümsüzlüğün ana nedeni nedir?
- Trafik iyi yönetiliyor mu?
- Avrupa Kentsel Şartına göre;
- *Özel araba kullanımını azaltacak, sınırlandırarak önlemler alınacak.*
- *Toplu taşımacılık veya otomobile alternatif olacak taşımacılık sistemleri öne çıkartılacak*
- *Olabilirdiğince insanlara yönelik mekânlar hazırlanacak*
- *Bu üç çözüme yönelik olarak insanlar eğitilecek*
- Bir çok ülke buna göre yönetiliyor. Biz de durum nedir?
- Meslek Odalarının sözünün dinlenmediğini ,önerilerin dikkate alınmadığını biliyoruz. Bunun nedeni nedir?
- İstanbul ulaşımıyla ilgili önemli bir çözüm alternatifi olarak tüneller ortaya konuluyor. Öyle midir ?
- Kentsel planlama ve ulaşım planlaması arasındaki ilişkiyi de gözönüne alarak, kent merkezlerine arabaların sokulmaması ve otopark politikalarıyla trafik sıkışıklıklarının önlenmesi konusunda ne dersiniz?
- İstanbul'u perişan eden sebeplerden biri, yatırımların yanlışlığı mı? yapılan yatırımlar doğru mu?
- Yaşanan trafiğin, ekonomik boyutu da var, maliyetlerin yanı sıra iş kayıpları gibi, psikolojik boyutu var; insanların dengeleri bozuluyor. Çözüm ne olmalı?
- 3. köprü ve 3.Havalimanı İst. trafiğine çözüm olacak mı?
- Siyasiler Bu projelerle, yap-işlet'le milyon dolar Türkiye'ye geliyorsa, bu proje başka türlü değerlendirilmelidir diyor. Sadece ekonomik

nedenlerle böyle bir proje yapılmalı mıdır?Ama yapılan proje sürdürülebilirlik taşıyor mu, çevreye olan etkisi nedir; dikkate alınmaz mı

- Karayolu Tünel Geçişi, Tüp Geçitler, 3.Köprü, 3.Havalimanı' nın İhale koşullarından birisi de Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, bu Projeye gireceklere senede belli sayıda (25 milyon) taşıt ve uçak garantisi veriyor. Böyle İhale koşulu "yap-işlet-devret" modeli ne uygun mu olur ?

TANSEL TİMUR

Gemi İnşaatı ve Makinaları Yüksek Mühendisi

İstanbul Kentiçi Deniz Ulaşımı

Denizi kullanmadan hak sahibi olan bir devlet, denizden yararlanmaksızın büyüyen bir ekonomi ve denize açılmadan uygarlığa açılan bir toplum görülmemiştir.

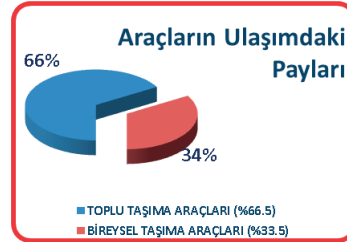
Bu sunumda, içinden deniz geçen bir kentte, deniz ulaşım için nasıl değerlendirilmelidir; oluşturulacak politikalarda ve buna dayalı planlarda nasıl yer almalıdır; o anlatılmaya; ağırlıklı olarak da deniz taşımacılığının çevre bakımından kent için ne denli büyük avantajlara sahip olduğu açıklanmaya çalışılacak. Doğaldır ki, bu yapılırken, biraz da genel olarak ulaşım politikaları ve planlaması konusuna değinme ihtiyacı olacak. Konuyu daha anlaşılır kılmak için de deniz ya da su yolu taşımacılığı imkânına sahip bazı ülkeler ya da kentlerden örnekler verilecek.

* * *

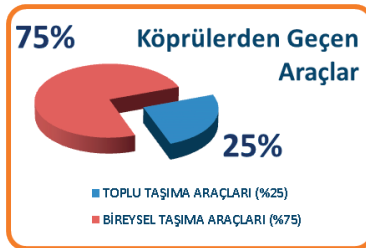
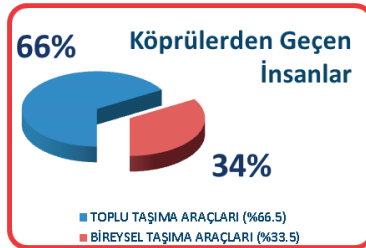
Ulaşım, yani kent içi ulaşım ve trafik sorunu, kentin birinci öncelikli sorunu. Bu uzun yıllar öncesinden beri böyle her geçen yıl daha da büyüerek sürüyor. Örneğin, 1993 yılında yapılan bir ankette, İstanbullular, trafik ve ulaşımı yüzde 30 ile sorunlar listesinin birinci sırasına yerleştirmişler. O günlerde gazete manşetlerinden hiç inmeyen su sorunu ise ikinci sırada ancak yüzde 8 ile yer bulabilmiş.

İstanbullunun neden ulaşım ve trafiği kent için bu kadar büyük bir sorun olarak değerlendirdiğinin yanıtını da bize istatistikler veriyor. Az önce sözü edilen anketin yapıldığı döneme uygun olarak 1925-1985 arasını göz önüne aldığımızda; bu 60 yıllık dönemde kent nüfusunun 8 kat, araçla yapılan yolculuk sayısının ise yaklaşık 18 kat artmış olduğunu görüyoruz. Yine aynı dönemde denizyolu yolculukları ancak yüzde 3.7, raylı sistem kullanımı ise 1.5 kat artabilmiş. Oysa lastik tekerlekli ulaşım sistemlerinin kullanımındaki artış 178 kat. İşte ulaşım ve trafiği kentin birinci sorunu haline getiren temel olgu bu ve geçen yaklaşık 20 yıllık sürede bu durum aynen devam ettiği için de sorun katlanarak büyümüş.

Peki, bunun gerisinde, arka planında ne var kısaca onu da gösterelim. Bugün kent yollarının %95'inden fazlasını bireysel taşıma araçları kullanıyor; toplu taşıma araçlarına kalan bölüm ise %5 bile değil. Buna karşın, toplu taşıma araçları günlük yolculukların %65'inden fazlasını, bireysel taşıma araçları da %35'e yakınıni gerçekleştiriyor.



Bu durumu, sorunun daha yoğun yaşandığı Boğaz (köprü) geçişlerinde daha net olarak görüyoruz: 90'lı yılların sonlarına ait verilere göre, bireysel taşıma araçları köprüleri %75 oranında kullanıyor, başka bir deyişle işgal ediyorlar; ama bu araçları kullanarak geçenler toplamın sadece %33.5'ini oluşturuyorlardı. Köprülerden sadece %25 oranında yararlanan toplu taşıma araçları ise Boğazı geçen yolcuların %66.5'ini taşıyorlardı.



Sorunu ve onu yaratan gerçekleri kısaca özetledikten sonra, Einstein'in "hiçbir sorunun onu yaratan anlayış aynen korunduğu sürece çözülemeyeceği"ne ilişkin bilinen deyişini de hatırlayarak; neyin nasıl yapılması gerektiğinin yanıtını bulmaya çalışalım.

Buna geçmeden önce de ulaşım politikalarının yakın dönem içinde nasıl değişiklikler geçirmiş olduğuna kısaca göz atmakta yarar var:

Ulaşım politikalarının kökten değişime uğramasının başlangıcı, öngörülen trafik artışının artık “sürdürülebilir” olmadığına genel kabul görmesiyledir. Ardından, karayollarına ne kadar yatırım yapılırsa yapılsın, tıkanmayı gidermenin mümkün olmadığı ve planlanan yeni yolların zaman içinde talebi dahi karşılama ihtimalinin söz konusu olmadığı anlaşılmış ve buna bağlı olarak talebi arza uydurabilmek için otomobil kullanımının kısıtlanması ve maliyetlerinin artırılması tartışılmaya başlanmıştır. Buna bağlı olarak, belli kullanıcı ve ulaşım türlerine öncelik verilmesi gerektiği konusunda da fikir birliği oluşmuştur. Ardından, sınırsız hareketliliğin çevresel sonuçları olduğu anlaşılmış ve çevresel sorunlar çözümlense bile tıkanma sorununun süreceği konusunda genel anlayış birliğine varılmıştır. Son olarak da hem çevreyi hem de tıkanmayı iyileştirmenin tek yolunun otomobil kullanımının ve yolculuk gereksiniminin azaltılması olduğu tespit edilmiştir.

Bu saptama sonucunda gelinen noktanın somutlandığı belge, Strasburg’da Avrupa Konseyi’nin Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı’nda 18 Mart 1992’de kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı’nın ulaşım ve dolaşım ile ilgili bölümüdür: *“Ulaşımındaki her ilerlemeyle insan yaşamı biraz daha değişmiş; bugünün kentlerinde yaya, at, raylı taşıma, otomobil, otobüs, ticari araçlar gibi ulaşım sistemlerinin çok ötesine erişilmiştir. Bu tür gelişime uğramış dolaşımın çeşitli faydaları vardır. Tercihler, kişinin yaşamak ve çalışmak istediği çevreye, ilişkide olmak istediği kişilere göre yapılabilir. Oysa, otomobil ilk icat edildiği 1884’den beri, ulaşım politikalarını yönlendirmiş; hatta toplu ulaşım sistemlerini gözden düşürmüştür. **Kente karşı otomobil** çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna yakındır. Yavaş ama kesin biçimde, otomobil kentleri öldürmektedir. İkisi bir arada olamayacağından, 2000’li yıllar otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır. Bugünden birşey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse; araç trafiği, özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak; ‘sera etkisi’yle tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır katkıda bulunacaktır”* Daha yalın bir ifadeyle, Avrupa Kentsel Şartı önümüze iki seçenek koymaktadır; **ya kent, ya otomobil.**

Bu saptamayı biraz açtığımızda; sorunun temel kaynağının karayolunu ve bireysel taşıma sistemlerini merkezine alan, buna bağlı olarak “trafikçi” çözümleri öngören yaklaşım ve uygulamalar olduğu söylenebilir ve bu anlayış ve yaklaşımla oluşturulmuş olan bütün politikaların; ekonomik,

toplumsal ve çevresel üç ana unsuru açısından da “sürdürülebilirlik” anlayışına aykırı olduğunun artık çok net biçimde anlaşılması ifade etmek yanlış olmaz.

Ülkemiz dahil bazı ülkelerde hala sürdürülmeye çalışılan otomobile dayalı ulaşım politikalarının sonucu olan aşırı otomobil kullanımı, zaten kısıtlı olan yol ağındaki taşıt yoğunluğunu artırarak trafik sıkışıklıklarını doğurmakta; otomobil merkezli “trafikçi” yaklaşım, motorlu araçların daha kesintisiz akabilmesini sağlamak için çözümü yeni yollar, katlı kavşaklar, otoparklarda vb. aramaktadır. Denizi bir imkan olarak değil de otomobilin hareketliliği açısından bir engel olarak gören bu anlayış, otomobilin denize ulaştığı her noktada bir iskele ya da deniz terminali yapmak yerine köprü inşa etmeye yönelmektedir. Böylece “otomobili kente uydurmak” yerine “kent otomobile uydurulmaya” çalışılmış olmaktadır.

Kenti insanların yaşadığı mekân olmaktan çok içinden motorlu araçların daha rahat geçebildiği bir yollar ve yapılar bütünü olarak gören ya da öyle göstermek isteyen bu anlayışın sonucu olarak eskiden meydan olan çoğu kent mekânı bugün kavşak niteliği kazanmış, kentlerin doğal ve tarihi yapısını tahrip eden “hız yolları” yapılmıştır. Açılan veya genişletilen her yeni yol, her katlı kavşak, her otopark, -özellikle önceleri başka ulaşım araçlarını kullananların otomobile kaymasıyla- yeniden tıkanmalara neden olmakta, kentler daha büyük trafik sıkışıklıklarıyla karşı karşıya kalmaktadırlar.

Eksik ve yetersiz bilgidен kaynaklanan ya da art niyetle bilinçli olarak oluşturulan, gerçeklerden ve bilimsellikten uzak “kanılar”, yapay ve/veya yanlış “toplum talepleri”nin doğmasına neden olmakta; politik iradenin “toplum talebi”ne karşılık verme kaygısı, zaman zaman rant sağlama, çıkar elde etme amaçları ile de birleşerek; çoğu gösterişe yönelik “prestij projesi” olarak nitelenebilecek, plansız ve hatalı uygulamalar ortaya çıkmaktadır. Oluşmuş ya da bilinçli olarak oluşturulmuş “kanılar”a dayalı olarak, araçların hareketliliğini temel alan günü birlik kararlar ya da ulaşım sistemini bir bütün olarak değerlendirmeyen kısmi ve geçici “çözüm”ler, bir süre sonra daha büyük ve üst düzeyde sorunlar doğurmakta; deniz yolları dışındaki ulaşım sistemlerine yapılan yanlış alt yapı yatırımları, büküklükleri nedeniyle ayrıca kaynak israfına da yol açmaktadır.

Oysa çağdaş ulaşım politikalarını benimsemiş ülke ve uluslar, deniz ve su yollarını imkan buldukları her durumda en büyük oranlarda kullanabil-

menin yollarını aramakta ve bulmaktadırlar. Elbe Nehri üzerinde yer alan “katlı kavşak”ın aşağıdaki fotoğrafı ile -mucitinin kent yönetimine aday gösterilmek suretiyle ödüllendirildiği- “yüzer köprü” proje(?)si bize herşeyi anlatmaktadır:



“zengin” teknesini dağdan aşırırken,



“fakir” açık denizde yolunu şaşırıyor...

Az önce de belirtilmiş olduğu gibi, bugün İstanbul’da neredeyse hiç meydan kalmamış, geçmişte meydan olan kent alanlarının hemen hepsi karayolu kavşağına dönüştürülmüştür. Yandaki görsel, kavşak inşa edilecek meydan kalmadığında işlerin nerelere vardırılabileceğinin gösterilmesini amaçlamaktadır.



Biliyor ve yıllardır her fırsatta ifade ediyoruz ki; kentler insanlar içindir ve esas alınması gereken, insanların ve -insanlar için gerekli olan- yüklerin hareketliliğinin sağlanması olmalıdır. Otomobillerin hareketliliği, ancak bu ana amacın bir parçası olarak ve ona hizmet ettiği ölçüde değerlendirilmesi gereken bir “araç” olarak ele alınmalıdır. Önümüze “ya kent ya otomobil” seçeneklerini koyan Avrupa Kentsel Şartı bu yaklaşıma bağlı olarak, yeni bir Ulaşım Politikası öngörmekte ve buna ilişkin olarak da 4 ilke belirlemektedir:

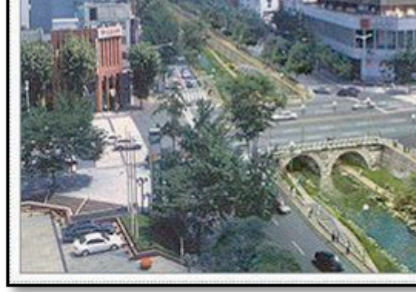
1. Özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması,
2. Hareketliliğin yaşanabilir bir kent oluşturmaya yönelik olarak düzenlenmesi ve değişik ulaşım türlerine olanak sağlanması,

3. Yolların ve kent alanlarının sosyal mekanlar olarak algılanması ve düzenlenmesi,
4. Kökleşmiş eski anlayışın sürekli eğitim ve öğretim yoluyla değiştirilmesi.

Güney Kore'nin başkenti Seul'ün Cheonggyecheon bölgesinde değişik zamanlarda çekilmiş ve aşağıda yer alan bir kaç fotoğraf, çağdaş ulaşım politikaları ve dayandığı temel ilkeler konusunda aydınlatıcı bir örnek olmaktadır:

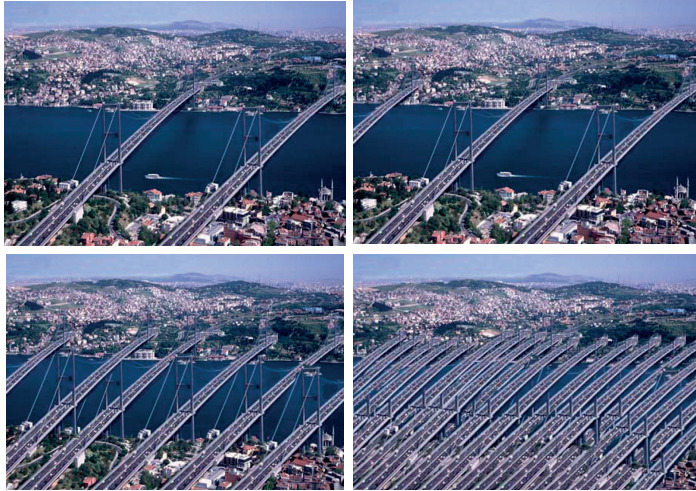


2003



2005

Bu uygulamaların tersi bir örnek olarak da artık çağdışı kalmış yaklaşımlar ve buna bağlı ulaşım politikaları değiştirilmediği takdirde bu gidişin hangi noktalara ulaşacağı aşağıda yer alıyor:



Ülkemize, kentimize dönersek: Deniz ulaşımının, özellikle toplu taşımacılık açısından, İstanbul'a çok önemli yararlar sağlayacak bir potansiyel taşımakta olduğu; bu nedenle de Avrupa Kentsel Şartı'nın "olanak sağlanması"nı işaret ettiği "diğer ulaşım türleri" arasında ağırlıklı olarak değerlendirilmeyi hak ettiği kuşkusuzdur. Çünkü İstanbul, ortasından geçen Boğaz'ın oluşturduğu doğal su yoluna ek olarak, iki yarımadadan oluşan yapısı nedeni ile **altı tarafı denizle çevrili bir kent**dir ve deniz ulaşımı, sürdürülebilirlik yaklaşımına, onun ekonomik, toplumsal ve çevresel üç ana unsuru açısından da tamamen uygundur.

Sadece bu yanı bile, kentiçi ulaşımında denizyolunun en fazla geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için çaba harcanması gereken sistem olduğunu ortaya koymakla birlikte, denizyolunun avantajları bununla da sınırlı değildir.

Bu noktada ulaşım sistemlerinin karşılaştırılmasında göz önüne alınması gereken ölçütleri hatırlatmakta yarar vardır:

İşletmecilik Açısından Önem Taşıyan Özellik ve Ölçütler:

- Kapasite

Taşıtın taşıyabileceği yolcu sayısı

- Debi

Taşıma sisteminin ya da aracının yolun belli bir genişliğinden (demir-yolu hattı ya da karayolu şeridi) birim zamanda geçirebileceği yolcu sayısı [yolcu/saat]

- Taşıma Gücü

Taşıma sistemi ya da araç hızının debi ile çarpımı sonucu elde edilen değer [yolcuxkm/saat²]

- Trafik Esnekliği

Taşıma sistemine ait araçların yol ve trafik koşullarına uyabilme, diğer bir deyişle izledikleri yol ya da güzergahı değiştirebilme esnekliği (Dönüş yarıçapları küçük, manevra yetenekleri fazla ve arıza durumunda kolaylıkla çekilebilen, trafiğin tıkanıdığı kesimi başka yolları kullanmak suretiyle geçebilen taşıtların trafik esnekliği yüksektir. Hızlanma ve yavaşlama ivmesi de sık sık duraklamaların meydana geldiği hallerde trafik esnekliği açısından önemlidir)

- Taşıt Kaplama Alanı

Taşıma sistemine ait aracın güvenli hareketi için gereken yol alanı

- Güvenlik

Taşıt aracının kazaya karışma riski ile kaza halinde yolcuların ölüm ve yaralanma riskinin belirlediği kriter

- Hava Koşullarından Etkilenme

Hava koşullarına bağlı olarak taşıma sisteminin yukarıda belirtilen ana karakteristikler açısından değişime uğraması

Yolcu Tercihleri Açısından Önem Taşıyan Karakteristik ve Ölçütler:

- Çabukluk

Yolculuğun başlangıç ve bitiş noktaları arasında geçen toplam sürenin kısalığı

- Erişilebilirlik

Taşıma sistemine ait araçlara zaman ve mesafe açısından erişilebilirlik (sistemin yol ağının yaygınlığı ve durak sıklığı gibi özellikler)

- Hizmet Frekansı

Yolcunun bekleme süresini etkileyen ve taşıma sisteminin araç sıklığı ile belirlenen karakteristik (özellikle ulaşım taleplerinin doruk noktaya ulaştığı zaman dilimlerinde, tercihi önemli ölçüde etkiler)

- Konfor

Gerek taşıt aracının, gerekse iskele, terminal ya da durakların; rahat oturma olanakları, aydınlatma-ısıtma-soğutma ve havalandırma özellikleri, gürültü, inme-binme kolaylığı gibi faktörlerle belirlenen özellikler

- Güvenirlik

Yolcuların ulaşmayı amaçladıkları noktaya bekledikleri sürede ulaşabilme açısından taşıma sistemine duydukları güven düzeyi

- Taşıma Ücreti

Yolcuların taşıma sistemi tercihlerinde ağırlıklı rol oynayan karakteristik

- Eşya/Hayvan Taşıyabilme

Bazı durumlarda yolcu tercihini etkileyebilen karakteristik

Ekonomi ve Çevre Açısından Önem Taşıyan Karakteristik ve Ölçütler:

- Maliyet

İlk yatırım, işletme, bakım-onarım gibi unsurlara bağlı olarak ortaya çıkan yolcu-km maliyeti (taşıma ücretini etkileyen unsur)

- Tüketilen Enerji

Kullandığı yakıt cinsi ve birim yolcu-km başına tüketim miktarı açısından; çevreyi, ulusal ekonomiyi ve maliyete bağlı olarak taşıma ücretini doğrudan etkileyen özellik

- İlk Tesis ve Bakım-Onarım

Gerek ilk tesis, gerekse bakım ve onarım açısından ihtiyaçların, ülke olanakları ile karşılanabilirliği

- Çevre Etkisi

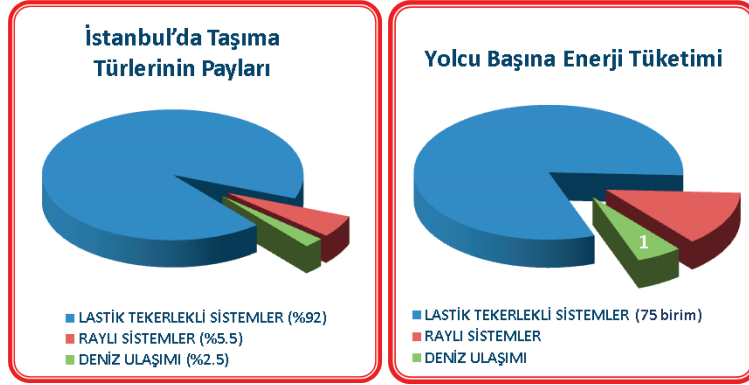
Taşıma sisteminin, hava ve gürültü vb. kirliliğinin yanı sıra titreşim açısından çevreye etkisi; çevreye estetik bakımdan uyumu

Yukarıda sıralanan ölçütlerin hemen hemen tamamında en avantajlı sistem olarak görünen deniz ulaşımının; **sürdürülebilirliğin ekonomik, toplumsal ve çevresel üç ana unsuruna uygunluğunu** da kısaca şöyle özeleyebiliriz:

- Deniz ulaşımında kullanılan araçların taşıma kapasiteleri, diğerlerinin tümüne göre oldukça yüksektir. Bu özellik, deniz ulaşımının toplu taşımacılığa uygunluk açısından ilk sırada yer almasını sağlamaktadır.
- Deniz ulaşım sistemlerinin ilk yatırım birim maliyetleri, araçların taşıma kapasitelerinin büyük olması ve denizin doğal alt yapısını kullanma avantajı nedeniyle tüm diğer sistemlere göre düşüktür.
- İlk iki özellik nedeniyle deniz ulaşım sistemlerinde yolcuxmil başına düşen taşıma maliyeti, dolayısıyla taşıma bedelleri düşüktür.
- Deniz araçlarında konfor yüksektir ve daha da artırılması, teknik ve ekonomik olarak mümkündür.
- Deniz ulaşım sistemleri, gerek taşıtları, gerekse kullandıkları yol-trafik ağı bakımından daha güvenlidirler ve güvenlik teknolojik ge-

lişmeye bağlı olarak daha da arttırılabilir.

- Deniz ulaşım sistemleri, İstanbul'da yılın bazı dönemleri için söz konusu olan kötü hava koşullarına duyarlı olmakla birlikte; bu etkinin çok aza indirilmesi, teknolojik olarak mümkün ve ucuzdur.
- Deniz ulaşım sistemleri çevre kirleticisi en az olan ulaşım sistemleri arasındadır.
- Deniz ulaşımı, kara trafiğindeki sıkışıklık ve kentin Boğaz ve Haliç'le bölünmüşlüğü nedeniyle, özellikle iki yaka arasındaki yolculuklar açısından, kara ulaşımına göre bazı koşullarda daha hızlıdır.
- Ulaşım sistemlerinden beklenen; güvenli, konforlu, ekonomik ve hızlı ulaşımın çevreyi en az etkileyecek şekilde sağlanmasıdır. Bu gerçeğin bilinmesine ve herkes tarafından kabul edilmesine karşın, örneğin çevreyi doğrudan etkileyen "yakıt/enerji tüketimi" açısından bakıldığında; ülkemizde tam tersi bir durumla karşılaşmaktadır. Enerji tüketimi, dolayısıyla çevreye olumsuz etkisi en fazla olan lastik tekerlekli sistemler kentiçi ulaşımında en yüksek payı almaktadırlar.



Yukarıda yer alan ve 1 yolcuyla 1 mil mesafeye taşıyabilmek için ulaşım sistemlerinin harcadıkları enerjiyi karşılaştıran (deniz ulaşım taşıtları 1 yolcuyla 1 mil uzaklığa 1 birim yakıtla taşırken, bu değer raylı sistemlerde 8, lastik tekerlekli sistemlerde 75 birimdir) yukarıdaki ilk grafik ile bu sistemlerin İstanbul kentiçi ulaşımındaki paylarını gösteren ikinci grafiğin birbirlerine bu kadar benzemesi; aslında dramatik bir çelişkiye işaret etmektedir.

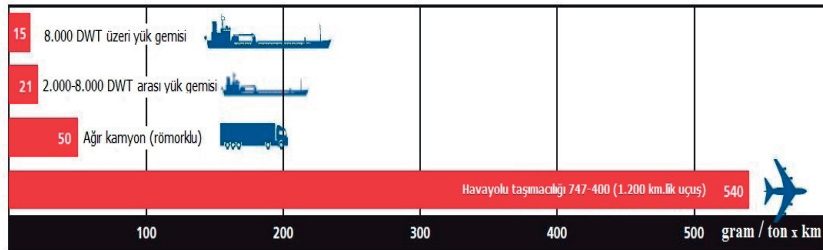
Durumu daha da vahim hale getiren bir başka gerçek de İstanbul gibi bir deniz kentinde deniz yolu ile taşınan yolcu sayısının her geçen yıl giderek azalmakta oluşudur.

Yıllar	Nüfus	Denizyolu Yolculuk Sayısı	Kişi Başına Denizyolu Yolculuğu
1970	3.019.032	108.019.000	35,8
1975	3.904.588	104.347.000	26,7
1980	4.741.890	126.000.000	26,6
1985	5.842.985		
1990	7.309.190	99.720.000	13,6
2000	10.018.735	101.880.000	10,2
2007	12.573.836	136.800.000	10,9

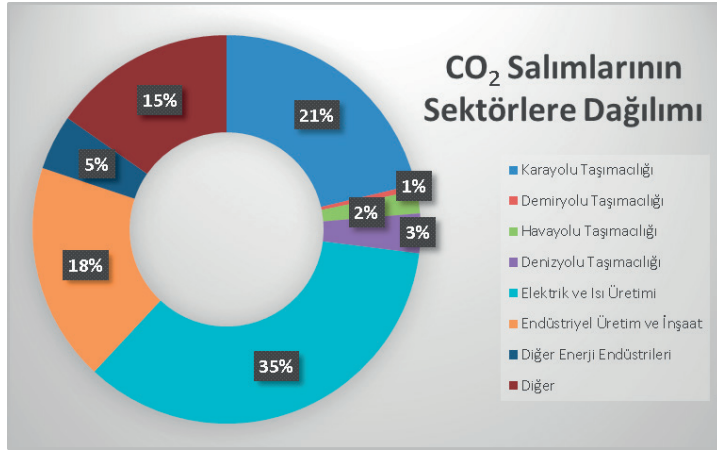
Konuyu tamamlamak için, bir de deniz ulaşım sistemlerinin ve araçlarının çevresel etkilerinin diğer sistem ve taşıtlarinkilerle karşılaştırmasını görelim:

Aşağıda uluslararası taşımacılıkta kullanılan kara ve havayolu taşıtları ile deniz ulaşım araçlarının CO₂ salımlarını karşılaştırma amacıyla hazırlanmış bir grafiğe yer verilmektedir. Görüleceği gibi, birim yükü birim uzaklığa taşımada karayolu taşıma araçlarının CO₂ salımı, deniz taşıma araçlarına göre 2,5-3 kat fazladır. Havayolu taşıtlarının durumu ise açık ve net olarak aslında diğerleri ile karşılaştırma bile gerektirmeyecek ölçüde kötü olmakla birlikte, kentiçi ulaşımında kullanımları söz konusu olmadığı için, tamamen değerlendirme dışıdır.

FARKLI TAŞIMA SİSTEMLERİNİN CO₂ SALIMLARI

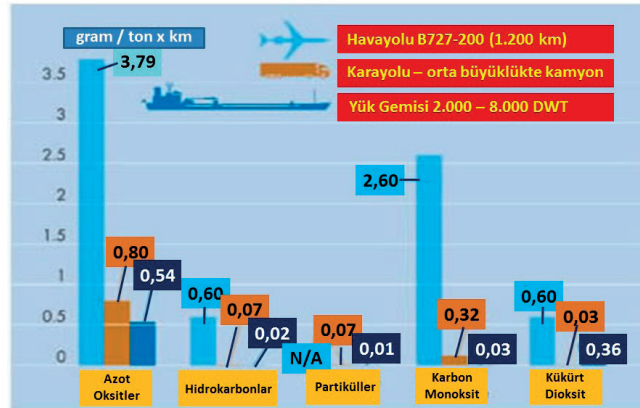


Böyle olunca da dünya üzerindeki toplam CO₂ salımının %21,3'ü karayolu taşımacılığı, %3,3'ü deniz taşımacılığı, %1,9'u havayolu, %0,5'i demiryolu taşımacılığı kaynaklı olmaktadır. Günümüzde uluslararası ticarete yüklerin %90'lar civarındaki bölümünün deniz yolu ile taşındığını hatırlarsak, deniz taşımacılığı kaynaklı CO₂ salımının buna rağmen %3,3 ile sınırlı kalmasının anlamı daha iyi görülür.



Aynı durumu, hemen hemen benzer ya da yakın ölçülerde; azot oksitler, hidrokarbonlar, partiküller, karbon monoksit ve kükürt dioksit gibi diğer salımlarda da görebiliyoruz.

Taşıma Sistemleri ve Araçlarının Diğer Salımlar Bakımından Karşılaştırması



Bu açıdan değerlendirildiğinde, Avrupa Kentsel Şartı'nın "değişik ulaşım türlerine olanak sağlanması" ilkesinin hayata geçirilmesi açısından; deniz ulaşımını -raylı sistemlerle birlikte- kent içi ulaşım sisteminin merkezine koyan bir "Kent İçi Ulaşım Politikası"nın, bu imkana sahip kentler için gereklilik olduğu ortaya çıkmaktadır.

Diğer kent sorunları için olduğu gibi ulaşım sorununun çözümü için de öncelikle "insan"ı ve "çevre"yi temel alan bir kent planlamasına, bunun ayrılmaz bir parçası olarak da kent içi ulaşım planlamasına ihtiyaç bulunduğu açıktır.

İstanbul ve benzer imkanlara sahip diğer kentler için Kent İçi Ulaşım Planı, ulaşımın mevcut yapısını lastik tekerlekli ulaşım sistemlerine göre -toplu taşımacılığa uygunluk başta olmak üzere- önemli üstünlüklere sahip olan deniz yolu ve raylı sistemler lehine değiştirmeyi amaçlamalı; halen kent içi ulaşımında hakim sistem olan lastik tekerlekli sistemlerin, zaman içinde raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin bütünleyicisi durumuna getirilmesini hedef almalıdır.

Yolcu taşımacılığı konusunda farklı taşıma türlerinin değerlendirilip birbirleriyle karşılaştırılmasında göz önüne alınabilecek **hizmet düzeyi parametrelerinden** yolculuk tercihlerini etkileyenler,

- güvenlik (kazaya karışma riski ve kaza sonucunda yolcunun kazadan etkilenme derecesi),
- hava koşullarından etkilenme,
- yolculuk süresi,
- yolculuk bedeli,
- sefer sıklığı,
- güvenilirlik (gidilmek istenen yere öngörülen sürede ulaşabilme) ve
- konfor

olarak özetlenebilir.

İstanbul'un büyüyerek kuzeye doğru yayılmaya henüz başlamadığı dönemlerde, her taşıma türünün bu parametrelere/ölçütlere göre ayrı ayrı ele alınmaları, birbirleri ile karşılaştırılabilmeleri ve işletmecilik, ekonomi ve çevre gibi toplumsal ve sosyal önemi olan diğer ölçütlerle (ilk yatırım, işletme ve bakım-onarım maliyeti, enerji tüketimi, çevre etkisi vb.) birlik-

te düşünülerek; yolculuk talebinin söz konusu olduğu herhangi bir hatta hangi taşıma türünün tercih edilmesinin uygun olacağına karar verebilme imkanı vardı. Öte yandan, iki nokta arasında mevcut olan yolculuk talebinin, tercihi etkileyen ölçütlere ait hizmet düzeyi parametrelerinin değiştirilmesi suretiyle, istenilen taşıma türüne yönlendirilebilmesi de mümkündür. Kentin kuzeye doğru alabildiğine genişlemiş olduğu günümüzde, günlük iş amaçlı yolculuk taleplerinin artık bir tek taşıma türü ile karşılanabilmesi mümkün olmadığından; tek başına herhangi bir taşıma türünün hizmet düzeyi parametrelerini değiştirerek yolculuk tercihlerini istenilen ölçüde yönlendirebilmek artık söz konusu değildir.

Noktadan noktaya ulaşımı sağlayamama gibi olumsuz bir özelliği olan deniz ulaştırma sistemleri açısından ise, böyle bir yönlendirme hemen hemen imkansızdır. Çünkü bu olumsuz özellik, deniz ulaşımını diğer ulaşım türlerine bağımlı kılmaktadır. Yani deniz ulaşımına talebin, denizden taşınan yolcu sayısının artırılması için; sadece deniz aracının konforunun ve hızının artırılması, sadece deniz aracının taşıma ücretinin daha düşük, daha ekonomik hale getirilmesi yeterli değildir. Günlük yolculukları sırasında deniz ulaşımını kullanabilme durumunda olanların, kaçınılmaz olarak kullanmak zorunda oldukları diğer taşıma sistemlerinde de aynı/benzer/uyumlu düzenlemelerin yapılması zorunludur. Örneğin, yaz aylarında son derece konforlu ve klimalı bir gemi ile başlayan yolculuğun, tıkkış tıkkış bir İETT otobüsü ile sürdürülmek zorunda kalınması, gemideki konfor için harcanan bedelin de boşa gittiği anlamına gelmektedir. İskelelere ulaşım için gerekli diğer toplu taşıma sistemleri ile desteklenmemiş olduğu için, otomobille ulaşım ve üstüne bir de yüksek miktarda otopark bedeli ödenmek zorunda kalınan durumlarda, ne kadar ucuzlatılırsa ucuzlatılsın, deniz ulaşımının tercih edilebilir olamayacağı açıktır.

Yapılan bilimsel araştırmalar¹ ortaya koymuştur ki; potansiyel yolcu talebine bağlı olarak yeni deniz ulaşım hatları ve uygun hız ve kapasitede yeni gemilerle, kent içi ulaşımında deniz yolunun payını arttırmak mümkündür. Ayrıca, deniz ulaşımının hizmet düzeyine ilişkin parametrelerde (yolculuk süresi, ücret, konfor, sefer sıklığı, güvenlik ve güvenilirlik vb.) iyileştirmeler yapmak yoluyla, diğer ulaşım türlerinden deniz ulaşımına yolcu aktarılabilmesi de söz konusudur. Ancak, kent içi ulaşımında talebin en du-

1 İstanbul Boğazi ve Marmara Bölgesi Deniz Ulaşımı Etüdü, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, Ağustos-1991
İstanbul Kentiçi Ulaşım Planı – Genel Ulaşım Etüdü, İstanbul Teknik Üniversitesi, 1982

yarlı olduğu parametre olan ‐yolculuk süresi‐ başta olmak üzere hemen tüm hizmet düzeyi parametrelerinin, diğer ulaşım türlerinin büyük etkisi altında olması; sadece deniz ulaşımının hizmet düzeyine ilişkin parametrelerde yapılan iyileştirmelerle sağlanacak yolcu aktarımının sınırlı kalmasına yol açacaktır. Üstelik söz konusu parametrelerin yanlış tanımlanması ve/veya önceliklerinin yanlış belirlenmesi sonucunda, önemli yanışlar da ortaya çıkabilmektedir. Toplam yolculuk süresini etkileyen bir parametre olmakla birlikte, kent içi ulaşımda kısa mesafelerde ve kalabalık deniz trafiğinde belirleyici olmayan tekne hızını esas alan; konfora öncelik vererek, taşıma ücretinin iş ve eğitim amaçlı yolculuklardaki önemini/etkisini göz ardı eden deniz otobüsleri projesi, bu açıdan belirgin bir örnek oluşturmaktadır.

Bu nedenle, yalnızca -uygun seçilmiş de olsa- yeni hatlar ve gemiler eklemek suretiyle arzı artırarak veya yalnızca deniz ulaşımına ilişkin parametrelerde iyileştirme ve düzeltmeler (hız, konfor, sefer sıklığı artışı, ücret indirimi vb.) yapmak yoluyla, Avrupa Kentsel şartı'nın ‐değişik ulaşım türlerine olanak sağlanması‐ ilkesinin gereğinin yerine getirilebilmesi mümkün görülmemektedir. Bir kez daha ve altını kalın kalın çizerek belirtmek gerekmektedir ki; arazi kullanımının planlanması, ulaşımın planlanması ile birlikte yapılmazsa, her ikisinden de beklenen sonucun elde edilmesi mümkün olamaz. Yine bir kez daha belirtmeliyiz ki; kent içi ulaşım planı, ağdaş kentsel arazi kullanım planının ayrılmaz bir parçası olmalı ve mevcut ulaşım yapısını lastik tekerlekli ulaşım sistemlerine göre önemli üstünlüklere sahip olan deniz yolu ve raylı sistemler lehine değiştirmeyi amaçlayarak; halen kent içi ulaşımda hakim durumda olan lastik tekerlekli sistemlerin, raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin bütünleyicisi durumuna getirilmesini hedeflemelidir.

Bu amaçla bireysel araç kullanımını caydırıcı önlemlerin yanısıra, toplu taşımaya uygun araç ve sistemlerin yaygınlaştırılması, geliştirilmesi, desteklenmesi ve özendirilmesi gerekecektir.

Kentin kuzeye doğru genişlemiş olduğu, günlük yolculukların büyük ölçüde birden fazla taşıma aracı ve taşıma sistemi kullanılmak suretiyle gerçekleştirilebildiği günümüzde, artık yolculuk taleplerinin bir tek taşıma türü ile karşılanabilmesi söz konusu değildir. Bu nedenle, yolculuk süresi, ücret, konfor, sefer sıklığı, güvenlik ve güvenilirlik vb. hizmet düzeyine ilişkin parametrelerde yapılması gereken iyileştirmelerde, yolculuğun bir

bütün olarak ele alınması ve kapsadığı tüm taşıma türlerinin bir arada değerlendirilmesi gerekmektedir. Örneğin yolculuk süresini kısaltarak deniz ulaşımının özendirilmesi; deniz taşıtının hızını (dolayısıyla maliyeti ve buna bağlı olarak taşıma ücretini, çevre kirliliğini) artırmak yerine; seferleri sıklaştırmak suretiyle bekleme sürelerini azaltarak, iskeleye/iskeleden ulaşımı kolaylaştıracak ve hızlandıracak trafik, yol ve otopark düzenlemeleri yapılarak sağlanmalıdır.

Konunun daha iyi anlaşılabilmesi için örnek olarak; akşam trafiğinin doruk saatlerinde İstanbul'un Anadolu Yakası'ndan Atatürk Hava Limanı'na Deniz Otobüsleri'nin Bostancı-Bakırköy Hattı'nı kullanarak giden bir kişinin yapacağı yolculuğun denizyolu ile ilgili bölümünü ele alalım. Bugün iskelenin çıkışında Yeşilköy yönüne dönüşü sağlayacak bir kavşak ve trafik işareti içeren trafik düzenlemesinin mevcut olmaması nedeniyle Bostancı'dan 35 dakikada gelinecek Bakırköy'de, caddenin karşısına -Zeytinburnu'nu dolaşmak gerektiği için- ancak 25 dakikada geçilebilmektedir.

Oysa İskele'den sonra binilen aracın Zeytinburnu'ndan dolaştırılması yerine, İskele çıkışına konulacak bir trafik ışığı, boşa giden 25 dakikayı 5 dakikanın bile altına indirecektir. Kazanılacak en az 20 dakikalık süreyi deniz taşıtının hızını artırarak elde etmenin, yakıt tüketimi ve çevre etkisinde yaratacağı olumsuz artış ise katlanılması mümkün olmayan boyutlardadır.

Biz gemi mühendisleri olarak bir geminin yaşamı boyunca bütün süreçlerin ya önünde, ya da içinde ya da en azından üzerinde oluyoruz. Bunlar da önce zihinde, sonra kâğıt üzerinde tasarlamaktan başlıyor, üretmekten, daha sonra işletmeye kadar geliyor. En sonunda da geminin geri dönüşümü de dahil, yani mezara kadar gemiyi takip eden bir mesleğin mensuplarıyız biz gemi mühendisleri olarak.

Burada tasarımdan başlayarak önce tabii çok önceleri bir mühendisin baktığı şey gemi kırılmasın ve batmasındı. Bir süre sonra yanmasın kavramı da buna eklendi. Peki, bu dediklerim nasıl oluyor?

Bu geminin uluslararası nesne olması nedeniyle uluslararası kuralları zorunlu kıldığı şartlar olarak gündeme geliyor. Siz ben işte dünyanın bilmem neresindeki bir ülkeyim, bunlar beni ilgilendirmez diyemiyorsunuz. Çünkü sizin geminiz başka bir yere gittiği zaman limana girememe tehlikesi taşıyor. Bu şartlar o yüzden uluslararası kurallardan geliyor. Şimdi

bunlara 70'li yılların başında kirlenmesinin faktörü de eklendi. İşte Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi Birleşmiş Milletlerin Denizcilik Örgütü tarafından kabul edildi ve ülkelerin onayıyla yürürlüğe girdi ve zaman içinde de bu toplam 6 ek olduğunu zannediyorum. İşte petrol kirliliğinin önlenmesinden başladı, atıkların çöpün ve en son 6 numaralı ek hava kirliliğinin önlenmesiyle ilgili ektir ve bu uluslararası sefer yapan gemiler için bu kurallar zorunlu hale geldi. Bu arada bir gelişme daha söz konusu, biz Avrupa Birliğine uyumlaştırmak için mevzuatımızı kendi kara sularımızda sefer yapan gemiler için de benzer başka kuralları uygulamak zorunda kaldık. Şu anda mesela en son azot oksit değerlerinin belli bir noktada tutulması için ulusal kuralların Avrupa Birliği mevzuatına uyumu yönünde bir çalışma sonuçlanmak üzere.

Biz deniz taşımacılığını niye kullanmıyoruz ya da kullanamıyoruz? İkincisi, peki ne yapmamız lazım? Bir kere önce bir anlayış değişikliğine, bakış değişikliğine ihtiyaç olduğunu kesin olarak söylememiz lazım. Marmaray açılmadan önce bugün İstanbul'da kent içi taşımacılıkta yüzde 2-2.5 yahut 3 civarında denizi kullanıyoruz diye bir rakam verildi. Bundan daha vahim olan rakam şudur: Marmaray'dan önce iki yaka arasındaki yolculuklarda bile yüzde 20'yi denizyoluyla taşınan yolcu sayısı, Marmaray'dan sonra muhtemelen daha da düşmüştür. Bakın, bu neden oluyor? Biraz şaka yollu söylemiştim başta belediye başkanı hikayesini anlatırken, inanın gerçekten böyle, biz genel olarak İstanbul'da deniz olduğunun farkında değiliz.

Şimdi bir gün gazetelerde bir haber yahut televizyonlarda Büyükşehir Belediye Başkanı açıklama yaptı: *"Falan tarihte Kartal-Kadıköy metrosunun açılışını yapıyoruz. Saatte 70 000 -aklımda yanlış kalmadıysa- yolcu taşıyacağız"* O sırada sanırım birinci köprünün bir şeridi kapalı bir onarım nedeniyle, zaten bir köprüde sorun var. Ben de blogumda bir yazı yazdım: *"Saatte Kadıköy'e getirdiğiniz 70 000 yolcuyla karşıya kim geçirecek"* Valahi bir hafta sonra Kadıköy'deki Eminönü İskelesini ortadan parmaklıklarla böldüler, Kabataş'a sefer koydular. Şimdi bunu aslında o köprünün onarımına başlarken ya da başlamayla birlikte hepsinin planlanması gerekiyordu ki bizim şu şikâyet ettiğimiz sorunlar bu boyutlara çıkmayın.

Son olarak size birkaç tane örnek göstermek istiyorum. Bunlar deniz yolu ya da su yolu ulaşımının nimetlerinden yararlanmanın doğru olduğunu fark edenler için bakın, görebiliyor musunuz bilmiyorum, bu Elbe Neh-

ri üzerinde bir geçit, nehrin üzerinden bir su yoluyla tekne geçiriyorlar. Bizde olsa böyle bir şey hayal edebilir misiniz? Başka bir örnek: Bu da İskoçya'ya, biraz küçük, belki göremeyeceksiniz, ama burada ciddi kod farkı olan iki farklı su yolu var. Alttaki su yolundan üstteki su yoluna bir tekerlek vasıtasıyla tekne önce burada bir küçük havuza giriyor, bu tekerlek dönerek tekneyi yukarı götürüyor, yukarıdan devam ediyor tekne. Yani su yolu yahut denizyolu taşımacılığının ne olduğunu bilenlerin projeleri bunlar.

Bir de çok ünlü bir örnektir, ama fotoğraflarını görmemiş olabilirsiniz diye tırnak içinde söyleyeyim, akli başında uluslar neler yapıyor onunla ilgili? Bu Kore'de Seul'un bir mahallesinden 1950 yılında çekilmiş bir fotoğraf, şurada bir gecekondudan da beter konut var ve bir nehir var. 1965 senesinde nehir doldurulmuş, viyadük yapmak için viyadük ayakları dikilmiş. 2003'te aldığı pozisyon bu, bir otoyol oluşturulmuş orada, fakat bakmışlar ki problem çözülmüyor, 2005'te nehri geri getirmişler. Bu yine aynı şeyin devamı o 2003'teki otoyol ve 2005'te o aynı nehir, bu kentin en önemli kavşaklarından biri, hani biz olsa eyvah, bu kavşakta trafik tıkanı, üstten mi geçit yapalım, alttan mı dalalım demiş, yaptıkları şey bu, nehri geri getirmişler.

Peki, şimdi biz çok küçük bir örnek verip, biz denizin problemi ne, neden denizden insan taşıyamıyoruz yeteri kadarı kısaca bir anlatmak istiyorum. Şimdi denizyolu taşımacılığının -kent içi anlamda söylüyordı diğer taşımacılık türlerine hemen hemen bütün kriterler açısından baktığınızda bariz üstünlüğü var. Denizde trafik tıkanmıyor gibi mesela ya da mevcut şartlara göre deniz taşıtları yavaş olsalar bile denizi kullandığınız zaman daha çabuk ulaşıyorsunuz ulaşacağınız yere, çünkü diğer tarafta trafik tıkalı. Fakat deniz taşımacılığının çok etkileyen bir yanı var. Kapıdan kapıya diyebileceğimiz ya da noktadan noktaya ulaşımı sağlayamıyoruz maalesef, yani bir servis aracı gibi çocuk sabah kapıdan binip, yine okulunun kapısında inip tekrar aynı şekilde dönemiyor. Öyle bir imkân yok. Öyle olunca deniz taşımacılığı diğer ulaşım biçimlerine, kent içindeki ulaşım biçimlerine doğrudan bağlı; kent eğer ta yıllar önce olduğu gibi insanların Kadıköy'de oturup Karaköy'de ve Taksim'de işyerlerinin olduğu ölçülerde kalmış olsaydı bugün ne kimsenin aklından köprü geçirdi, ne de başka bir ulaşım tarzı düşünülebilirdi. Vapurdan daha uygun bir ulaşım tarzı yoktu, ama kent büyüyünce insanların denize ulaşımını ve denizden gidecekleri ulaşımını da sağlama şeyi doğdu.

Burada kavramları birbirine karıştıran bir durumla karşılaştık: Hızlı ve çabuk kavramlarını birbirlerinin yerine ikame etti birileri özel olarak, işte deniz yavaş olduğu için insanlar gelmiyor dediler, hızlı deniz taşıtlarına ihtiyaç var dediler. Bir fiyasko olan deniz otobüsleri çıktı. Kent içi taşımacılık açısından söylüyorum bunu, halbuki sorun hızlı taşıtta değil, çabuk ulaşımdaydı. Yani siz insanları bir ortalama hız, ortalama konfor düzeyi-ortalama diyorum, ama bunun tabii yüksek olması arzu edilir- ve ortalama ekonomik biçimde ulaşmak istedikleri, hareket etmek istedikleri noktadan alıp, ulaşmak istedikleri noktaya taşımayı sağlayamadığınız sürece insanlar bunun bulunduğu başka sistemleri kullanırlar ve burada deniz tabii ki söz konusu olmaz.

Burada şuna ihtiyaç var: Bir kere bu tür engelleri kaldırmak zorunluluğumuz var bizim deniz ulaşımının önündeki, ama onun dışında da herhalde bütün yararlarını göz önünde tutarsak deniz ulaşımında biraz da pozitif ayrımcılığa ihtiyaç var diye düşünüyorum.

Ben şöyle karikatürize ederek söyleyebilirim: İstanbul'da denize paralel bütün yolları kapatıp, yolları denize dik hale getirin, yolların denize ulaştığı noktalarına iskele koyun. Ciddi şekilde problem çözücü olur. Tabii bu çok abartılmış bir öneriydi, ama kabaca durum bu.

Ağırlıklı olarak iki işletme vardı biliyorsunuz, bir şehir hatları, bir de İstanbul deniz otobüsleri. Yolcu motorlarını ayırıyorum, çünkü onlar biraz daha farklı bir konsept. Şimdi önce şöyle bir şey yaptılar: Şehir hatlarıyla İDO'yu birleştirdiler. Birisi belediye bünyesindeydi, öbürü merkezi yönetimdeydi. Şehir hatları merkezi yönetimden aldılar, yerel yönetim ikisini birleştirdi. Daha sonra özelleştiriyoruz diye, İDO'yu özelleştiriyoruz diye İDO'yu özelleştirirken şehir hatlarının tırnak içinde kumbarası diyebileceğimiz arabalı vapur hatlarını İDO'ya verdiler. Şimdi bunu tahmin olarak söylüyorum, bunu herhalde şundan yaptılar: Deniz otobüsleri kent içi ulaşımında ekonomik olarak kullanılmaları mümkün olmayan taşıtlar olduğu için ancak bir deniz otobüsünü arabalı vapurun kazandığı parayla destekleme imkânı vardı. Özelleştirme sırasında şirket büyük ihtimalle arabalı vapurları vermezseniz deniz otobüslerini almam dedi diye tahmin ediyorum. Çünkü sonra bir şey daha oldu, mutlaka hissetmişsinizdir: Deniz otobüsleri mümkün olduğunca kent içi taşımacılıktan kent dışı taşımalara kaymaya başladı. Çünkü orası kârlı, bu araçlara uygun hatlar uzun...

NECMİ YELKİKANAT

Makine-Gemi Mühendisi/Sanayici

Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Ben de İTÜ 1965 mezunu hem makineci, hem gemi inşacı olarak deneyimlerim var. Her iki odaya da kayıtlıyım, ama serbest çalışmayı yeğledik, serbest çalışıyorum. Türkiye’de olmayan üretimler yapıyorum. üniversitede okuma şansına sahip olduk ve dolayısıyla normal ticari hayatımın yanında sosyal çalışmalarım da var.

Şimdi ben konuya geleceğim. Atatürk diye bir yüce lider var dünyanın takdir ettiği ve bize bir şeyler diyor. *“Ulaşım toptan, tüfekten daha muteberdir, bir ülkenin şah damarlarıdır”* diyor ve biz bunu unutuyoruz. Bugün Türkiye Mühendis Mimarlar Odalar Birliği çatısı altında 23 tane mühendis örgütü var ve zannediyorum o örgütlere de haber verdiniz. Şurada 50 kişi yokuz, gelenler 50 kişi yok. Bu bir yerde benim meslektaşlarımın, mühendis olanların ayıbıdır. Bugün Türkiye’de kişi başına düşen eğitim süreci 6.5 yıl, üniversite mezunu sayısı 15 000 000, biz neredeyiz? Atatürk yine gençliğe hitabesinde diyor ki: *“Ülke işgalinden elim vahimi şahsi iktidar sahipleri ülkenin tersanelerine emsali olmamış düşmanlar girebilir. Bundan daha elim vahimi şahsi iktidar sahipleri ve yandaşları”* Bugün Meclis kapısında 76 tane siyasi parti var. Bu neyin nesidir, anlamakta güçlük çekiyorum,

Şimdi Atatürk: *“Ulaşım toptan, tüfekten muteberdir”* diyor. Niye İstanbul’un nüfusu bugün aşağı yukarı 18-20 milyona çıktı, niçin? Çünkü ülke genelinde ekonomik taşıma yok. Şimdi Bitlis’te ürettiğiniz bir ürünü veya Van’da veya Ağrı’da ürettiğiniz bir ürünü dünya pazarlarına sevk edebilmeniz için tek alternatif karayolu. 1950 yılına kadar biliyorsunuz Osmanlı’nın borçları ödenirken yılda 250 km raylı sistem döşeniyor. Ondan sonra 50 yılda çok partili döneme geçince Amerika’dan istenilen heyet raporu doğrultusunda karayoluna ağırlık veriliyor. Amerika kurnaz, nasıl olsa Ford’lar, vesaireler karayollarımıza gelecek, para kazanacak ve biz onun sömürgeci olacağız. Bugün hâlâ karayoluna ağırlık veriliyor, taşımacılık karayolu üzerinden yüzde 90 civarında yapılıyor. Karayolu raylı sisteme göre yedi kat pahalı altyapısı olarak da ve normal sistem olarak da, karayolu denizyoluna göre on dört kat pahalı.

Dolayısıyla geçen sene bir kabotaj Bayramı nedeniyle ,Bayram kutla-

ması yapacağız. Yıldız Teknik Üniversitesi rektörü çıktı: *“Bayramımız kutlu olsun”* Falan filan böyle güzel laflar etti, oturdu. Ben daha sonra hocanın masasına gittim: *“Hocam, ben kusura bakmayın, Kabotaj Bayramının anlamını bilemiyorum”* dedim. Dedi: *“Siz gemi inşacı olduğunuzu söylüyorsunuz, niye bilmiyorsunuz”* *“Yok, merak ettim, niye bayramı kutluyoruz”* dedim. *“Kendi karasularımızda taşımacılık hakkını elde ettik. Onun için bayram yapıyoruz”* dedi. Yapıyor muyuz? Yüzde 1 yapıyoruz. Hoca durdu, bu arkadaşın bir ismini alın da, bununla görüşelim sonra dedi. Çünkü benim o tarzda projelerim var. Yani bugün İstanbul’un nüfusunun 18 milyona gelmesinin kökeninde Anadolu’nun her köşesinde üretimlerin olmaması, dolayısıyla o insanlar ekmek parası, vesaire için dünyayla iletişimi en kolay olan yer İstanbul ve Marmara etrafında, nüfusunun yüzde 50’si Marmara etrafında toplanmıştır. Ben arzu ederdim ki burada özellikle ulaşım politikasını da bir toplantıda bundan sonraki şeylerde almak lazım. Türkiye’de çok hatalı bir ulaşım sistemimiz var, karayoluna ağırlık, dolayısıyla bunu denizyolu ve raylı sistemi gündeme getirmek lazım. Sizleri yordusam özür dilerim, saygılar sunuyorum.

Prof. Dr. Zerrin BAYRAKTAR

Şimdi 1950'ye kadar yılda 250 km yapmadık. Atatürk ölene kadar, ondan sonra demiryolu maalesef geriledi, yani yapılmadı. Şimdi gelelim biz bu iktidar başa geldiği zaman bütün ulaştırmacıları topladı. O zaman bakan Binali Yıldırım'dı, dedi ki: *"Ülkenin bir ulaşım ana planı yok. Gelin hocalar, bu ülkenin ulaşım ana planını yapalım"*

İşte bizler vallahi aşağı yukarı 5-6 üniversite, bürokratlar 2003'te başladık, 2005'te bitirdik. Ülke için ulaşım ana planı yapmak tabii çok daha detaylı bir şey, biz bir stratejik plan yaptık ve onlara sunduk. İşte bunda demiryolunun nasıl gelişeceği, denizyoluna nasıl önem verileceği, karayolunun ne olması gerektiği, hepsi belirtildi ve bunlara denildi ki demiryolları için öncelikle bizim yapacağımız iş yük taşımacılığını demiryoluna aktarmak, bunun için de onlara çok basit de çözümler verildi. Denildi ki şu bağlantılar yapılırsa, şunlar yapılırsa, bizim dediğimiz bağlantıları hızlı demiryoluna çevirdiler. Halbuki biz dedik ki bunları bağlayın, yük taşımacılığına alalım, ondan sonra geliştikten sonra hızlı tren taşımacılığına geçebilirsiniz. İşte denizyolunda şu limanlar, şunlar şunlar yapılsın. Orada tabii o planlama aşamasında benim karşı çıktığım bir şey vardı, ama o kabul edildi. Tersaneler özelleştirilsin dedi. Reşat Bey vardı denizin başında ve yaptık, böyle bir şey var yani, yok değil, ama Binali Bey dedi ki: *"Bu planlar elimde benim, bunların dışına çıkmayacağım"* Bakın, **onda üçüncü köprü yoktu ve biz kesinlikle karşı çıktık**. Üçüncü köprü diye bir şey kesinlikle koymayacaksınız, çünkü gerekli olan bir şey değil. Artı bir şey daha söyledik.

Dedik ki bu İstanbul-Ankara arasında yapılmakta olan hızlı demiryolu hattı yanlış bir hattır. Çünkü bu işe mevcut hattı iyileştirmek için başlamışlardı, ama sonra İspanyol kredisiyle onu hızlıya çevirdiler. Dedik madem Eskişehir-Ankara'da yaptınız, o öylece kalsın, siz İstanbul-Ankara için eski bir güzergâh vardı biliyorsunuz daha Bolu dağlarından geçen, onu hayata geçirin. O hat çok pahalı, yani parayı da bilmiyor, ama dedi bakarım, ama sizin söylediklerinizin dışına çıkmayacağım dedi, ama hiçbir tanesini uygulamadı.

Yani o yaptığımız planlar Ulaştırma Bakanlığının bir köşesinde duruyor. Onun için var yapılan şey, ama uymuyorlar ve şu anda yaptıkları hiçbir şey de doğru değil.

Mesela, Marmaray projesine ben de sıcak bakanlardan biriyim, ama

ben Marmaray projesine niçin sıcak bakıyordum? Çünkü Marmaray projesi ilk sunulduğu gibi bizim denizle kesilmiş olan demiryolu hattımızı birleştirmek için yapılıyordu. Dolayısıyla o hat birleştirilecekti ve eskisi gibi banliyö gibi hizmet verecekti. Metro yapacaksan bir başka köprünün üzerinde yapardın metroyu, çünkü hem birinci köprü sırasında, hem ikinci köprü sırasında İsmail şahin daha o zaman öğrenci idi. hep karşı çıktık. Dedik ki bu köprülerin üzerine bir raylı sistem koyun. Hani birinciye koymadınız tamam, ikinciye koyun dedik, onu da yaptıramadık. Dolayısıyla çok çaba var, proje var, bir şeyleri de biliyorlar, ama yapmıyorlar.

ENGİN ALGÜL

Tansel arkadaşımız özellikle engelliler için bir konuya değinmişti. İstanbul kent içi ulaşımında önemli sorunlardan bir tanesi de yaya ulaşımı ve engelli ulaşımı. Kentler içinde yaşayan tüm insanların aynı yeterliğe sahip olmadıkları göz önüne alınarak planlanmalıdır ve bu şekilde yapılandırılmalıdır. Kent içinde ulaşım projeleri ve kentsel tasarıma ergonomik çözümler ihtiva eden ve standartlara uygun olmalıdır. Planlamada engelsiz yaşam esas olmalıdır. Geçiş üstünlüğü her zaman yayaya ait olduğu ilkesiyle yaya ve taşıtlar için birbirini hareket kabiliyetini kısıtlamayan ve engellemeyen düzenlemeler acilen yapılmalı ve yaya güvenliği koşulları sağlanmadan taşıt yolları kullanıma açılmamalıdır. Sinyalize edilmiş ışıklı yaya geçitlerinin geçiş süresi en yavaş yaya olan yaşlı, engelli ve çocuk hızına göre düzenlenmelidir. Yayalar için yeterli sıklıkta ve güvenli yaya geçitleri oluşturulmalıdır. Kentin merkezleri yayalarıdır.

Bir program dahilinde sağlık, eğitim merkezi, iş alanları, yeşil alan ve dinlenme tesisleri çevresinde istisnai durumlar dışında tamamen taşıt trafiğine kapalı yayalaştırma bölgeleri meydana getirilmelidir ve bu uygulamalar yaygınlaştırılmalıdır. Durak, peron, istasyon, iskele ve transfer merkezi gibi toplu taşıma mekanlarına yaya ve engellilerin güvenli ve seri erişilmesine olanak verecek yaya ulaşım yolları tesis edilmelidir. Yaya kaldırımları yayalara aittir. Kaldırımların yayaları engelleyen satış büfeleri, masa, sandalye, taksi durakları, galeri satış araç parkları olmaktan kurtarılmalıdır. Reklam panolarıyla yayaların geçişi engelleri ortadan kaldırılmalıdır. Yaya kaldırımlarında her türlü mevsim koşulunda ve araç trafiğinde güvenliği sağlanmış, rahat ve kesintisiz bir şekilde yürümeye elverişli hale getirilmelidir. Kent merkezinde yaya geçişlerinde üst, altgeçitler tercih edilmemelidir. Biraz önce Sayın Başkan Şirinevler'deki olaydandan bahsetti, bu gerçekten bakarsanız Avrupa'daki metropollerde böyle bir şey göremiyorsunuz. Bu yaya üstgeçitleri ayrıca kent içlerinde çok olumsuz görüntüler, burada görüyorsunuz, özellikle engelli vatandaşlarımızın maruz kaldığı olumsuzlukları görüyorsunuz.

Bir başka gerçek: Ülkemiz nüfusunun yüzde 12'si engelli kişilerden oluşmaktadır. Engelliler içinde yaşadıkları fiziksel çevre, sahip oldukları fiziksel, işlevsel bozukluklar ve yetersizliklerin yol açtıkları sınırlamalarla büyük sorunlar yaşamaktadır. Kentte hiç de azınlık olmayan yaşlı, çocuk

ve engelli nüfusun engelsiz ve güvenli rahat yaya ulaşabilirliğini sağlayacak yaya yolları tesis edilmelidir. Yaya yolu kaldırım genişlikleri yardımcı araç ve tekerlekli sandalyelerin geçebileceği genişlikte olmalıdır. Engelli kişiler için hemzemin yaya geçitlerin olması bir zorunluluktur. Yaya yolu kaldırım genişlikleri bu anlamda gelişen şartlar içerisinde en uygun hale getirilmelidir.

Taşıt parkı sabahleyin çok bahsedildi, İstanbul'da hepimiz inşaat yaparken bu taşıt parkları için harçlar alınmasına rağmen bunlarla ilgili gerekli yatırımlara yönlendirilmedi. Hatta özel fonlar başka amaçlarla kullanıldı. İstanbul'da taşıt parkı devasa bir sorun, geçmişte değnekçi tabir ettiğimiz insanları maalesef kamu eliyle yapıldığını görmek bizi çok rahatsız ediyor. Gerçi sabahleyin Sayın Vekilimiz Ankara'daki uygulamadan bahsetti, yargı kararından bahsetti, ama uygulamanın gerçekten öyle olup olmadığı konusunda benim şüphem var. İstanbul'da da bunun hayata geçeceği konusunda endişelerim var. Kent içinde alternatif toplu taşımacılığın yetersiz olması nedeniyle kent içinde dolaşan otobüs sayısının artışına neden olmaktadır. Kent içinde trafikte artan sayıya bağlı olarak özellikle merkezi bölgelerde yolların ve yaya kaldırımlarının birçoğu yol içi park olarak kullanılmaktadır. Bu durum yolların kapasitesinin düşmesine, trafik yükünün gelişmesine ve sonuçta ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Özel otomobil kullanımını teşvik edecek kent rezervine yeni büyük ölçekli yüksek maliyetli otopark yapımına izin verilmemelidir. Yüksek yük taşıyan araçlar için park yerleri, besleme istasyonları kent merkezleri dışında düzenlenip, trafiği engellemelerine izin verilmemelidir. Taksilerin kent yollarında boş dolaşmalarını engelleyecek cep duraklar yaygınlaştırılmalıdır.

Özellikle raylı sistemler ve bunun gibi toplu taşıma sistemlerine entegre olabilecek tarzda raylı ulaşım sistemlerinin başında ve sonunda otomobil ve bisiklet park alanları yaygınlaştırılmalıdır. Özürlülerin kullandığı motorlu taşıtlara uygun park yerleri düzenlenerek, kent genelinde yaygınlaştırılmalıdır.

Bu İstanbul'daki kentiçi toplu taşımacılığıyla ilgili bir çizelge, zamanımız kalmadı, otobüs işletmeciliğinin detayını veremeyeceğim. Yalnız iki tane önemli şeyi söyleyeceğim, kentliler olarak aklımızda olsun. İstanbul'da başlangıç noktaları aynı olup, uzun süre aynı hattı kullanan birçok hat var. Bu hatların ayrılış noktasına kadar aynı hattı tek olarak kullanacak şekilde birleştirilmeli, ayrılık noktalarında entegre istasyonlarıyla buralardan baş-

latılmalıdır. Bu ne demektir? Örneğin, Taksim, Beyazıt gibi noktalardan kalkıp, kentin çeşitli yerlerine giden ondan fazla hat var, hepsi için ayrı peron var, hepsi ayrı koridorda ayrı vasıta. Halbuki bunlar Aksaray'a kadar, Topkapı'ya kadar, Yenibosna'ya kadar aynı güzergahı kullanmaktadır. Bu nedenle bunların beraber kullandıkları güzergahlarda tek kat, ayrıştıkları noktada yeni hatlar olmak üzere bir düzenleme yapmanın zorunluluğu vardır.

Bu metrobüs konusu aslında İstanbul için bir çözüm değildir. Biliyorsunuz metrobüs sisteminin yatırım maliyeti işletme dikkate alındığında kendi içinde yetersizdir ve kapasitesi itibariyle talebi karşılayamayacak düzeyde değildir. E5 karayolunun güvenlik şeritleri alınarak, metrobüse tahsis edilen yol hem motorlu taşıtlara ayrılan yolu daraltmıştır, hem de metrobüs yolunda kaza olasılığını arttırmıştır. Herhangi bir araç bozulunca sistem çöküyor, tıkanıyor. Çözüm önerisi olarak da birçok arkadaşımız belki söyledi, metrobüs güzergahı ekonomik, teknik ömrü gözetlenerek, bir plan dahilinde mevcut olanlarla entegre olmak üzere raylı sisteme dönüştürülmelidir. Metrobüsün tesis maliyetini dikkate aldığınız zaman bu yatırım maliyetiyle çok daha büyük işler bunu tek yöndeki yolcu taşıma kapasitesi 10 000 km.nin altında olduğunu unutmayalım.

Av. ALEV SEHER TUNA- Kısaca bütün katılımcılara çok teşekkür ediyorum, sağ olun bu cumartesi gününüzü bize ayırdınız.

DİSİPLİNLERE GÖRE DEĞERLENDİRME;

MEVZUAT

Kentlerde hızla artan nüfus, işgücü, artan araç sahipliği, kentsel kullanım alanlarının genişlemesi ve çeşitlenmesi gibi etkenler, günümüzde önemli bir sorun olan kent içi ulaşımın çevre, enerji, sürdürülebilirlik, sosyal denge gibi konular dikkate alınarak bilimsel yöntemlerle çözümlenmesi ve düzenlenmesini gerekli kılmaktadır.

Bir kentin mevcut ve geleceğinin planlarına bağlı olarak ulaşımın planlanması gerekir.

Bu amaçla konut, sanayi, **liman, havaalanı, otogar**, hal, balık hali, raylı sistemler, **hastane alanları**, üniversite alanları, ticari alanlar v.b. büyük trafik yükü çeken alanların ulaşım ve trafik yüklerinin geleceğe göre planlanıp projelendirilmelidir.

6360 sayılı yasa ile yeni büyükşehir belediyeleri kurulmakta daha önemlisi bütün büyükşehirlerin sınırları il mülki sınırları olacak şekilde genişletilmektedir.

Bu gelişme ile birlikte büyükşehir belediyeleri il sınırı içindeki tüm nüfusun ulaşımından sorumlu hale gelmiştir. Bunun dışında tüm kentlerde nüfus, otomobil sahipliliği ve hareketlilik oranı hızla artmaktadır.

Bu nedenle trafik yönetimi, denetimi ve ulaşım planlaması ve koordinasyonu konusunda acil önlemler alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Belediyeler mevcut ve gelecekte trafik ve ulaşım sistemini yönetecek, ulaşım planını hazırlayacak ve yürütecek bir kurumsal yapıyı hayata geçirmek zorundadırlar.

Kent içi ulaşımın, bugün ve saptanan hedef yıllar için; mevcut stratejik fiziki plan kararları dikkate alınarak analiz edilmesi, düzenlenmesi, ancak bilimsel yöntemlerle hazırlanmış bir ULAŞIM ANA PLANI ile mümkündür.

Ulaşım ile ilgili olarak ülkemizde yaşanan sorunların temelinde, güçlüklerle hazırlanmış kentsel ulaşım planlarına uyulmaması, daha da önemlisi planlara, programlara yansıtılmamasıdır.

Örnek olarak Büyükşehirlerde Kentsel Ulaşım ana planları hazırlanmasına rağmen, alınan kararlar doğrultusunda uygulama yönlendirilmediği için başarı elde edilememiştir.

Kısaca alınan kararların sadece kağıt üzerinde kalıp uygulamayı yönlendirecek boyuta getirilememiş olması, bu konuda yaşanan sorunların en önemli nedenini oluşturmaktadır.

Kentsel ulaşım yatırımlarına ve hizmetlerine temel teşkil eden ulaşım planlamasına yönelik herhangi bir yasal mevzuat bulunmamaktadır.

Belediyelere kent içi ulaşım ile ilgili görev verilmesine rağmen, bu görevin yerine getirilme esas ve usullerini belirleyen bir düzenlemeye ihtiyaç bulunmaktadır.

Kentsel ulaşım planını hazırlama yöntemi ile hangi büyüklükteki belediyelerde hangi ölçeklerde ulaşım planı hazırlanması gerektiği hakkında bir yasal düzenleme ihtiyacı olarak ortaya çıkmaktadır.

Mevcut yapıda, Ulaştırma Bakanlığı sadece belli ulaşım türleri (hafif raylı sistem, teleferik vb) yapımına ilişkin olan projeleri ve şartnameleri onaylama görevi üstlenmiştir. Bazı uygulamalarda ise Bakanlık devre dışı kalmakta hatta bu ulaşım türlerinde bile yerel yönetimleri uygun biçimde yönlendirememektedir.

İNŞAAT

Ülkemizdeki kentleşme adına yapılan haksızlıklar ve kent içinde yaşanan olumsuzluklar toplumsal kent gelişimini kötü yönde etkilemiştir. Plansız kentleşme ve onun getirdikleri, haksızlıkları arttırmış kent yaşamını yaşanmaz hale getirmiştir.

Genelde küreselleşme süreciyle Türkiye'nin dünya sistemi ile eklenilebilmesi, Avrupa-Ortadoğu ve Asya arasında üstlenmeyi öngördüğü merkez rolünü üstlenebilmesi için, uluslararası ulaştırma ağına güçlü bir biçimde entegre olmayı gerektirmektedir.

Bu entegrasyon da iki kıtayı birleştiren İstanbul kent içi ulaşımının sağlıklı bir şekilde entegrasyonunu gerektirmektedir.

İstanbul, lojistik ve uluslararası Finans merkezi olarak yapılandırılmaktadır. 2014-2018 yıllarını kapsayan Ulusal 10.Kalkınma Planı'nın 8 ana başlığından biri İstanbul'un uluslararası Finans merkezi olabilmesi için hukuki-sosyal- altyapı ve ULAŞIM projeleridir.

3.havalimanı-3.Köprü- bağlantı yolları- tüneller hepsi İFM. Olmak içindir. Yabancı sermayeyi çekmek için ilk koşul ULAŞIM dir.

Bu nedenle Ataşehir'i Finans merkezi olarak planlayıp, tüm ulaşım sistemleriyle en kısa sürede Ataşehir'e ulaşmak hedeflenmiştir.

İstanbul trafiğini kilitleyen sorunların başında Büyükşehir Belediyesi'nin plansız yapılaşmaya izin vermesinin geldiğini, şehir merkezlerine, ana arterler üzerine AVM yapıldığını görmekteyiz.

Gelişmesini hızlı nüfus artışı olarak gösteren kentlerde iş potansiyelinin de etkisi ile göç oranının yüksek oluşu ve bireysel araç kullanımına talebin çok artması, ulaşımda plansızlığın etkisini giderek hissettirmeye başlamıştır. 1958 yılında kurulan İmar ve İskan Bakanlığı ile 1960 yılında kurulan DPT bile kentlerin (Ankara ve İstanbul örneğinde olduğu gibi) hızlı, aşırı, dengesiz ve alternatifsiz gelişmesini önleyememiştir. Yol, su, kanalizasyon, elektrik, telefon gibi birbirini tamamlar nitelikteki hizmetlerin plansız bir şekilde yürütülmesi karmaşaya neden olmaktadır.

Ayrıca, diğer hizmetlerin çoğu ulaşımı sağlayan alt yapının, yani yolun üstünde toplanmaktadır. Her gün bir diğer hizmetin gerçekleştirilmesi için yapılan çalışmalarda yolların açılıp kapatılması sırasında, sağlıklı ulaşımın gerçekleştirilmesi bir yana yolun esas yapısı bile bozulmaktadır.

Yeni imara açılan yerler ve kentsel Dönüşümle 5 katlı binanın yerine 30-40 katlı binaların yapılması ile artan dikey yoğunluk, aşırı trafik yaratmaktadır.

Son yıllarda kent yaşamının önemli problem alanlarından biri olan "ulaşım sorunu" bir "kentleşme sorunu" olarak görülmektedir.

İnsan ve çevre odaklı, sağlıklı, güvenli, konforlu, temiz ve hızlı kentsel ulaşımın temel kriterleri;

- Kalıcı Ve Sürdürülebilir Kent Ve Ulaşım Planlaması
- Ulaşım Sistemlerinin Tek Elden Yönetilmesi
- Efektif Ve Cazip Bir Toplu Taşıma Sisteminin Kurulması
- Optimum Ulaşım Alt Yapısının İnşası
- Etkin Bir Trafik Yönetim Sisteminin Kurulması
- Trafiğin Etkin Denetiminin Kurulması
- Yeterli Ulaşım Ve Trafik Bilinci Oluşturulması
- olarak tespit edilmiştir.

MİMARİ

Gelişmekte olan kentlerde ulaşım sorunları ülkemiz genelinde kent planları hazırlanırken, bir ulaşım planı çalışmasının nadiren yapılması nedeniyle kent içi trafiği giderek içinden çıkılması zor, esaslı çözüm bekleyen bir durum halini almıştır.

Ancak, planlanmış ve gelişmeye ayak uydurabilecek toplu taşıma sistemlerinin desteklenmesi yerine bireysel taşımacılığın ön plana çıkarılarak, özendirilmesi problemi daha da zorlaştırmaktadır.

İmar planları, metropol ulaşım sistem planını hazırlamak için ilk yapılması gereken çalışmalarından birisi olmalıdır.

Ulaşım sistemleri ile arazi kullanımı arasındaki etkileşimi göz önüne alarak kentin sosyal ve ekonomik gelişmesinin şekillendirildiği imar planlaması ile uyum içinde olacak biçimde Belediyenin imar yetkilerinin katılımıyla oluşturulmalıdır.

Kentlerimizin gelişmesinin kendi imar planlarına uymadığı ve gelişme kararlarının çoğu kez hatalı verildiğini söylemek doğrudur.

Bir diğer değişle İmar planları hazırlanmakla birlikte kentler düzensiz şekilde gelişmekte, kentin planlanmış makro formu ve altyapısı bir kentin büyümesinde önemli belirleyiciler olduğu halde buna dikkat edilmemekte, önce yerleşilmekte, sonra bu alanlara ulaşım altyapısı götürülmektedir.

Ulaşım talebine cevap vermenin ötesinde, kentin imar planlarında öngörülen arzu edilir bir şekilde gelişmesinde ulaşım sistemlerinin güçlü bir etken olarak kullanılması düşünülmelidir.

(10. Kalkınma Planı Ulaştırma ve Trafik Güvenliği ÖİK Raporu S.1)

Ulaşım Ana Planı, imar planına dayanmadıkça çözüm olmaktan uzak kalacaktır. Sık aralıkla değişen imar planları karşısında Ulaşım planları ve ulaşım yatırımları yetersiz ve aciz kalmaktadır. Ulaşım Ana Planına dayanmayan gereksiz harcamalar Belediyelerin mali kaynaklarının yetersizliği, yetkin ve yeterli eleman eksikliği kentiçi toplu taşıma yatırımlarının önündeki en büyük engeli teşkil etmekte olup yatırımların yarım kalmasına ve halkın hizmetine sunulamamasına neden olmaktadır.”

Ulaşım ve bunun üst yapısı olan trafik konusunda merkezi yönetim ile

yerel yönetimlerin gerekli işbirliğini sağlamaması da bu konudaki başarı-sız sonuçların önemli bir nedenini oluşturmuştur.

ALT-YAPI –RAYLI SİSTEM

Ulaşım “**alt yapı**” ve “**üst yapı**” olarak iki yapıya sahiptir. Ulaşım alt yapısının en önemli öğeleri yollar, her türlü taşıt depolama, aktarma alanları, terminal alanları, duraklar ve istasyonlar, **üst yapısının en önemli öğeleri ise taşıtlar ve trafiktir.**

Burada yol hem yaya, hem de taşıt türlerine göre ayrı ayrı yapıım özelliği gösteren yolların tamamını kapsamaktadır.

Trafik deyimi ise, hem taşıt hem de yaya trafiğini içermektedir.

Ulaşım ve bunun üst yapısı olan trafik konusunda merkezi yönetim ile yerel yönetimlerin gerekli işbirliğini sağlamaması da bu konudaki başarısız sonuçların önemli bir nedenini oluşturmuştur.

Telefonla yapılan **ankette İstanbul’un** Avrupa yakasına göre Anadolu yakasında oturanlar kent içi ulaşımında metronun ya da toplu taşımanın daha ağırlıklı önem taşıdığını söylemektedir.

Bunun yanında insanların çoğu ulaşım altyapısının çözümü ile önemli ölçüde çözüleceğine inanmaktadır.

Bunu da ulaşım altyapısının görünen bir hizmet olmasından dolayı insanlar da daha çok görülenleri eleştirmeye daha yatkın oldukları şekliyle açıklamak gerekmektedir.

Gerek telefonla gerek yazılı yöntemle yapılan araştırmaların her ikisinde de **İstanbul’da yaşayan insanlar açık uçlu soruya en önemli sorun olarak % 60 oranında ulaşım ve trafik cevabını vermişlerdir.**

Kent içi ulaşım veya trafiği en önemli sorun mudur diye sorulduğunda insanların yüzde % 98 i buna EVET cevabını vermiştir

İstanbul’un çeşitli bölgelerinden çektiği fotoğrafları yorumlayan uzmanlar, durakların çoğunun doğru konumlanmadığını, bekleyenler için tehlike taşıdığını ifade etti.

Uzmanlara göre durakların akan trafiğe çok yakın olması, durak ceplerinde bekleyen araçlar, otobüslerin yanaşacağı cebin bulunmaması, durakların önünün kapatılması kazaya davetiye çıkartan nedenler arasında yer alıyor.(Ankara- Mecidiyeköy otobüs kazaları)

Uzmanların dikkat çektiği bariyerlerse İstanbul'da hiçbir durakta bulunmuyor.

ULAŞTIRMA POLİTİKALARI

Ulaşım politikaları; ister kent içini, ister kentler arasını kapsasın, sonuçta toplum yararını gözeten, tüm ulaşım alternatiflerini (Kara, Deniz, Hava ve Demiryolu) değerlendiren Kombine tasımacılığı (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı tasımacılık) esas almak durumundadır.

Büyükşehirlerdeki yaşamı etkileyen en önemli konulardan biri ulaşım-
dır. Şehirlerdeki yaşam alanlarının genişlemesi, nüfusun artışı, ekonomi hareketliliğin çoğalması bireylerin ulaşım ihtiyacını daha da önemli bir hâle getirmektedir. Sürdürülebilir kalkınma için sürdürülebilir ulaşımın sağlanması gereklidir.

Sürdürülebilir ulaşım sistemi;

- nesiller arasındaki dengeyi koruyarak, hem insan hem de çevre sağlığını gözetip bireylerin ve toplumun temel erişim ihtiyaçlarını güvenli bir şekilde karşılar;
- ucuzdur, etkin çalışır, farklı seçenekler sunar ve canlı bir ekonomiyi destekler;
- emisyonları ve atıkları gezegenin dengeleyebileceği düzeyde tutar, yenilenemez kaynakların tüketimini azaltır;
- yenilenebilir kaynakların tüketimini sürdürülebilir seviyede tutacak şekilde kısıtlar, yeniden kullanımı ve geri dönüşümü ön planda tutar;
- arazi kullanımını ve ses oluşumunu kısıtlar.

Sürdürülebilir ulaşım, özel araç kullanımı yerine entegre bir ulaşım sisteminden faydalanmayı gerektirir. Bu sistem; yürümeden bisiklet kullanımına, taksiden otobüse, trenden metroya, vapurdan feribota tüm ulaşım yöntemlerini kapsamaktadır.

Toplu taşımanın yaygınlaştırılması, sürdürülebilir ulaşımın temel unsurlarından biridir. Toplu taşımanın tercih edilmesini sağlamak için hizmet kalitesinin yükseltilmesi ve kullanıcıların beklentilerini karşılar nitelikte ulaşım araçlarının yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Metropollerde gün geçtikçe artan nüfusa ve araç yoğunluğuna bağlı olarak hava ve gürültü kirliliği yaşamı olumsuz yönde etkilemektedir.

Sanayi kuruluşları tarafından eşgüdümsüz ve bütüncül bir yönetim modeline bağlı olmaksızın gerçekleştirilen deniz dolguları ve tehlikeli madde transferine yönelik özel iskeleler; bunların yakın çevresinde yer alan yerleşim alanları ve doğal alanlar açısından çevre kirliliği, can güvenliği ve insan ile diğer yaşam türleri için pek çok risk oluşturmaktadır.

Kent merkezinde ve kent genelinde trafik düzeni ve kurallara uyum giderek kötüleşmektedir. Caddeler, yaya kaldırımları, merkezi is alanı olan veya hızla merkezi is alanına dönüşen bölgelerdeki yollar ve özellikle kullanılabilir yollar fiili otoparklara dönüşmüş durumdadır.

Kentsel ulaşım planlaması yapılırken dikkat edilmesi gereken temel kriterlerden biri de; var olan ulaşım ağı ve toplu taşıma sistem ve olanaklarından hangi düzeyde yararlanılabildiğidir.

Motorlu araçlar; insan ve çevre sağlığı açısından ciddi tehdit oluşturmakta, ekonomik ve sosyal maliyetler açısından toplumsal bir soruna dönüşmektedir.

Şöyle ki;

- 125 otomobilin taşıdığı insanı; bir tramvay dizisi veya **3** otobüs rahatlıkla taşıyabilir.
- Otomobil taşıdığı yolcuya göre otobüsten **125** kat daha fazla hava kirliliği yaratmaktadır.
- Otomobil, kilometrede taşıdığı yolcu başına otobüsten **5** kat daha fazla enerji tüketmektedir.
- Otomobil tasımak için yapılan yatırımlar otobüs sistemi için yapılan yatırımdan **15** kat, metrodan **4** kat daha fazladır.
- Yolcuların %30'unu taşıyan otomobiller yolların **% 90**'ünü işgal etmekte iken, yolcuların **% 70**'ini taşıyan otobüsler yolların **% 20**'sini işgal etmektedir.
- Dünyadaki hava kirliliğinin **% 50**'si motorlu araçlardan kaynaklanmaktadır. Bu oran giderek artmaktadır.

KENTLİLERE DÜŞEN GÖREVLER

Ulaşım için yapılan seçimler kentlilerin geleceğini ve yaşam kalitesini belirler. Seçilen ulaşım türlerine bağlı olarak yollar kentlilere ayrılabilir veya araçlarca işgal edilir.

Kişilerin seyahat süreleri kısalmır veya uzar.

Çevresel kirlilik değerleri kabul edilebilir değerlerin düzeyinde kalır veya üst düzeylere çıkar.

Kentlilerin; kente yönelik imar plan değişikliklerinden, kavsak, alt-üst geçitler, yol, meydan ve raylı sistem projeleri gibi kendi yaşam çevrelerini geri dönülmez bir biçimde değiştiren kararlardan çoğu zaman haberi bile olmaz.

Oysa profesyoneller ile seçilmiş yöneticiler arasında işbirliği bir zorunluluktur. Kentli olmak sadece yöneten ve yönetilen açısından bakıldığında o kenti yönetmek veya o kentte yaşamak değildir.

Sorumlu, bilinçli ve katılımcı kentli;

- Çevresinde ulaşım ile ilgili kararları ve projelerin oluşturulma süreçlerine katılan,
- Karar alıcıları, almış olduğu yanlış kararlar konusunda uyaran,
- Alınan yanlış kararlardan dönülmesi için baskı unsuru olan ve bu konuda kamuoyunu oluşturan kişidir.

Toplumsal eğitimin ve bilinçlenmenin, mevzuat düzenlemesinden daha öncelikli ele alınması gerektiği açıktır.

ÇEVRE

Günümüzde, planlanan ve mevcut karayollarından doğal ve yapay çevrenin en az biçimde etkilenmesini sağlamak için “sürdürülebilir ulaşım”, “karayolları yönetimi”, “trafik yönetimi” gibi kavramlar sektördeki uygulamalara aktarılmaktadır.

Ayrıca Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD) ve Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) çalışmaları, uygun yol güzergahlarının seçiminde ve olumsuz etkilerin azaltılmasında önemli katkılar sağlayan karar verme araçları olarak ulaşım planlamalarında kullanılmaktadır.

Ülkemizde karayolu yolcu ve yük taşımacılığında, son otuz yılda diğer ulaşım türleri ile karşılaştırıldığında daha hızlı bir gelişme olmuş, bu dengesiz gelişmenin sonucu, ülke genelinde taşımacılığın % 90'ı karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu durum sonucunda, başta trafik güvenliği olmak üzere, gürültü, hava kirliliği, görsel kirlilik gibi çevresel sorunlarda da önemli artışlar olmuştur.

Yaratmakta olduğu ekonomik ve sosyal yararlarla karşın, ulaşımın çevresel koşulları belirleyen etmenlerin başında geldiği uzun zamandır bilinen bir gerçektir.

Öncelikle, ulaşım yarattığı sera gazı ile *küresel* bir tehdit oluşturmaktadır. Gerek kentlerarası, gerekse kentiçi ulaşım etkinliklerinin ürettiği kirlilik bulunduğu çevre ile sınırlı kalmayıp bütün insanlığı etkilemektedir.

Uzmanlar, 2010'lu yıllardan itibaren ulaşım sektörünün küresel ısınmayı tetikleyen birinci etken haline geldiğini tahmin etmektedirler.

Bugünkü haliyle ulaşım, elektrik üretiminden sonra, dünyadaki en büyük sera gazı kaynağıdır ,

Kentsel ve/veya bölgesel ölçekte, bugünkü yapısına müdahale edilmezse, ulaşım, fiziksel çevreyi onarılmaz biçimde bozan en önemli etkenlerden biri konumundadır. Artan taşıt trafiği talebini karşılamak için bilinçsizce yapılan yeni yollar, yol genişletmeleri, katlı kavşaklar ve tüneller gibi ulaşım yapıları kentlerin ve bunları çevreleyen kırsal alanların giderek betonlaşmasına ve kültürel mirasımız sayılabilecek binaların ve kentsel dokunun yitirilmesine yol açmaktadır.

Yerel yani semt ve kent merkezi ölçüğünde ise, yayalar yerine otomobillere öncelik veren uygulamalar sadece fiziksel çevreyi değil, toplumun sosyal ve kültürel iletişimini, trafik kazaları yoluyla can güvenliğini ve solunan kirli hava nedeniyle insan sağlığını da olumsuz yönde etkilemektedir.

Ulaşım, diğer sektörlerin yaşaması için bir önkoşul olduğuna ve her zaman varolacağına göre, yarattığı olumsuzlukları sifıra indirme olanağı yoktur. Ancak, bunları azaltmak için uluslararası, ulusal ve kentsel ölçekte uygulanabilecek ve çok da etkili olabilecek stratejiler bulunmaktadır.

Ulaşımın ve özellikle motorlu taşıtların küresel, kentsel ve yerel ölçeklerde çevreye olumsuz etkileri bulunmaktadır. Ulaşım sistemlerinin küresel ısınmaya etkileri açısından yarattıkları sera gazları ile değildir. Bu taşıtlar yakın çevrelerini de CO2 dışı gazlarla kirleterek insan sağlığına zarar vermektedir.

Kentsel ekolojik yaklaşımlar çerçevesinde, iki kuşak çevre sorunu tanımlanmaktadır.

“1. kuşak sorunlar”; yerel düzeyde sağlık hijyen sorunları olarak, daha üst düzeylerde ise kentsel veya kent bölgesel çevre sorunu olarak ortaya çıkmaktadır.

“**2. kuşak sorunlar**” ise; No gibi, taşıt trafiğinden ortaya çıkan emisyonlar, tüketici ve tüketim oranına ilişkin kentsel fiziki mekânda ortaya çıkan çok sayıda kirleticiler önemli çevre sorunlarıdır.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından öne sürülen “Kurşunlu Benzin Kullanımının Aşamalı Olarak Kaldırılması” bildirgesi uyarınca bu bildirgeyi imzalayan ülkeler 1 Ocak 2005 tarihine kadar karayolu araçlarında kurşunlu benzin kullanımına son vereceklerdir. Türkiye bu belgeyi imzalamamıştır.

Çevreye zararlı yakıt kullanımında denetleme ve ceza sistemleri

AB 2001 “White Paper” politika dökümanı uyarınca karayolu araçları çevreye olan olumsuz etkilerine göre ücretlendirileceklerdir.

- Petrole alternatif yakıt kullanan araçlar için ücretlendirme olmayacaktır.
- “Çevreyi kirleten öder” ilkesine dayalı ücretlendirme politikası tüm Birlik kapsamında uygulanacak olup, aday ülkelerde de buna uyumlu sistemlerin geliştirilmesi gerekmektedir.

Metropollerde gün geçtikçe artan nüfusa ve araç yoğunluğuna bağlı olarak hava ve gürültü kirliliği yaşamı olumsuz yönde etkilemektedir.

Konut, sanayi ve enerji sektörünün yanında “Ulaşım” sektöründe, özellikle “**Kent içi Ulaşım**” araçlarında kullanılan yakıtlar ve bunların yakma sistemleri aracılığıyla oluşan emisyonlar, hava kirliliğini oluşturan en önemli faktördür.

Ulaşım’dan gelen kirlilik, Sanayi, Enerji ve Isınma dan gelen kirlilikler toplamından daha fazladır.

Günümüzde teknolojik gelişmeler ve toplumsal ihtiyaçlara bağlı olarak giderek artan motorlu taşıtlar, önemli çevre sorunlarını da beraberinde getirmiştir.

Kent kavşaklarında ve diğer yol kesimlerinde araçların rölantide çalışırken ve yavaşlama durumunda karbonmonoksit, hızlanma ve sabit hızla hareket halinde ise azotoksitleri emisyonları artar.

Araçların durması o andaki, yerde emisyon yoğunluğunu artırır. Ayrıca aşırı yüklenme ile yakıt sarfiyatı ve dolayısıyla egzoz emisyonu artar.

Hava ve deniz ulaşımı dünya genelinde büyümeye devam ediyor. An-

cak bu iki alanda yaşanan gelişme ne yazık ki iklimin korunmasını zorlaştırıyor. Avrupa Birliği'nin verilerine göre hava ulaşımının yol açtığı sera gazları son on yıl içinde yüzde 48 oranında arttı.

Günümüzde havayolu şirketlerinden ya da yolculardan havayolunu kullandıkları için iklime, insanlara ve çevreye verdikleri zararı karşılamları istenmiyor. Tam tersine birçok ülke havayolu trafiğini havalanlarına, havayolu şirketlerine ya da uçak sanayiine yaptıkları sübvansiyonlarla adeta destekliyorlar.

Oysa hava ulaşımının iklime verdiği maddi zarar oldukça yüksektir.

Uluslararası hava ulaşımı kadar uluslararası deniz ulaşımı da yüksek miktarlarda sera gazlarına neden oluyor.

Sürdürülebilir ulaşım için özel araç kullanımının azaltılarak toplu taşımanın özendirilmesi gerekmektedir.

“Kent içi Ulaşım” araçlarının atmosfere saldığı kükürt dioksit, azot dioksit ve partiküller; **“asit yağmuru”** şeklinde yeryüzüne geri dönerek, kentin su toplama havzaları ve barajlarındaki suların yaş ve kuru çökeltme yoluyla kirlenmesine neden olur

Kentteki Ulusal ve uluslar arası Hava, Deniz, Kara ve Demiryolu Ulaşımı ve Kent içi Ulaşım Sistemlerindeki Trafik; bu türden kirliliğinin önemli kaynaklarındandır.

Büyük kentlerde kent merkezlerinden geçen otoyollarda, araçlardan kaynaklanan gürültünün boyutları arttıkça ruh sağlığındaki tahribatının etkisi de artmaktadır.

“Gürültü”; doğal yaşamı da etkilemekte, kuş barınaklarının bulunduğu yörelerde yavru kuşların ölmesine, diğerlerinin de çevreden uzaklaşmasına dolayısıyla “Doğal Ekolojik Denge” nin de hızla bir bozulmasına neden olmaktadır.

Rio'daki uluslararası iklim değışimi toplantısında Dünya Bankası, Asya Kalkınma Bankası gibi 8 bölgesel banka 2015'ten sonraki yıllarda ekolojik ulaşımın geliştirilmesi için 175 milyar dolar tahsis etmeyi kabul etmişlerdi.

TRAFİK SUÇLARI

Türkiye, bugüne kadar uygulanan ulaşım politikaları, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik özelliklerinden kaynaklanan nedenlerden dolayı büyük

bir trafik problemi ile karşı karşıya bulunmaktadır. Meydana gelen kazalar-daki can kayıpları, maddi kayıplar, yük ve yolcu taşımacılığında karayol-larının ağırlıklı payı göz önüne alındığında, problemi çözmek üzere ortaya konacak hedeflerin, uygulanacak politikaların ve izlenecek yöntemlerin belirlenmesi için yapılacak çalışmaların önemi ortadadır.

SONUÇ-

Günümüzde yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik hayatı canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir. Zira hızlı ve çarpık kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği ol-gular, ulaşım ve trafik sorunlarına da yansımaktadır.

Ulaştırma kendi basına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer sektör-lerle yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.

Ulaşım politikaları; ister kent içini, ister kentler arasını kapsasın, sonuç-ta toplum yararını gözeten, tüm ulaşım alternatiflerini (Kara, Deniz, Hava ve Demiryolu) değerlendiren Kombine taşımacılığı (seri, ekonomik, çevre-ci, güvenli ve hızlı taşımacılık) esas almak durumundadır.

Bu çerçevede ulaşımında benimsenmesi gereken çağdas yaklaşımlar ve politikalar en genel anlamıyla;

- Bütün ulaşım biçimlerini birbirleriyle ilişkilendiren,
- Taşıtlara değil, insanlara öncelik veren,
- Yatırım ve işletmecilikte mevcut alt yapı-tesis ve kaynakların verimli ve etkin kullanılmasına odaklanan,
- Yatırım ve işletme giderlerini en azda tutan,
- Çevresel, kentsel, insani, sosyal ve tarihi değerleri bozmayan, tersi-ne koruyan ve destekleyen,
- Her aşamada toplumun ilgili kesimleri ve meslek örgütlerinin karar süreçlerine katılımını sağlayan,
- Modern teknolojilerin kullanımında maliyet etkinliğini ön planda tu-tan ulaşım türleri projelerinin yöntem ve tekniklerinin öncelikle kul-lanılmasını kapsar.

Gelişmiş ülkelerde bireysel ulaşımın karşı konulmaz yükselişine karşın **“toplular taşımacılığı”** politikaları öne çıkarılmaktadır.

Mevcut yolları en verimli ve çevreye en az tahribat verecek şekilde; araçlara değil, insanlara öncelik vererek planlamaktadırlar. Özellikle kentler içinde trafiğin akışı için katlı kavşaklar yapılmamakta, tersine yaya geçişleri ve kavşaklardaki sinyallerle trafiğin genel hızı ve hareketi daha kolay ve bilinçli bir şekilde planlanmaktadır.

Bugün Avrupa'nın birçok kentinde ve özellikle metropol kentlerde merkeze yönelen yollardaki taşıt trafiğini (yoğunluğunu) kontrol edebilmek için var olan otopark alanları azaltılmaktadır.

Kent merkezine artık katlı otopark ve katlı kavşak gibi sorunu göreceği olarak çözmeye yönelik yatırımlardan vazgeçilmekte ve araçların kent merkezine yığılması önlenmektedir.

Ulaşım planlamasında **“araçların erişebilirliğinin sağlanması yerine, insanların daha kısa sürede, daha güvenli, daha konforlu, daha ekonomik ve çok sayıda taşınmasını sağlamak olduğu”** ve bunun da ancak toplu taşıma araçları ile gerçekleşebileceği temel ilke olarak kabul edilmiştir.

Kentsel ulaşım planlaması yapılırken dikkat edilmesi gereken temel kriterlerden biri de; var olan ulaşım ağı ve toplu taşıma sistem ve olanaklarından hangi düzeyde yararlanılabildiğidir.

- Kentlerimizin zengin bir doğal, tarihi ve kültürel mirası bulunmaktadır. Kente yönelik; doğal, tarihi ve kültürel mirasın korunmasında, noktasal müdahalelerin yanı sıra, uzun dönemli ve bütüncül kent planları hazırlanmalı ve uygulanmalıdır.
- Kentler insanlar içindir. Kentsel ulaşımda amaç, araçların değil, insanların hareket özgürlüğünü sağlamak ve kentsel etkinliklere erişimlerini kolaylaştırmaktır. Toplu taşıma sisteminin erişebilirliğini ve hizmet düzeyini yükselterek, yolcu taşımacılığı içindeki payını artırmaktır.
- Kentlerdeki ulaştırma çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almalıdır. Otomobil ve kent birbirine uymayan mekân profiline sahiptir. Kent-otomobil ilişkisini çözmek için;
 - Artan otomobil sayısı karşısında daha fazla yol,
 - Daha fazla otopark,
 - Daha fazla katlı kavşak,

- Daha fazla alt üst geçitler,
- Daha hızlı kent geçişleri yaparak **“kentleri otomobillere uydurmak değil”**, yaşanabilir bir kent için **“otomobili insan ve kente uydurmaktır.”**

Bunun için en önemli koşul; yaya ve bisiklet ulaşımı ile birlikte raylı sistem ve deniz ulaşımı basta olmak üzere toplu taşıma sistem niteliklerinin geliştirilip kullanımını artırılırken, otomobile ayrılmış olan kent mekânlarının planlı bir şekilde azaltılmasıdır.

Bunun için de:

- b) Fiziksel kısıtlamalar; kentin merkez bölgesine otomobil girişinin yasaklanması ile birlikte bu bölgelerde yaya alanları oluşturulmalıdır.
- c) Otopark politikaları ile kısıtlama; merkez bölgelerini de yeni otopark alanları yaratmayarak otomobiller için çekici olmaktan çıkarılmalıdır.
- d) Merkez bölgeleri dışında özellikle raylı sistem durakları yakınında tesisler kurarak raylı sisteme aktarımları kolaylaştırmalıdır.
- e) Merkez bölgelerinde var olan otopark maliyetleri ve park süreleri otomobil sahipleri için caydırıcı olmalıdır.
- f) Toplu taşıma sistemleri birbirlerine seçenek oluşturmak yerine birbirini besler ve tamamlayacak nitelikte olmalıdır.

Bu nedenle:

- Raylı sistemler aşamalı bir şekilde yaygınlaştırılmalı,

ÖNERİLER

- Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım politikaları; ülke genelinde ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutlar dikkate alınarak uygulanmalıdır.
- Hem ulaşım da güvenlik problemlerini azaltmak, hem de artan trafik talebini daraltmak için kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, kentsel ve kentler arası ulaşım da toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir.
- Kentsel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüsmelidir Kent-

sel ulaşımdaki politikasızlık ve plansızlık ile kötü trafik yönetiminden kaynaklanan kaoslar çözümlenmeli, bu kaostan dolayı oluşan isgücü ve zaman kaybı önlenmelidir.

- Kentsel alanlarda hiç yaşam hakkı tanınmayan yayalara ve yaya güvenliğine yönelik yeni tedbirler alınmalı, yaya güvenliği sağlanmalı, yaya yürüyüş bölgeleri olusturulmalıdır.
- Kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odalarının, üniversitelerin ve bu konularda faaliyet gösteren meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı ve karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.
- Kent içi ve kentler arası ulaşımlarda toplu taşımacılık birincil ve tüm alternatifler kombine tasımaya yönelik olmalıdır. Son dönemlerde hızla gelen hava taşımacılığı ile ilgili gerekli düzenlemeler yapılarak kombine ulaşımda hak ettiği düzeye ulaşması özellikle sağlanmalıdır.
- Ulaşım kültürü ve güvenliği için eğitim programları ve görsel eğitime önem verilmelidir. Trafik güvenliğinin sağlanması için okul öncesi, ilköğretim ile yetişkinlere yönelik eğitim yapılmalıdır. Sadece sürücüler değil yayalar ve yolcular da bu eğitim kapsamına alınmalıdır. Radyo ve televizyon gibi kitle eğitim araçlarında eğitici yayınların izlenebilir saatlerde yapılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemlerinde özürsüz ve engellilerin rahat kullanımını sağlayacak tedbirler alınmalı, bu uygulamalar kalıcı olmalı ve bu konuda yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında trafik kazası tespit tutanaklarının doldurulması; zabıta, yol/trafik konusunda eğitim almış inşaat/makine mühendisi ve araç teknisi alanında Makina Mühendisleri Odası'nca belgelendirilmiş makine mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa yapılmalıdır. Bu alanda trafik ve araç eğitimi almış makine mühendislerinin, yol kusurları gündeme geldiğinde de inşaat mühendislerinin görev almaları sağlanmalıdır.
- Ulaşım ve trafik konularında mahkemelerde bilirkişilik yapacaklarda; ilgili meslek odası tarafından bu konularda eğitilip belgelendirilmiş olmaları şartı aranmalıdır.

- Büyükşehir tabir edilen kentlerde, kent merkezlerine trafik akısı caydırıcı hale getirilmeli, kamu binaları, sosyal tesisler vb. yapıların kent merkezine toplanmaması için gerekli planlama yapılmalı, çok merkezli kent planlaması yapılarak artan trafik planlanmalıdır.
- Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için üretilen araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin Makina Mühendisleri Odası tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşımacılık yapan araçların çevreyi kirletmemeleri için çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir. Araçların egzoz emisyonlarında düşük gaz oranları ihtiva eden dogal gaz, etil alkol, bitkisel yağlar, LPG vb. alternatif yakıt türleri kullanılmalıdır.
- Gürültü azaltıcı sistemler arasında karşılaştırma yapılarak, ekonomik parametreler tespit edilmeli ve bu çerçevede gürültü önleyici tedbirler için kısa ve uzun vadeli planlamalar yapılmalıdır.
- Kent içi ulaşımında bisiklet yolları ilavesi ve trafikte düzenleme ile bisiklet kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.
- Üniversitelerimiz bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- Günümüz modası haline gelen şehir içi toplu taşımacılığının özelleştirilmesinde; kentin sahibi olan kentlinin, kent örgütlenmeleri ile Meslek Odaları ve Üniversitelerin görüşleri alınmalı, özelleştirme politikalarından vazgeçilmelidir.
- Bakım ve Onarım hizmeti veren işletmelerde ve araç fenni muayenesinde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli ve Oda tarafından eğitilip belgelendirilmiş Oda üyesi makina mühendislerinin istihdamı sağlanmalıdır.
- Araç güvenliği yönünden; araçların uluslararası normlara uygun olarak üretimi ve bakımı önemli rol oynamaktadır. Ülkemizdeki mevcut Araç _mal Tadil Montaj Yönetmeliği ve standartları gözden geçirilerek uluslararası normlara uygun hale getirilmeli, yerli üretim ve yurt dışından ithal edilen araçlar ile yedek parçalarının bu normlara uygun olup olmadıkları, Makina Mühendisleri Odası tarafından denetlenmesi sağlanmalıdır.
- Kentin ulaşım ağının temeli yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemleri oluşturmaktır.

- Trafik kazalarının yoğun olarak yaşandığı kara noktalar tespit edilmeli ve düzeltilmelidir.
- Trafik güvenliğinin artırılması amacıyla geometrik düzenlemeler yapılmalı yatay ve dikey trafik işaretleri teknik gereklerine uygun olarak projelendirilmeli ve uygulanmalıdır. Aynı zamanda bu işaretlerin bakımı ve onarımı sürekli olmalıdır.
- Kavsak denetimi sinyalize olarak gerçekleştirilen ana akslar üzerinde yeşil dalga uygulamalarını sağlayacak çok programlı sinyalizasyon sistemi kullanılmalıdır.
- Kentliler kendilerini yakından ilgilendiren ve yaşadıkları mekânın sorunlarını aktarabilecekleri, önerilerinin yasama geçmesini denetleyebilecekleri mekanizmalar, yerel yönetimler tarafından oluşturulmalıdır.
- Kent mekânları başta çocuklar, yaşlılar ve engelliler olmak üzere tüm kentlilerin özgürce ve birbirlerinin haklarına saygı duyarak kullanabilecekleri ve gereksinimlerini karşılayabilecekleri bir biçimde düzenlenmelidir.

