



SUNUCU

İl Genel Meclis üyeleri, değerli Oda başkanlarım, sayın konuklar, saygıdeğer meslektaşlarım ve değerli basın mensupları; "Adana ve Kent İçi Ulaşım" konulu panelimize hoş geldiniz.

Şimdi, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği Adana İl Koordinasyon Kurulu Sekreteri Sayın Hüseyin Atıcı'yı, açılış konuşmasını yapmak üzere kürsüye davet ediyorum.

HÜSEYİN ATICI

(TMMOB Adana İl Koordinasyon Kurulu Sekreteri)

Sayın Başkan Yardımcım, Sayın Belediye Meclis üyeleri ve İl Genel Meclis üyeleri, değerli basın mensupları, saygıdeğer konuklar, sevgili meslektaşlarım; hepiniz hoş geldiniz.

Öncelikle, bu çalışmanın, TMMOB İl Koordinasyon Kurulu adına Sekreteryasını yürüten İnşaat Mühendisleri Odası Adana Şube Başkanı ve Yönetim Kurulu üyelerine, Şube çalışanlarına teşekkür ediyorum.

Adana'nın sorunlarını daha da geliştirebiliriz, bu konuda ekleyebileceğimiz pek çok sorunlar var, daha fazla örnekler verilebilir, ama uzatmaya gerek yok. Bütün bunları söylememizin nedeni, "İçinde yaşadığımız kentin sorunlarına nasıl bir çözüm geliştirebiliriz?" sorusuna yanıt aramaktır. Bir örnek vermek gerekirse, Jared Diamond, ünlü "Tufek, Mikrop ve Çelik" kitabında, "Amerika Kitasını niye Avrupalılar buldu?" diye sorar. Daha 11. yüzyılda bile Çin, daha gelişkin bir gemi filosuna ve gemi

edilmektedir. olarak düşüneceğine, bir avuç spekülatoire ve rantiyeye terk ortaya çıkan kentsel rantlar yeniden kamuya, yani halka kaynak edilmektedir. Halktan alınan vergilerle yapılan yatırımlardan dolayı olarak kullanılmamaktadır. Zaten kit olan kaynaklarımız çarçur kamusal yatırımlar, bilim ve teknolojinin gereklerine ve akla uygun gelişen kuzey alanında son derece yığılmıştır. Kentin kaynakları, daha ötesi ve daha çarpıcı, planlı olduğu iddia edilen 1980 sonrası içinden geçtik. Çarpık kentleşme, hem göç alan mahallelerde; ama zayıf olan kent kültürünün iyice tahrip edildiği bir dönemin de ama önceden öngörülemeyen ve yoğun bir göç dalgasıyla, zaten ulaşmış bir kente yaşıyoruz. Kentleri var eden ve geliştiren göçtür; Son 15 yılda, nüfusu neredeyse ikiye katlanarak 2 milyona edilmes, Adana sanayiini bir kez daha vuruyor.

Tarima dayalı bir sanayile gelişen kentimizde tarımın tahrip üretimde bugün 20'li sıralara kadar gerilemiş bulunmaktayız. başta rol oynayan ve Adana'yı 1970'lerde 4. sıraya taşıyan tarımsal 1800'lerin ikinci yarısı ve 1900'ler boyunca kentin gelişiminde kağıtılmaz görünüyor.

yer alıyoruz ve bunun önümüzdeki yıllarda giderek gerilemesi gayri safi yıllık hâsıladan kişi başına aldığımız payda 8., 9. sırada bırakılmaktadır. Nüfus olarak 5. büyük şehir olmamıza rağmen, 4'te 1'ine ulaşmayan şehirler çok önemli alanlarda şehrimizi geride gösteren sanayisi her geçen gün zayıflamakta, nüfusu Adana'nın da kötüye giden bir profil vermektedir. 1950-60'larda ciddi gelişim ne tarafından bakarsanız bakın, her geçen gün gerileyen ve daha İçinde yaşadığımız ve bir parçası olduğumuz şehrimiz, Adana,

teknolojisine sahip olmasına, Amerika Kıtasına daha yakın olmasına rağmen, Amerika Kıtasını, daha uzakta bulunan ve daha zayıf filoları olan Avrupalılar keşfetmiştir. Neden? Çünkü Çin, monolitik ve tek sesli yapısıyla, tüm ticari gücünü ve filolarını Hindistan ve Doğu Afrika sahillerine; yani Batı'ya gönderirken, burnunun dibindeki Amerika ve Avustralya Kıtaları yönüne, yani Doğu'ya gitmek aklına bile gelmemiştir. Ancak, Avrupa'daki parçalı yapı ve çeşitlilik, Avrupalıların Amerika'yı bulmasına olanak sağlamıştır.

Bu örnekte vurgulanan şey aslında Adana'ya da uyuyor. Şehrimizde, farklı bakış açılarının çeşitliliğini destekleyen, bu bakış açılarının özgürce tartışılabileceği ve karar alma süreçlerini etkileyecek platformlar eksiktir. Dahası, farklı bakış açılarını dile getiren, bunları savunan ve biraz öne çıkan her kesim, her kişi ve her kurum, sistematik olarak kampanyalarla yıpratılmakta ve önü kesilmektedir. Maalesef, bu kampanyaların başını seçimle gelen yöneticiler çekmektedir. Kendi sesinin ekosundan başka bir ses duymak istemeyen yerel yöneticiler, hem yasal karar alma süreçlerini politik olarak yozlaşmış ilişkilerle yıpratmakta, hem de kararlarına meşruiyet zemini yaratmak için Kent Konseyini kullanılmaktadırlar. Medyayla olan ilişkiler ise, işin bir başka boyutudur.

Kentler demokrasinin beşiğidir. Demokrasi, kentte doğmuştur. Kentler demokrasiyi, demokrasi kentleri geliştirmiştir. Bunlar birbirlerinden ayrılamaz. Yerel yöneticilerden beklenen, kentteki demokratik kültürü geliştirmektir. Demokrasi, çoğunluk oyuyla gelenlerin, akşam yatıp sabah kalktığı anda akıllarına geleni yapması; örneğin, "Metronun güzergâhı buradan geçsin, şuraya köprülülük kavşak yapılsın, buraya battı-çıktı yapılsın" ya da "Şu ilçeyi büyükşehir belediyesinin sınırları içine dahil edelim" demek değildir. Demokrasi, eğer çoğunluğu eline geçirenin her istediğini yapması demek olsaydı, o zaman, demokrasiye ihtiyaç olmazdı, orman kanunları da iş görürdü. Elinde güç bulunduran her kesim bunu yapmaya kalkarsa, şehrimizi deneme-yanılma tahtasına, bir yap-boza çevirir ve bundan da şehrimiz, Adana zarar görür.

Demokrasi, çoğunluk için değil; azınlık görüşleri için

geliştirilmiş bir yönetim sistemidir. Çoğunluk zaten güçlü olduğu için, her zaman ve her sistemde istediğini yapma gücüne sahiptir. Demokrasi, azınlık görüşlerindeki kesimlerin korunduğu, görüşlerini özgürce paylaşılabileceği, tartışabileceği, diğerlerini ikna edebileceği ve ileride çoğunluk sağlayabileceği bir sistemdir. Tabii ki, 12 Eylülün bahçesinde yetişmiş bu külleyle siyaset ve yöneticilik yapanlardan bunu beklemek çok görülebilir; ancak, Adana'nın en önemli sorunu demokrasi sorunudur ve ancak bu sorun çözülebildiğinde, diğer sorunlar akde ve çözüme kavuşturulabilir, bunun zemini sağlanır. Eğer bu sorun, yani kente ilişkin alınan kararların oluşturulmasında, Adana halkının ve konunun uzmanlarının demokratik katılımı sorunu çözülemese, bu, Adana halkının geleceğinin, kişisel, siyasi ve maddi çıkar peşinde koşan bir avuç spekülátöre ve rantüveye emanet edilmesi demektir; yani ciğerin kediye emanet edilmesi gibi.

Yeni çıkarılan İmar Yönetmeliği de bunun en veciz örneğidir; yerli gelmişken, değiştirmek gerekir. İmar Yönetmeliğiyle ilgili olarak, 4 şubemizin açtığı yürütmeyi durdurma istemli iptal davaları sürmektedir. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği Adana İl Koordinasyon Kurulu ve bağlı tüm şubeleri, bu Yönetmeliği, hem yaygın, hem de Adana halkı nezdinde mahkûm etmeyi kamusal bir görev olarak kabul etmektedir ve bunun gereğini yerine getirecektir.

Bugün burada, yine her zamanki gibi bir oldu bittiyle Adana halkına dayatılan köprülütü kavşaklar, alt ve üst geçitler konusunu tartışmak üzere bir araya geldik. Şehrimizde, düzenli ve tekniğine uygun bir toplu taşıma sisteminde söz etmek mümkün değildir. Yıllardır inşaatına başlanmış olan hafif raylı taşıma sistemi tamamlanıp devreye alınamamıştır. Uzun yıllar boyunca, kentin tümüne yönelik hiçbir ulaşım ve trafik ana planı hazırlanmamış, trafik sayımları üretilmemiştir. Hafif raylı taşıma sistemi ihalesinin yapılmasından bu yana 10 yıl geçmesine karşın, 2006'da, Adana'nın ulaşım sorunlarını bütüncül bir biçimde ortaya koyup değerlendirilmek ve buna bağlı çözümler üretmek, önermek mümkün görünmemektedir. Yerel yöneticiler, Adana ulaşımıyla ilgili

aldıkları kararları hangi bilimsel gerçeklere, hangi verilere dayandırdıklarını açıklamak zorundadırlar. Adana halkı, kerameti kendinden menkul yöneticilerin, hiçbir demokratik katılım sürecine tabi olmayan; tekniğe, bilime ve akla aykırı kararlarına layık değildir. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği Adana İl Koordinasyon Kurulu ve bağlı şubeleri, Anayasanın 135. Maddesinde belirtilen kamusal nitelikteki bir kuruluş olarak, uzmanlık alanlarımıza giren Ulaşım Koordinasyon Merkezi, Altyapı Koordinasyon Merkezi ve benzeri komisyon ve merkezlerde yetki ve temsilcilerimizin bulunmasını yasal hakkımız olarak talep etmekteyiz.

Katılımınız için teşekkür ederim. Umarım, verimli bir toplantı olur, sonuçları da yerel yöneticilerimiz tarafından dikkate alınır. Teşekkürler.

Ali OLGUN

- Kentimizin siyasi parti temsilcileri, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliğine bağlı şubelerimizin başkan ve yöneticileri, sevgili meslektaşlarım, sayın basın mensupları, sayın konuklar; "Adana ve Kent İçi Ulaşım" konulu panele katılımınızdan, dolayı, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği ve İnşaat Mühendisleri Odası adına sizlere teşekkür ediyorum. Hoş geldiniz.

Bizler, imkânları kısıtlı bu memlekette birer mühendis, birer mimar, birer şehir plancısı olurken, hem büyüklerimizden ve hem de hocalarımızdan, bu topluma ve bu ülkeye karşı borçluluk bilinciyle terbiye edildik. "Siz, eğer bu mekteplerden mezunsanız, bu topluma karşı bir borçla bu okullardan ayrılıyorsunuz. Bu borcunuzu hayatınız boyunca ödemek durumundasınız" dediler. Mühendis, mimar ve şehir plancıları bu bilinçle eğitildiler, mezun oldular. Bu mühendis, mimar ve şehir plancılarının örgütleri de, olanakları kısıtlı ve yanlışlıkları sayılmakla bitmeyen ülkede toplumsal sorumluluklarının gereği adım atarak, örgütlerini yeniden oluşturdular. Dolayısıyla, bu örgütler, otoyoldan yapı denetimine, altyapı yatırımlarından kent sorunlarına, üyelerin mesleki eğitiminden meslektaşlarımızın bütün sorunlarına kadar, geniş bir

yelpazede faaliyet alanı içerisinde dirler. Bugün bu toplanmış da, bu gayeyle, bu sorumlulukla düzenlenmiştir. Katıldığımız için çok teşekkür ederiz. Adana Hatıf Raylı Taşıma Sistemi Projesi, yıllardan beri Kentimizde tartışılıyor. Bu konu, zaman zaman Türkiye'nin gündemine de taşındı. Bildiğiniz gibi, 1996 yılında, 2886 sayılı Yasa çerçevesinde bir projeyle ihaleye çıkartıldı ve bir konsorsiyuma 339 milyon küsur dolarlık bir bedelle ihale edildi. Bugün ise, inşaatın bu haliyle, maliyetin 770 milyon doları bulduğunu ulusal basından öğreniyoruz. Belediye yetkililerimizden, bu bilgiyi tekzip eden herhangi bir yazıyı okumak imkânını da henüz bulamadık.

Yıllardır inşaatına başlanmış olan hatıf raylı sistemin tamamlanıp devreye alınması, maalesef, henüz mümkün olmamıştır. 1991 yılında, fizibilite çerçevesinde yapılan; ancak, hayata geçirilemeyen etüdün dışında, Kentin tümüne yönelik hiçbir ulaşım ve trafik ana planı hazırlanmamış, trafik sayımları yapılmamıştır. 1991 yılında bu çalışmanın liderliğini yapan meslektaşlarımızdan olan bir arkadaşımız, konduğumuz olarak aramızda. Birazdan, onların sunuşlarını da izleyeceğiz.

Bu nedenle, hatıf raylı sistem ihalesi tarihinden bu yana 10 yıl geçmesine karşın, 2006'da, Adana'nın ulaşım sorunlarını bütüncül bir biçimde ortaya koyup değerlendirmek ve buna bağlı gözlemler üretmek, önermek, maalesef, mümkün görünmemektedir. Adana Büyükşehir Belediyesinin, yanlış proje ve ihalesiyle yarattığı zarar, belediyelerin bir kısım borçlarının Hazineye devri kapsamında, artık tüm Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının borcu olmuştur. Buna sevinelim mi, üzülelim mi, onu da bilemiyoruz. Raylı sistem dışındaki genel kent içi ulaşım döndüğümüzde, sinyalizasyon sisteminden kavşak düzenlemelerine, yollardaki araç bant düzeninden kent içi bulvar, cadde ve sokak bağlantılarına, yaya hareketlerinin güvenliğinden yatay işaretlemelere ve toplu taşıma sistemlerine kadar, birçok sorunun çözümüne ilişkin bir ciddi mühendislik çalışması mevcut değildir. Buna rağmen, Adana Büyükşehir Belediyesi, kavşak ve geçitli yaya alt ve üst geçidi

uygulamasý giriřimine yönelik ihale hazýrlýkları içerisindedir. Bize göre, bu hazýrlýklar yapýlırken, yakýn, orta ve uzun vadeli teknik öngörüler ve uygulama adımları saptanmamýřtır. Yine bildiėimiz kadarıyla, kent trafiėinin bugününe ait güncel sayým sonucu da bulunmamaktadır.

Sayýn meslektařlarým; Adana'da, müdahale edilmesi planlanan kavřakları bugün kullanan araç sayýları bilinmemektedir. Müdahaleler sonrası, hem ilgili kavřaklarda, hem de kentin diėer yol ve kavřaklarında nasıl bir etkilenme olacaėının teknik analizi, kestirimi yapılmamýřtır. Yüz milyonlarca dolara yapılacak bu katlı kavřak uygulamalarının beklenen faydayı saėlayacaėı son derece tartıřmalıdır. 11 Nisan 2006 günü, Celal Bayar Köprülü Kavřaėının da içinde olduėu bir ihaleyi Büyükřehir Belediyesi yapmýřtır. Büyükřehir Belediyesinin yapmýř olduėu bu ihale kamuoyunda da tartıřılmýřtır. Odamız da, TMMOB de, bu konudaki görüřlerini kamuoyuna aıklamýřtır. Bize göre, belediyelerin görevi, kentin ihtiyaç ve sorunlarına, mevcut olanaklarla, en ekonomik ve uzun vadeli czmler üretmektir. Oysa, Celal Bayar Kavřaėı, Belediyenin ve Adana'nın zarara uėratılmasına tipik bir örnek olarak önümüzde durmaktadır.

Bizce, bu kentin ve Belediyenin olanaklarını çarçur etmeye kimsenin hakkı yoktur. Yaptýran da, yıktırarak olan da aynı Belediye ve aynı Belediye Başkanı. Yapıldığı zaman, bugünün trafik ve benzeri şartlarında, Adana Belediyesinin borçlarının artması dışında bir değişiklik söz konusu değil. Dolayısıyla, Sayın Büyükřehir Belediye Başkanımız, toplum vicdanına karşı sorumludur ve bize göre, Adana'nın önünde bu konunun vicdanını yapmak zorundadır. Ayrıca, kenti zarara uğratmaktan dolayı da özür dilemelidir.

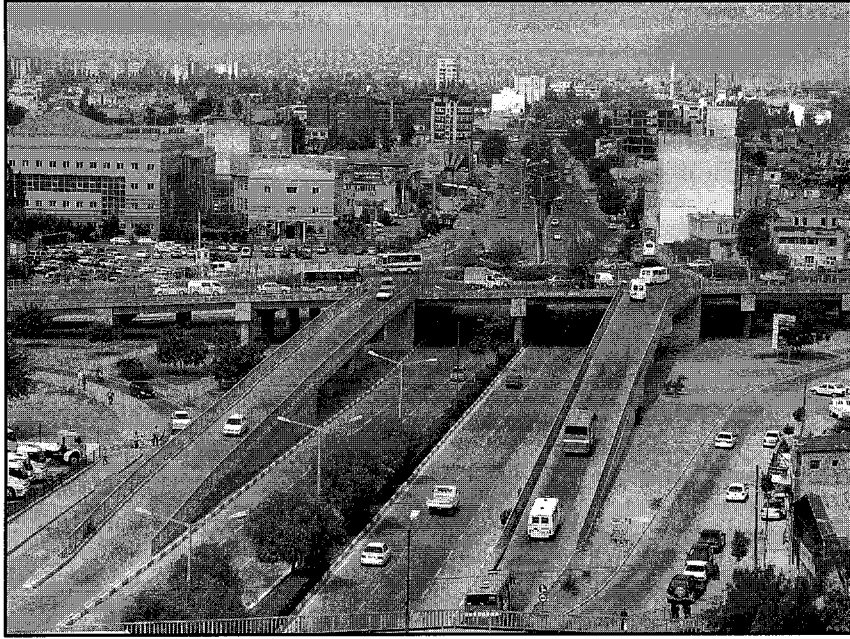
Bu ve benzeri yanlış yatırımlardan dolayı, Adana Büyükřehir Belediyesi önemli bir borç yükü altına girmiştir. Ülkemiz ve kentimiz, kısıtlı olanaklarını böylesi yanlış yatırımlara çarçur etme lüksüne sahip değildir. İnşaatı tamamlanmamýř raylı sistem taşımacılığının kent taşıt trafiğine entegresi, bunların birlikte değerlendirilerek, karayolu bağlantılarında hangi yatırımlara ihtiyaç

duyulabileceklerin teknik düzenlenmesi yapılmıştır. Uzmanlarımız basit müdahaleler, teknik elemanlar istihdamıyla ulaştırma ana planının yaptırılmasının, harcanacak toplam paranın planlanan bir adet katlı kavşaktan bir tanesinin bile maliyetinden daha az olacağını söylemektedir. Buna karşılık, bu çok düşük maliyetli adımlarla, kentin ulaşırma altyapısı ve işletiminde, yalnız bugününü değil; aynı zamanda geleceğimi de tekniğine uygun biçimde garanti altına alacak, kalıcı, çok önemli iyileştirmeler sağlanacak, yegane gereksinimimiz olan planlı yaklaşımlara ve uygulamalara temel hazırlanmış olacaktır.

Konuklarımız, sanıyorum, kent içi ulaşım konusunda çağdaş yaklaşımlara aydınlık getirecekler. Artık bakış açısı, çok sayıda büyük maliyetli yatırımlar değildir. Çağdaş ulaşım politikalarının temel ilkesi araç taşımak değildir, insan taşımaktır. Özellikle kentin merkezi bölgelerine ulaşımı sağlayan yollar üzerine ve kent merkezine yapılan katlı kavşakları yapımı, gelişmiş ülkelerce çok uzun yıllardır terk edilmiştir. Bize göre, kentlerde kesintisiz taşıt trafiği kendi başına bir amaç olamaz. Kentin yaşanabilirliği, sürdürülebilirliği ve cazibesi çok daha önemlidir.

Trafik planlamanasının yöntemleri olan sinyalizasyon vesaire gibi basit düzenlemelerle, trafiği çok daha ucuz ve akıcı yöntemlerle yönetmek mümkündür. Toplu taşıma sistemlerinin hızının, kontrolünün artırılarak iyileştirilmesi, kentlerimizin mekânsal sınırları, kamu kaynaklarımızın azlığı ve artan nüfus gerçekliğinde, kent içi ulaşımında, ucuz, verimli ve akıcı tek çözümdür. Bütün bu sorunları konunun taraflarıyla ve uzmanlarıyla ele almak, değerlendirmek, bilgilennmek, varsa sorularımızı sormak amacıyla bir araya geldik. İşlerinin bütün yoğunluğuna rağmen, davetimize, çağrımıza teşekkür eden sayın konuklarımız, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği ve İnşaat Mühendisleri Odası adına teşekkür etmek istiyorum.

Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcımızı da, bu toplantıya bir taraf olarak katkısını esirgemediği için, özellikle teşekkür etmek istiyorum. Katılımınızdan dolayı tekrar teşekkür ederim. Sağ olun.



SUNUCU

Panelimize katılamadıklarından dolayı üzüntülerini bildiren ve panelin başarılı geçmesini temenni eden Adana milletvekillerimiz, Sayın Profesör Doktor Gaye Erbatur, Sayın Kemal Sağ, Sayın Ziya Yergök, Sayın Ziyaettin Yağcı, Sayın Ali Küçükaydın ve Sayın Ayhan Zeynep Tekinbörü telgraf çekmişler. Kendilerine teşekkür ediyoruz.

Şimdi, paneli yönetmek üzere, Oturum Başkanı, İnşaat Yüksek Mühendisi Sayın Arif Merdol'u davet ediyorum.

ARİF MERDOL

(Panel Yöneticisi)- Değerli Adanalılar; hepiniz hoş geldiniz.

Böyle bir toplantıyı tertipledikleri için, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği İKK Temsilcisi arkadaşımıza ve İnşaat Mühendisleri Odası Adana Şubesi Başkanı Ali Olgun'a teşekkür ediyorum.

Umarım, sizi sıkmayacağız ve Adana'nın ulaşım sorularıyla

Oktaý Karakuş, Büyükköşer Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı. 1969 yılında Mersin'de doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Mersin'de tamamladı. İstanbul Mimar Sinan Üniversitesinden 1993 yılında mezun oldu. Mezuniyet sonrası,

Teşekkür ederim Sayın Başkan

SUNUCU

özgeçmiş rica edelim.

İlk sunuşu yapmak üzere, hemen Oktaý Karakuş'a geçmek istiyorum. Ama öncelikle kimliği hakkında, Ayşe hanımefendiden söylesen, şimdiden affınıza sığıyorum.

Sizlerle paylaşacaklardır. Arada sırada ben de çıkıp birkaç şey Hız Yönetimi Nasıl Yapılmalıdır?" konusunda düşüncelerini yapacak. Sayın Doktor Cumhur Aydın, "Kent İçinde Trafik ve Ağında Katlı Kavşaklar Çözüm müdür?" başlığı altında sunumunu yapacak. Sayın Doktor İsmail Hakkı Acar'ın ise, "Kent İçeri Yolu Sayın Erhan Öncü, raylı taşıma ve toplu taşımacılıkla ilgili sunumunu Oktaý Karakuş, kent ulaşımıyla ilgili genel bir konuşma yapacak. Sunacaklar ve değişik konularda görüşlerini bildireceklerdir. Sayın aşağı yukarı 20'şer dakikayla sınırlı kalmak kaydıyla sizlere soru kısımları haric. İlk turda, konuşmalarımız konuşmalarını Toplantı süremiz, aşağı yukarı 1.5 saate sığdırılmaya çalışılacaktır; Panelimizi başlatmadan önce kısa bir bilgi vermek istiyorum. Son konuşmamız da, Sayın Doktor Cumhur Aydın dostumuz. Mühendis ve Şehir Planlamacısı.

Üçüncü konuşmamız Sayın Doktor İsmail Hakkı Acar, İkinci konuşmamız Erhan Öncü, Şehir Planlamacısı. Sayın Oktaý Karakuş.

konusmamız, Anakent Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı Değerli panelist arkadaşlarımızı tanıtmak istiyorum. İlk konuşmasından önce sizlere takdim edilecektir.

Arkadaşlarımı teker teker çağıracağım ve her biri, birlikte, arkadaşlarımızın düşüncelerini burada paylaşacağız. beraber, genel ulaşım sorunlarını, Türkiye'nin en güzide beyinleriyle

İstanbul'da çeşitli bürolarda eski eserler konusunda çalışmalar yaptı. 1994 yılında Adana Büyükşehir Belediyesinde işe başladı. İmar Daire Başkanlığı görevinde bulundu. Halen, Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Evli ve iki çocuk babasıdır.

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın Oktay Karakuş'u, sunumunu yapmak üzere davet ediyorum.

OKTAY KARAKUŞ

(Adana Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı)-
Teşekkür ediyorum.

Bütün katılımcılarla böyle bir panelde karşı karşıya gelmekten dolayı çok mutluyum. Buradan çıkacak sonuçların, gerek Belediyemiz tarafından, gerekse sivil toplum örgütleri tarafından birlikte değerlendirilmesi sonucunda, Adana için çok olumlu projelerin ortaya çıkarabileceği ümidini taşıyorum.

Türkiye'nin dördüncü büyük kenti olan ve nüfusu 1.5 milyona ulaşan Adana'nın kent içi ulaşım sisteminde ortaya çıkmaya başlayan yetersizliklerin giderilmesi, hızlı bir metropolleşme eğilimi içine giren kentte gelecekte ortaya çıkacak ulaşım darboğazlarının belirlenmesi ve çözümü için, Büyükşehir Belediyemiz, gerekli önlemlerin alınması yönünde çalışmalar yapmaktadır. Bu amaçla yapımı planlanan ulaşım yatırımları arasında, Raylı Sistem Projesinin tamamlanması, kentin doğu-batı istikametinde yer alan ana arter yollara alternatif kuzey-güney ana arter yol bağlantılarının güçlendirilmesi, ana arter yol kesişim noktalarında kavşak çözümlerinin geliştirilmesi, kent içi ücretsiz geçiş imkânına kavuşturulan TEM Otoyolu'nun yapımı tamamlanan bağlantılarını rahatlatacak alternatif bağlantıların yapımı, demiryolu hattının ıslahı, şehiriçi trafiğine ağır vasıta araçlarının girişinin kısıtlanması ve çözüm önerileri;benzer sektöre hitap eden, küçük, orta ve büyük ölçekli işletmelerin, ulaşım kolaylığı olan ana arterlere yakın ve kent çevresinde konuşlandırılması; kent trafiğinin

akışının rahatlatılması yönünde kavşak düzenlemeleri, sinyalizasyonun entegrasyonu, trafik levha ve işaretlemelerinin tamamlanması, yaya geçişlerinin güvenli olması, kent içi kapalı ve açık otopark mekânlarının çoğaltılması, Büyükkışehir Belediyesi'nin temel ulaşım politikaları arasında yer almaktadır. Adana, kuzey-güney doğrultusunda Seyhan Nehri, doğu-batı doğrultusunda da D-400 Karayolu tarafından, fiziksel olarak 4 parçaya bölünmektedir. Kuzeyde Seyhan Baraj Gölü, güneyde ise sulu tarımın yapıldığı verimli araziler, kentin gelişmesinde rol oynayan önemli etmenlerdir. Kent merkezi, bu 4 etmenin kesişme noktasında yer almaktadır. Kent merkezinde, idari işlevlere ek olarak, yoğun biçimde, kısmen de küçük sanat faaliyetleri bulunmaktadır. Bu alanlar dışında da ticari aktiviteler ırsal uzantılar halinde gelişmektedir. Havaalanı, üniversite ve Devlet Su İşleri gibi, büyük araziye yayılan kamu kuruluşlarıyla askeri alanlar geçmişte kent dışında ve çoğunlukla kuzeybatı-güneydoğu aksında yer seçmelerine karşın kent içinde kalmış durumdadır. Güneybatıda havaalanı, kuzeydoğuda ise üniversite ile İncirlik Hava Üssü, kentsel yaygınlaşmaya karşı önemli bir engel olmuştur.

Konut alanları, tarihi gelişim sürecinde, Cumhuriyetin ilk yıllarında, Adana Seyhan Nehri doğusunda, bugünkü D-400 Karayolu'nun güneyinde, halen ticaret bölgesi olan alanı kaplamaktaydı. Aradan geçen zaman içinde, kentin konut alanları dört bir yöne doğru genişirken, ağırlıklı gelişmenin kuzey yönünde olduğu görülmektedir. Kent genel hatlarıyla 50'li yıllarda D-400 Karayolu'nun kuzeyinde genişirken, 60'lı yıllarda demiryolu, 70'li yıllarda birinci sulama kanalı, 83 yılları sonrasında ise ikinci sulama kanalı eşiklerinin atlandığı, göle kadar uzandığı görülmektedir.

Adana kenti ulaşım sistemi, farklı nitelikteki ulaşım taleplerinin aynı bağlamlar üzerinde çakışmasını içeren bir örnektir. Kentin ortasından geçen D-400 Karayolu, kent içi yolların dışında, hâlâ bölgesel ve ulusal ulaşım da hitap etmektedir. Çukurova ve Güneydoğu Anadolu Bölgesinin tüm tarım ve sanayi ürünleri,

otoyol ve D-400 Karayolu üzerinden dışarıya taşınmaktadır. Bu özellikler, tarım, sanayi ve hizmet faaliyetlerinin D-400 Karayolu üzerinde gerçekleşmesine etken olmuştur.

Kent içinden geçen demiryolu bağlantısında stratejik bir konuma sahip olmasına rağmen, üslenebileceği taşıma payının altında bir taşımacılığı gerçekleştirmektedir. TEM Otoyolu, kent içinde önemli sorunlar yaratan D-400 geçişinden belli bir trafik payını alarak, sorunları nispeten azaltmıştır. İşınsal yapıdaki ana karayolu bağlantılarından oluşan Adana ulaşım altyapısı, Seyhan Nehri, D-400 Karayolu gibi faktörler tarafından etkilenmekte ve sınırlandırılmaktadır. Kent ulaşım sistemi, önce tarihi kent merkezi ve daha sonra bu merkezin D-400 kuzeyine atlayan ışınsal yollar üzerine kurulmuş olup, kentin güneyinde ve kuzeyinde oluşmuş kent dokularına uyum göstermektedir.

Güneydeki tarihi kesimde, taşıt trafiğine imkân vermeyecek nitelikte olan sokaklarla birbirine bağlanan ışınsal yollar, trafiğe zorlukla cevap verirken; kuzeyde, yeni yapılaşmış ve yapılaşmakta olan alanlarda, gerek ışınsal yollar ve gerekse ara bağlantılar araç trafiğine daha uygun niteliktedir. Bu kesimlerde ise sulama kanalları yol şemasını etkileyen ve kısıtlayan bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır.

Adana kent içi ulaşım sisteminin en büyük zorluğu, ulaşım sistemindeki kademeleşmenin yetersiz olması, kamu ve özel girişimciler tarafından işletilen toplu taşıma ve ara toplu taşıma araçlarının karayolu şebekesini diğer trafikle paylaşmasıdır. Verimsizliklerden biri de, eski kent dokusunda, belli saatlerde ara yollardan çıkarak ana yollara taşan, tekerlekli, elle ya da bedenle hareket ettirilen araçlarla yapılan tabla ticaretidir. Özellikle yaya ve aktarma hareketlerinin yoğun olduğu noktalarda tabla ve tezgahlar mevcut yolların kapasitesinin kullanımını olumsuz etkilemektedir.

SORUNLARIN ÇÖZÜMÜ AÇISINDAN, Belediyemizce, kent içi ulaşım altyapısında önemli değişiklikler içeren projeler hazırlanması ve bu projelerin uygulanması sonucunda ulaşım düzeninde yeni bir yapının ortaya çıkması beklenmektedir. Kentin

fiziksel yapısındaki tek merkezli özelliği değiştirecek çok merkezli bir kent yapısına geçişle birlikte, ulaşım sisteminde de değişikliklerin ortaya çıkması doğaldır. Kentin, Seyhan Nehri ile bölünen iki yakası arasında ilişkileri güçlendiren, D-400 Karayolu üzerinde bulunan ve alternatif bir çözüm oluşturan TEM Otoyolu'nun kent içi ücretsiz kullanımı, ulaşım işletmeciliğinde büyük değişiklikler getirecektir.

Gerek bireysel ulaşım ve gerekse toplu taşıma işletmeciliğinde, bu değişikliğe paralel düzenlemelerin yapılması kaçınılmazdır. Mevcut otoyol bağlantılarının ıslahının kısa zamanda, yeni bağlantı noktalarının zaman içinde düzenlenmesi gerekmektedir. Bu yenilik, hızlı ve yüksek kapasiteli bağlantı, önce sadece kentlerde yolcuların eski başlangıç ve varışları arasındaki güzergâh seçimlerini etkileyecek; ancak bu koridor üzerinde ve bağlantılarında yeni kullanımların yapılmasıyla birlikte, kentlilerin varış ve çıkış noktaları da zaman içinde değişecektir.

Şehirlerarası yolcu otobüslerinin, sebze-meyve ve yük taşıyan ağır vasıta araçlarının kent içi otoyol bağlantısını kullanmaları ise, kent içi ulaşım bağlantıları üzerindeki baskının azaltılmasını mümkün kılmıştır.

Kent içi ulaşım yapısını geliştirme projeleri arasında, Kentin kuzey-güney doğrultusunda uzanan ana arter yolların çoğaltılması, bu yolların kent merkezinde yer alan kesim noktalarında uygun kavşak çözümlerinin üretilmesi ve kent içi trafiğin bu doğrultuda yönlendirilmesi de önemli hedeflerimizdendir. Bu doğrultuda, 15 adet noktada yaya ve taşıt trafiğine yönelik proje üretilmiş, iki noktada ihale safhası tamamlanarak, inşaat çalışmaları başlatılmıştır. Türkmenbaşı Bulvarının D-400 Karayolu'na bağlantısını sağlayacak ana arter yolunu yapımı programa alınmış olup, düzenleme çalışmalarının tamamlanması beklenmektedir. Gürselpaşa Mahallesi içerisinde geçen bu yolun tamamlanmasını müteakip, Mustafa Kemal Paşa Bulvarının devam, demiryoluna paralel ana arter yolun açılması Belediyemiz hedefleri arasındadır.

Kuşkusuz, kent içi ulaşımı rahatlatacak en önemli faktör raylı

taşıma sistemidir. Tekerlekli toplu taşıma türleriyle sunulabilecek kapasitenin üzerindeki talepler kentsel raylı ulaşım ile çözümlenecektir. Projenin tamamlanmasına müteakip, ilk yılda 160 bin adet yolcunun taşınacağı öngörülmüştür. Bu sayının, ilk 10 yıllık dönem sonunda 330 bin adet yolcuya çıkması hedeflenmiştir.

D-400 Karayolu batısı ve doğusunda ortaya çıkan yüksek yolculuk taleplerinin karşılanması için, mevcut banliyö demiryolu sisteminin geliştirilmesi ve raylı sistem ile bütünleştirilmesi yönünde de ilgili kurumlarla görüşmelerimiz devam etmektedir. Raylı sistem istasyon noktaları, otobüslerle gelen yolculara hizmet verecek şekilde planlanmıştır. Raylı sistemle birlikte, paralel taşıyıcı yolları, D-400 Karayolu'na yeraltı geçişi de kat ederek, kuzey-güney aksında önemli bir arter oluşturacaktır. Bu uygulamada, TEDAŞ ve benzeri kurumlara ait üstyapı çirkinlikleri de yeraltına alınmaktadır.

Belediyemiz sınırları içerisinde, 160 adet Adana Büyükşehir Belediyesine ait toplu taşıma aracı, 5 adet özel halk otobüsü kooperatifine ait 418 araç, 18 özel minibüs hattına ait 1 084 araç, özel servis aracı olarak 2 429 araç, ticari taksi olarak 1 594 araç, göl ve nehir aracı olarak 300 araç faaliyet göstermektedir. Sorumluluk alanlarımızdaki artacak ihtiyaçlara paralel olarak, gelişen teknolojiye uygun otobüslerin alınarak, Belediyemiz otobüs filosunun güçlendirilmesi hedeflerimiz arasındadır.

Belediyemiz sınırları içerisinde, şehir merkezinde 81 adet programda çalışan kavşak, 21 adet okul önü butonlu yaya geçici, 9 adet hemzemin geçidi, 28 adet flaşörde çalışan kavşak olmak üzere toplam 139 adet sinyalizasyon sistemi vardır. Yön istikamet levhaları şu an kavşaklarda uygulanmaktadır ve tamamlanma aşamasındadır. 2009 yılı sonuna kadar şehir içi trafiğin merkezi akıllı sinyal sistemine geçmesi öngörülmektedir. 2010 yılı sonuna kadar 200 bin metrekare yatay işaretleme, 45 bin adet levha, 250 adet kavşak içi yönlendirme levhası yapımı programa alınmıştır.

Belediyemiz, ana arter yolların açılımına yönelik kapsamlı çalışmalar yapmaktadır. Geçmiş yıllarda tamamlanan Dilberler

Sekisi Yolu, Kıyıboyu Bulvarı, Tatlıses Bulvarı ve benzeri gelişmelerin yanında, metal sanayi, Kamyoncular Sitesi, Topancılar Sitesi yollarının ıslahı ve otayola bağlantı çalışmalarını gözetim ve tamamlanma aşamasındadır. İlçe belediyelerince, uygulaması tamamlanan sahalarda, Belediyemiz yolların yapımına girmektedir.

Ote yandan, bugün İstanbul'da iki bölge müdürlüğü olmasına karşın, Adana'da karayolları bölge müdürlüğü olmaması, bizim için üzüntü vericidir. Bu kapsamda, Belediyemiz, otayola bağlantılarına yönelik kamulaştırma iş ve işlemleriyle, bağlantı yollarının göğünlüğünü üstlenmektedir. Örneğin Hiltonsa Kavşağı'na Belediyemizce, sadece kamulaştırma maliyeti olarak 4 trilyon gibi bir meblağ ödenmiştir.

Belediyemiz sorumluluğunda, 220 kilometre, 15 metre ve üstü genişlikte ana cadde ve bulvar bulunup, 2011 yılına kadar 100 kilometre kazı ve dolgu, 120 kilometre stabilize kaplama, 135 kilometre sahı kaplama, 75 kilometre asfalt, 50 kilometre üstyapı iyileştirilmesi yatırım programında planlanmıştır. Şu an, Karaisali, Kuzey Yüreğir ana arter yolları tamamlanma aşamasında olup, Karataş Yolu genişletme çalışmaları devam etmektedir. Belde belediyelerinde 20 ve 30 metrelik ana arter yollar ağılmaktadır. Belediyemiz, 5216 sayılı Yasayla 38 bin hektarlık olan sınırlı, son Yasayla 270 bin hektar gibi bir genişlemeye sahip olmuştur. Belediyemiz, kent içi otopark sorununun çözümüne yönelik 29 bin metrekare toplam kullanım alanına sahip Alidede çok katlı otoparkıyla, 77 bin metrekare toplam kullanım alanına sahip Kocavezir Çok Katlı Otoparkı uygulamasının devamlılığında, Merkez Camii Kapalı Otopark Projesinin ihalesini tamamlamış olup, inşa çalışmaları başlatılmıştır. Projenin tamamlanmasıyla birlikte, bu bölgeye 2 bin adet kapalı otopark imkânı sağlanacaktır.

Teşekkür ederim.

PANEL YÖNETİCİSİ

Ben, biraz genel bir perspektiften bakarak, bir-iki şey söylemek istiyorum.

Ulaştırma, hayatın bir kesim noktasında yer alan ve hayatı kesen bir faaliyettir. Ulaştırma da, ülkelerin ve dünyanın ekonomisinden bağımsız gelişemez. Şöyle bir geriye baktığımız zaman, 17. ve 18. Yüzyıl da dahil olmak üzere, en büyük ulaştırma araçlarının olduğunu görüyoruz. Malum, buharın bulunmasıyla demiryolu faaliyeti başlıyor ve endüstrisi güçlü olan ülkeler, hemen hemen dünyanın her yerine demiryolu ihraç etmeye başlıyorlar; fakat İkinci Dünya Savaşından sonra iş biraz değişiyor. Amerika'nın üstünlüğü, bütün dünyaya kendini kabul ettiriyor. Bu ağırlık doğru mudur, değil midir? Bu genel bakış açısından işleri toparlarsak, belki daha sonraki gelişmelerin de hangi yönde olabileceği yönünde kestirimlerde bulunmak imkânına sahip olabiliriz. Zannediyorum, Sayın Erhan Öncü, bu konularla birlikte, genel ulaşım yapısını ve özellikle de Adana'yı daha iyi tahlil edecektir.

Buyurun.

SUNUCU

Erhan Öncü, Ulaşım Plancısı. Orta Doğu Teknik Üniversitesinden, 1973 yılında Mimar, 1979 yılında Şehir Yüksek Plancısı olarak mezun oldu. Yaklaşık 10 yıl kamu kesiminde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünde, İmar ve İskân Bakanlığında ulaşım planlama konusunda görev alırken, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ve Gazi Üniversitelerinde part-time Öğretim Görevlisi olarak çalıştı.

Önce özel sektörde, yerli ve yabancı firmalarda, 1991 yılından bu yana da kurucusu ve ortağı olduğu bir ulaşım planlama ve araştırma müşavirlik şirketiyle, aşağıda bazıları sıralanan çalışmalarda görev aldı:

Gerede-Ankara ve Ankara Çevre Otoyolu, Kırkağaç, Manisa, İzmir otoyollarının trafik etütleri; Bakırköy ve Kadıköy ilçeleriyle, NATO İncirlik Üssü trafik düzenleme projeleri; Ankara, Bursa,

(Ulaşım Plancısı)- Teşekkür ederim.

Değerli konuklar; ben, bir yarı Adanalı olarak sizlere hitap etmek istiyorum. Çünkü az önce sözü edilen 1991-92 yılları arasında yapılan geniş kapsamlı ulaşım çalışmasında proje yöneticisiydim. 2 yıl Adana'da yaşadım. 15 yıldır da geçtiği vesilelerle Adana'ya gelip gidiyorum. Özellikle son bir yıl süresince de Gaziantep Ulaşım Ana Planı ve de raylı sistem projelerini hazırladığımız için, her geçişimizde, "Adana'da ne oldu, ne bitti?" diye, otoyoldan girip çıkıyoruz. Ama ne yazık ki, geçen 15 yıla rağmen, fazla bir gelişme göremiyoruz.

Bugünkü sunuşumda, Adana'da kent içi ulaşım nereden geldi, nereye gidiyor; bu kadar hızlı yapılaşmadan sonra, hâlâ ulaşımı minibüslerle, halk otobüsleriyle mi yürüteceğiz; raylı sisteme ne oluyor, bu sorulara cevap vermeye çalışacağım.

ERHAN ÖNCÜ

Batıkent, Balıkesir, Trabzon kent içi ulaşım ve trafik etütleri; İstanbul Metrosu ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçidi ile İstanbul banliyö sisteminin iyileştirilmesi, Marmaray projeleri, ulaşım ve fizibilite etütleri; Gaziantep, Konya ve Samsun ulaşım ana planları; Adana, Isparta ve Samsun, Ankara Metrosu, Çayyolu ve Keçiören metro hatları, ulaşım ve raylı sistem fizibilite etütleri; İzmir Banliyö Sisteminin Yüzeyden Metroya Dönüştürülmesi Projesi; İstanbul, İzmir, Bursa ve Eskişehir toplu taşıma, elektronik web sistemleri geliştirilmesi çalışmaları.

1999-2004 yılları arasında, İzmir Büyükşehir Belediyesinin Ulaşım Danışmanı olan Erhan Öncü, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yürütülen 5., 6., 7., ve 8. Beş Yıllık Kalkınma Planları hazırlık çalışmalarında, Genel Ulaşım, Demiryolu ve Kent İçi Ulaşım Özel İhtisas Komisyonlarında üye, başkan veya başkan yardımcısı olarak görevlendirildi. Öncünün, ulaşım ve trafik planlaması konularında, yurtiçinde ve yurtdışında teknik toplantılarda sunulmuş, genişli dergilerde yayımlanmış makale ve bildirileri bulunmaktadır.

Önce bir tanımlamamız gerekiyor; kent içi ulaşım türleri nelerdir, ulaşım planlaması dediğimiz şey nedir? "Ulaşım planlaması, ulaşım ana planı" diyoruz; ama bunun yaklaşımları ne olmalı, bunlara değinmek istiyorum. Ulaşım planlarının en büyük ve en önemli özelliği olan toplu taşıma konusundaki tanımlar nedir, toplu taşıma nedir, burada kamu-özel kesim dengesi nedir, yatırımlar nasıl planlanır ve de nihayet, Adana'da kent içi ulaşım nereden nereye geldi, Raylı Sistem Projesine ne oldu, önümüzdeki yıllarda ne olacak, neler yapılmalı, kısaca da bunlara değinmek istiyorum.

Kent dediğimiz, uzaktan baktığınızda, aslında yaşayan birer organizma gibi, bir küçük canlı gibi ve orada, çevredeki insanlar sabahları merkeze geliyorlar, akşamları merkezden gidiyorlar. Bu hareket, ulaşımçıların en önemli sorunu ve bu sorun, çok ciddi yeni sorunlar ortaya çıkartıyor. Sabahleyin kent merkezine giden, akşamları tersine dönen bu zirve, kent içindeki en büyük tıkanıklık oluyor. Bizim kentlerimizin damarlarındaki tansiyon gibi, kalp atışları gibi bir hareket oluyor. Sabah böyle, akşam böyle. Fakat bu, aslında o kadar kolay değil. Kentleşme ve nüfus artışıyla birlikte kentler yayılarak büyüyor; yani yolculukların mesafesi artıyor. Kentler büyüdükçe, daha uzun süreli yolculuk yapılması gerekiyor. Bu da demektir ki, daha fazla enerji kaybı, üretimde kazanılabilecek sürenin ulaşımında tüketilmesi. Kentlerde nüfus arttıkça, ekonomik faaliyetlerle birlikte sosyal faaliyetler artıyor, insanlar daha fazla yolculuk yapmaya başlıyor ve kentler büyüdükçe, artık yaya olarak yolculuk yapamıyor, araçlı yolculuk oranları artmaya başlıyor. Bu toplu taşıma ciddi bir talep oluşturuyor, özel araç sahipliğinde artış oluyor ve bütün bunlar da trafik sıkışıklığını, otopark sorununu, kazaların artışı, hava kirliliğini, gürültü kirliliğini ortaya çıkarıyor. Ama bizim yönetimlerimiz, bizim yaklaşımlarımız da, toplu taşıma talebi karşılamadığı için, ikinci bir dalgayla özel otomobil sahipliği artıyor. Özel otomobil sahipliği, kentin daha da yayılarak büyümesine yol açıyor, o büyüme tekrar otomobil sahipliğini artırıyor.

Bu kısır döngü biteviye gidiyor ve kentlerimiz bugünkü haliyle içinden çıkılmaz duruma geliyor. Başta biz ulaşımclar olmak üzere, bu duruma şaşırtıp kalıyoruz ve yanlış yapılan bir yolun ardından çözüm yakalamaya çalışıyoruz. Hızla elimizden kayıp giden kentlerimizi ve kentlerimizin ulaşımını yakalamaya

çalışıyoruz.

Kentleri, temel olarak küçük kentler ve büyük kentler olarak tanımladığımızda, küçük kentlerde yaya yolculukların oranı yüzde 50'nin üstünde; ama kentler büyüyüp yayıldıkça, yaya yolculukların oranı artıyor. Konut ve iş ilişkisi yürütme mesafesi dışında kaldığı için, otomobil ve diğer motorlu araçlarla yolculuklar yüzde 50'nin üstüne çıkıyor. Yüzde 50, aslında bir kentsel büyüme katsayısı. Aslında bizim ulaşımclar olarak kullandığımız temel kentsel büyüme göstergesi, ögle zirvesinin olup olmaması. Bir kent küçükse, okula giden öğrenciler ve evlerine yemeğe giden çalışanlar nedeniyle üçüncü bir zirve oluşuyor. Bu zirve oluşuyorsa, hâlâ o kent küçük bir kent; ama o zirve oluşmuyorsa, şu zirve sadece yolculuklarda görülüyor, araçlarda görülmüyorsa, artık kent büyümüşür ve insanlar işyerlerinde yemek yemek zorunda kalıyorlardır. Artık kent, sorumlu ulaşımı olan bir kent oluyor ve burada artık yeni

çözümler geliştirmeye çalışıyoruz.

Peki, çözümler geliştirmek için doğrusu ne; ulaşım planı hazırlanması. Ama ulaşım planı kendi başına gökten inmiyor. Ulusal, bölgesel, kentsel politikalar, stratejiler ve hedeflerle hazırlanan bir nazım imar planı var; yani kentin 10-20 yıl içinde nasıl büyüyeceğinin temel göstergelerini ortaya koyan, kentin neresinde sanayi neresinde konut, neresinde eğitim olacağını gösteren planlar. Ulaşım ana planları bunlarla birlikte yapılmak zorunda, buradaki kararların doğruluğunu göstermek zorunda, buradaki kararların getirdiği yolculuklara cevap vermek zorunda, ulaşımındaki stratejileri koymak zorunda, ana koridorlardaki sistem kararlarını vermek zorunda ve özellikle plançı niteliğindeki uzmanların çalışması gerekli.

Biz, fiziksel planlarımızı nazım imar planlarından uygulamaya imar planlarına getirdiğimizde; artık sokaklara, binalara, parsellere

karar verdiğimizde, kentin ulaşım planına inmek durumundayız. Ulaşım planında, yol kademelenmesi, trafik ve toplu taşıma planı akım yönlerinin ortaya çıkması lazım ve bu aşamada artık yavaş yavaş ekibe mühendisleri katmamız lazım. Bir sonraki aşamada, vaziyet planlarıyla birlikte binaları oturturken, orada da trafik ve dolaşım şemalarını çıkarmamız lazım, kavşak analizlerine kadar inmemiz lazım. Artık burada plancılardan çok trafik ve ulaştırma mühendislerinin devreye girmesi gerekiyor.

Bunun aslında birbirine zincirleme bağlı ve zincirleme olduğu kadar, arazi kullanım planlama çalışmalarıyla paralel, onlara koşut bir çalışmalar dizisi olması gerekir.

Bütün bunlarda aslında şuna karar vermeye çalışıyoruz: Nerede, hangi koridorda, hangi ulaşım türüne karar verelim? Ulaşım türlerinin kararının verilmesinde pek çok faktör var; ama kapasite ve maliyet, bunların en önemlisidir. Biz, ulaşımındaki sistemleri şöyle tanımlıyoruz: 3 metrelik bir şeritte taşınabilen yolcu sayısı; yani 1 saatte 3 metrelik bir şeritten ne kadar yolcu taşıyabiliyoruz. Şu maliyette otomobillerle sadece 1 000 kişi civarında yolcu taşıyoruz. Otobüslerle, 3 metrelik bir şeritte saatte 6 bin kişi taşıyabiliyoruz, tramvayla 12 bin kişi taşıyabiliyoruz. Metro ve banliyö treniyle, 1 saatte, 30 binlerden başlayan, 80 binlere kadar ulaşan sayıda yolcu taşıyabiliyoruz.

Bu arada da, "Ara toplu taşıma" dediğimiz minibüsler, servis araçları, otobüs yolları ve de hafif raylı sistemlerle bu eğri ortaya çıkmış. Özellikle son 5-6 yılda da, raylı sistem gibi tasarlanan özel otobüs sistemleri var. Bu, aslında biz ulaşım plancılarına, nerede ne karar alınması gerektiğini gösteren şey. Biz, kentlerimizdeki şu andaki ulaşım yapısını belirliyoruz, bunu özel geliştirilmiş bilgisayar programlarına aktarıyoruz, yani kentin modelini kuruyoruz. Ondan sonra, 20 sene sonra kentin hangi sokağından kaç kişi geçecek, hangi yolda kaç kişi yürüyecek, hangi otobüs hattına kaç kişi binecek, bunların tahminini yapıyoruz. Koridorlardaki bu talep tahminini bulduktan sonra da, buradaki çeteleye göre, "Bu koridorda, saatte 18 bin kişi var; şu tür bir sistemle buraya cevap vermek zorundayız" diyoruz.

Bunu yaparken, ulaşım planlama çalışmalarları sırasında farklı paketlerle bu işi yapılabiliyoruz. Önce bir bilgi toplama çalışması lazım. Bununla mevcut sorunları belirliyoruz ve hemen uygulamayı gereken acil eylem projelerini tanımlayabiliyoruz. Ama diğer taraftan, uzun dönemli gelişmeler tahmin edebilmek için, talep tahmin modeli kuruyoruz. Eğer kentin nazım planı yoksa, nazım plan geliştirmesiyle birlikte, önce nazım planı alternatifleri geliştiriliyor. Şehir hangi yönde genişlerse daha az yolculuk çıkar, daha az maliyetli olur, bu nazım plan alternatifleri test ediliyor, ondan sonra nazım plana karar veriliyor, ondan sonra tekrar nazım planı ayrıntılı ulaşım testleri yapılıyor; yani nazım plan şemasına karar veriliyor, hangi koridorda ne tür bir yatırım yapılacağı test ediliyor. Bu testler sonucunda da, kentte en iyi hizmet verecek ulaşım alternatifi seçiliyor. Bu, artık kentteki ulaşım ana planı oluyor.

Normal süreç içinde, bu çalışma 1 yıla yakın sürüyor ve bunun sonucunda raylı sistem yapılması gerekiyorsa, Ulaştırma Bakanının veya Genel Müdürlüğünün bir onayı gerekiyor ve ondan sonra raylı sistem projeleri hazırlanmaya başlanıyor. Bunlar da birkaç döngü halinde avan projeler, kesin projeler, uygulama projeleri olarak hazırlanıyor. Hepsinde ayrı onay alınıyor, DTP ve Hazineye gidiyor, fizibiliteyi hazırlanıyor, DPT'den onaylandıktan sonra bu uygulamaya geçiliyor. Kredi gerekiyorsa da, Hazine onayı ayrıca gerekiyor.

Bu süreç, tamamını içeren bir süreç; ama kentler ihtiyaçlarına göre farklı şeyleri tanımlayabiliyorlar. Örneğin, bunlar ayrı paketler halinde tanımlanabiliyor. Ülkemizde, geçtiğimiz birkaç yıl içinde yapılan ulaşım etütlerine bakarsak, şunu görüyoruz: Örneğin, Çorlu ve Kocaeli'nde -Çorlu bitti, Kocaeli devam ediyor- sadece kısa dönemli acil eylem projeleri hazırlandı; yani kentteki, dağıtık, karışık masa üstünü toparlar gibi, ulaşım sisteminde kısa dönemde ekidüzen verilmesi, acil sorunların çözülmesi, az yatırımla kısa sürede ses getirecek çözümlerin geliştirilmesi. Bu bir yaklaşımdır. Bir başka süreç, Konya ve Denizli'de uygulanan bir süreç; ulaşım modeli olarak, uzun dönemli tahminlerle ulaşım ana planı

yapılması ve de kısa dönemli çözümlerin geliştirilmesi. Burada raylı sistem projesi istenmiyor. Bu, sadece kentin ulaşım ana planının hazırlanması ve kısa sürede uygulanabilecek acil eylem projelerinin yapılması. Aslında, Büyükşehir Belediyeleri Yasasıyla da, kentlerin, Yasanın çıkış tarihinden itibaren 1.5 yıl içinde ulaşım ana planlarını hazırlama zorunluluğu var; Adana da buna dahil.

Bir diğer yaklaşım, Samsun'da uygulanan yaklaşım. Orada da acil eylem projeleri olmaksızın, ulaşım ana planı ve raylı sistem projelerinin hazırlanması söz konusu.

Bir başka uygulama da, şu anda Gaziantep'te yürütmekte olduğumuz hem acil eylem projelerinin yapılması, hem ulaşım ana planının hazırlanması hem de raylı sistem projelerinin kesin proje aşamasına kadar getirilmesi. Tabii bütün bunların hepsinin ayrı zaman ve para maliyetleri var; kentin ihtiyacına göre tanımlanması gerekiyor.

Diyarbakır ise, Türkiye'de ilk kez şu yöntemi seçiyor: Ellerinde nazım planları da olmadığı için, nazım planla birlikte ulaşım ana planını hazırlıyor, nazım plan seçeneklerini ulaşım modeline test ediyor.

Ondan önemlisi de, toplu taşıma sisteminde ne gibi kararlar alacağız? Toplu taşıma nedir; bir minibüsten başlayan, çift körüklü otobüse kadar gider, raylı sisteme giden bir şey. Toplu taşıma, aslında literatürde 4 ana kriter tanımlıyor;

- Sabit bir güzergâhı olacak, tüm yolcular bu güzergâhı bilecek
- Sabit bir ücreti olacak, her yolcuya göre değişmeyen bir ücreti olacak
- Sabit tarifesi olacak; hangi saatte, nereden geçtiğini ya da kaç dakika arayla geçtiğini herkes bilecek
- Herkese açık olacak, "Sen giremezsin" denilemeyecek

Bu kriterle baktığımızda, raylı sistemlerin hepsini sağladığını, gerçek bir toplu taşıma olduğunu görüyoruz. Belediye otobüslerinin tarife konusunda bir açıkları var. Özel halk otobüsleri de belediyenin elinde. Servis araçlarına baktığımızda, diğerlerini sağlıyor, ama herkese açık değil. Siz gidip, bir okul servisini durdurup binemiyorsunuz. Dolayısıyla, herkese açık değil; bu, toplu taşıma

değil. Minibüste tarife belirsizliği var. Bu tanım içinde, buradaki iki sistemi toplu taşıma, şuradaki ikisini ara toplu taşıma olarak tanımlıyoruz.

Bu 4 kriterin dışında, son yıllarda 2 kriter daha eklendi; toplu üretim ve de bütünleşme. Yani bireysel üretilen minibüs hizmetleri ya da özel halk otobüsleri aslında giderek toplu taşıma kavramına dâima atılmaya başlıyor, ara toplu taşıma giriyor. Kendi başına çalışan, toplu taşıma sistemiyle bütünleşemeyen bu iki sistem de yine bu sistem içinde görev yapıyor.

Dünyadaki, son 10-15 yıldaki özelleştirme yaklaşımına bakıldığında, artık kamu tekelinin giderek özelleştirmeye geçtiğini görüyoruz. Dünyada, bir uçtan bir uca, tam kamu tekelinden tam serbestliğe giden geçitli işletme biçimleri var; hizmet alımları, özel ticarileşme, kiralama ve en sonunda, "Herkes istediği gibi otobüs çalıştır, istediği gibi pazara girer" şeklinde tam serbestlik. Ama şu ortaya çıkmıştır: Bunlardan en verimlisi, "Hizmet alımı" denilen, kamunun denetiminde özel işleticilerden hizmet alınması. Bu, her ne kadar bir direktif niteliğine gelse de, özellikle Avrupa Birliği kriterlerine göre de standart hale gelmeye başlıyor. Ülkemizdeki işletmelere baktığımızda, belediye otobüsleri buralarda hizmet görüyor. Özel halk otobüsleri, minibüsler, okul servisi, isyeri servisi, şehirlere otobüs terminal servisi, bütün bunlar da buralarda kalıyor. Dolayısıyla, bizim belediye otobüslerinin işletmeciliğinde de, özel işletmecilikte de sorun var. Yani bizim belediye otobüslerinin biraz daha özel yaklaşım mantığıyla işletilmesi; buna karşılık, tüm özel işleticilerin de denetim altına alınması gerekiyor. Bu, kamuda, toplu taşıma ulaşımında yeni bir rol tanımlanması gerekiyor. Kamu stratejik planlama görevinin ayrı bir birimde olması gerekiyor; fiyat politikaları, altyapı politikaları, güvenlik vesaire. İşletmeyle ilgili planlamalar ayrı bir boyut. Sözleşmelerin yönetimi, hizmetlerin ihale edilmesi, onların denetlenmesinin ayrı bir birimde toplanması gerekiyor. Ortak hizmetler, aktarma tesisleri, ortak bilgilendirme, bilet paralarının toplanması, dağıtılması ayrı bir faaliyet konusu ve sonunda da işletmeler, gerçekten işletmenin yapılması, işletmeyle

ilgili araç ve tesislerin kullanılması.

Çağdaş yaklaşımlarda, stratejik planlama kamu ağırlıklı, özel sektörün katılımıyla, özellikle ilgililerin katılımıyla gerçekleştiriliyor. İşletme planlaması, eşgüdüm de yine kamu ağırlıklı. Sözleşme yönetimi sadece kamu tarafından gerçekleştiriliyor. Ortak hizmetlerde; yani terminallerin işletilmesi, yapımı konusunda özel sektörün payı giderek artıyor ve işletme de giderek özel işleticilerin eline bırakılıyor. Ama kesinlikle bir orkestrasyon, yönetim ve denetim eşgüdümüyle birlikte.

Tabii burada en büyük konu bütünleşme. Bütünleşmeden anladığımız, planlamanın bütünleşmesi; yani hattın, güzergâhın zaman tarifesinin tek elden planlanması, fiyatlamanın bütünleşmesi, aktarma fiyatlandırılmasının yapılması ve teknolojisinin tek olması, zaman tarifelerinin ortak hazırlanması, fiziksel aktarma alanlarının ortak yapılması. Özellikle bu bütünleşme, bir entegrasyon ve de koordinasyon gerektiriyor.

Bizim kentlerimizde yaşanan en büyük sorun, ulaşım da politikaların olmaması. Biz, bir taraftan, "Uzun dönemli çözümler yapacağız" diyoruz, gelecekteki yapıyı tahmin ediyoruz, modellerimizi ortaya koyuyoruz, talep tahmini yapıyoruz, 20 yıl sonra ne olacağını öngörmeye çalışıyoruz; ama şu anda, bu bünye içinde aşırı kilolar var, kolesterol yüksek, tansiyon yüksek. Dolayısıyla, ilk yapılması gereken, şu andaki ulaşım sistemini bir diyete, rejime sokmak; yani kısa dönemli projelerle, sağlıklı, doğru bir yapıya ulaştırmak. O kısa dönemli projelerle elde edilecek kazanımlardan sonra uzun dönemli etütleri yapıp, 20 yıl sonrasında daha sağlıklı bir kent ve ulaşım sistemini ortaya koymak, bunu yaparken de önceliklerimizi doğru koymak gerekiyor. Şu andaki önceliklerimize baktığımızda, otomobiller ve otoparklar, kral gibi, her şeyin tepesinde, piramidin üstünde; sayıları az, ama her şeyden önemli. En altta kalan yayalar, bisikletliler, engelliler, toplu taşıma kullanıcıları ise en alta; ama en az öncelikle sistemde yer alıyorlar. Bütün düzenlemeler, projeler bu öncelik sırasına göre yapılıyor; yani otomobillere göre yapılıyor. Çağdaş bir ulaşım sistemi için, bu öncelikleri tepetaklak etmemiz lazım; yani hareketsiz

otomobilleri en alta koyup, sayıca en üstün olan yayaaları en üste koyup, bu yanlış piramidi doğru yöne çevirmemiz lazı. Ama bu ön fizibilite, avan proje, kesin proje ve uygulama projeleri yapılmadan inşaat uygulamaya geçirildi ve bugünkü sorunlar ortaya çıktı.

Aslında, Adana için yapılan sadece bir raylı sistem projesi değildi. İki aşamalı bir hafif raylı sistem önerildi. Bu, hemzemin kesimeleri olan daha küçük kapasiteli bir raylı sistemdi; dolayısıyla düşük maliyetliydi ve bir dizi aktarma merkezi önerilmişti. Ama bu etüt, bir raylı sistem projesi etüdü olmasına rağmen, sadece raylı sistemle ilgilenmedi. Buna ilave olarak, demiryolunun geliştirilmesi; Tarsus'a kadar bir banliyö hizmetinin etkin bir şekilde kent içinde işletilecek şekilde, istasyonlarıyla, altyapı maliyetleriyle bir demiryolunun geliştirilmesini plana koyduk. Otobüs yolları ve şerhleri öngörüldü, bunlar planda yerini buldu. Toplu taşıma ve bisikleti geliştirmek için politikalar ve projeler ortaya konuldu. Ara toplu taşıma geliştırip, otobüse dönüştürülmesi için önlemler geliştıridi.

Dolayısıyla, bu kapsamda baktığımızda, aslında, 1991 yılında yapılan raylı sistem ulaşım etüdüünün, bir ulaşım planı tanımına oldukça yakın olduğunu görüyoruz. O etüt kapsamında şöyle bir hat önerildi: Deposu burada olan, Yüzüncü Yıl'ın hemen altında, otayola daha yakın geçen, Karaisalı Yolu'nu kullanan, burada E-5'ten geçen; Seyhan'a gelmeden önce, ki şu anda caminin olduğu yerde o zaman şehirlere otobüs terminali vardı, orada bir ana merkezde bir merkez yapıp, ikinci aşamada da ileride gitmek öngörüldü. Bu projenin en önemli seçimlerinden bir tanesi, Adana'nın ikili yapısını dengeleyen bir hizmet vermesiydi. Yani alttaki küçük Belediye'yle başlayan, daha yukarılara giden, yeni, hızla gelişen merkeze dengeli bir hizmet vermeyi amaçlıyordu. İki merkeze de yürüme mesafesi içindeydi. Ama daha sonra, ihale aşamasında, bu proje geliştirildi ve yeni bir güzergâh olarak şu ortaya konuldu: Ufak tefek farklılıklarıyla birlikte, şu anda hazırlanmakta olan proje bu.

Şu görüliyordu: Projenin standartları geliştirilmişti. Hemzemin

kesişmeler tamamen kaldırıldı. Bu, çok büyük bir maliyet getiriyordu. Yani tramvaydan biraz yukarıda, hafif raylı sistem niteliğinde olan bir raylı sistem projesi, hafif metroya dönüştürülecek bir kapasiteye ulaşmıştı. Yani şuna benzer bir durum olmuştu: Siz, ufak bir aile arabası almak için bir galeriye gidip, oradan lüks bir Mercedes ile çıkmıştınız. Dolayısıyla, bu, sistemin de maliyetine yansımıştı.

Ama maliyeti yükselten sadece bu standart yükseltilmesi değildi. Güzergâh ve kapsamda da bazı değişiklikler vardı.

PANEL YÖNETİCİSİ

Adana Büyükşehir Belediye Başkanımız Sayın Aytaç Durak; hoş geldiniz efendim.

Tam zamanında geldiniz. Adana'yı konuşuyorduk. Umarım, bir şeyler söylemiş oluruz.

ERHAN ÖNCÜ

Bir diğer değişiklik olarak, güzergâhta bazı değişiklikler olmuştu. Güzergâhın daha kuzeye kaydırılmasıyla birlikte, otoyoldan uzaklaşılmasıyla birlikte, biraz daha, 20-30 bin daha fazla yolcu çekecekti. Ama buna karşılık maliyeti artıyordu.

Bir diğer maliyet ise -ki asıl maliyet artışı orada yaşandı- depo yeri seçimi konusundaydı. Yer seçimiyle birlikte, eski projedeki maliyete göre, 30 milyon dolara ulaşan bir maliyet artışı ortaya çıktı.

İkinci farklılık da, daha önce E-5 üzerinden geçmesi öngörülen ve iki merkeze dengeli, eşit bir mesafede geçmesi öngörülen güzergâh daha aşağıya, tarihi kentin içine kaydırılmıştı. Bu, yeni istismak sorunları getiriyordu. Tabii, maliyetleri de, işin süresini de arttırıyordu ve yine çok sakınılan bir şeyi arttırıyordu, ki o da şu: Adana'da, Çukurova Projesiyle birlikte, kent plancıları, hep, kenti aşağı sarkıtmamak, olabildiğince ortadan yukarı bastırmaya çalışırken; güneydeki tarım alanlarını apartmanlaşmaya feda etmek için buralarda imar hakları verilmiyordu, aşağıya

1991'den 2006'yılına kadar, 15 yılda ne oldu? Nüfus arttı. 1991'de, o etüdü yaptığımız zaman, nüfus 1 milyon düzeyindeydi. Şu anda 1 milyon 250 bin düzeyinde olduğu tahmin ediliyor. Gittikçe yayılan ve ciddi bir şekilde yükselen bir kent görüyoruz.

1991'den 2006'yılına kadar, 15 yılda ne oldu? Nüfus arttı.

bugün hâlâ raylı sistemi bekliyoruz ve üstelik de hâlâ daha 2-3 yılın üzerinde bir süre kaybedildi. 91 yılındaki etütlerden sonra, gitti, araçlar yağmurda kaldı, paslandı, tüneller göllenirdi ve 10 böyle güzel bir raylı sistem bekleirken, inşaat gecikti, kaynaklar

Peki, sonuçta ne oldu? Bu güzergâh değişiklikleri yapıldı;

yalnızca sınırlı kalacak.

halde, sadece istasyonlar çevresindeki yürütme etki alanındaki basacak yer olması gerekiyor ki otobüsten yolcu geçsin. Aksi alanları, ayağı basacağı yer anlamına geliyor. Dolayısıyla, ayağı birliktir planlaması gerekiyor. Adana raylı sisteminin aktarma Dolayısıyla, Adana raylı sisteminin özellikle aktarma alanlarıyla Dolayısıyla, çok miktarda, büyük oranda aktarmaya bağlı. İlk aşamada ve sonraki aşamasında sanayiye ulaşmıyor. konut alanları ile merkez arasındaki yolculuklara hizmet ediyor. sistemi, sadece bir koridordaki yolculuklara hizmet ediyor. Yani

Aslında, Adana raylı sisteminin bir özelliği var; Adana raylı kalmıyor ve otobüs aktarma noktalarının bulunması da zorlaşıyor. Sabancı Camii yanındaki büyük aktarma alanına da geçme şansı Adana'nın ve daha güneylere gittiği için, Seyhan Nehri yanında, insanların yaya olarak ulaşamayacağı bir raylı sistemi oluyor veren; ama buna karşılık, Belediye ve kuzeyindeki alanlardaki mesafesinde olacaktı. Oysa ki, artık, tarihi merkeze daha iyi hizmet iki merkeze birden hizmet edecekti. Üstelik, ikisi birden yürütme bir tanesi de, bu, merkezler dengesi. Ortadan geçen raylı sistem

Az önce değindiğim gibi, bu değişiklikte kaybedilen şeylerden ve yeşil alanların giderek kaybedilmesi sonucu ortaya çıkacak. sistemle birlikte, güneşe doğru yeni inar hareketleri, apartmanlaşma yazık ki, korkuyorum ki, önümüzdeki yıllarda, bu yeni açılan raylı almasıyla birlikte bu tür bir risk ortaya çıkmaya başladı ve ne olabildiğince yatırım yapılmıyordu. Ama metronun daha güneşe

Artık, Adana, göz alabildiğince beton, yükselmiş, modern görünümlü bir şekil almış durumda. Ama bütün bu gelişmeler, kalkınmayı gösteren ya da gösterdiği sanılan bu gelişmeler, biz, ulaşımçılara çok ciddi kaygılar veriyor. Biz, bu yoğunluklar nedeniyle kâbuslar görüyoruz. Üstelik, altında yolları iki şeritte kaldığında, otopark yerleri olmadığında, otobüs yolları olmadığında, raylı sistemleri olmadığında, bu yoğunluklar bizim uykularımızı kaçırıyor. Çünkü sonra, herkes, bizim önümüze geliyor; "Bu kiloları atalım. Ben, 30 sene sigara içtim de, ne olur doktor, bir ilaç ver" der gibi, bize geldiklerinde, yapacak bir şey bulamıyoruz; artık her şey için çok geç oluyor.

Adana'da, ulaşımında ne gelişti? Sakat doğmuş ya da doğamamış bir metromuz var elimizde ve hâlâ 2-3 yıl beklemek zorundayız.

Belediye işletmeciliği büyümüş Adana'da. Daha önce, 91 yılı öncesinde çok etkin bir otobüs filosu varken, o özelleştirilmiş ve 91 yılında sadece 24 otobüse sahip olan Belediye Otobüs İşletmesi, şu anda 138'ler düzeyinde bir filoya sahip ve daha etkin bir rol üstlenmiş durumda.

Küçük işleticilerin sayısı artmış; özel halk otobüsleri yaklaşık iki kat artmış, 270'den 420'ye çıkmış. Minibüslerde ufak bir artış var. Ama servis araçlarında çok ciddi bir artış var. 91'deki sayıyı bilmememize rağmen, servis araçlarında çok ciddi bir artış olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü düzgün, örgütlü toplu taşıma arzıyla talepler karşılanmazsa; insanlar, kendi çözümlerini kendileri yaratıyorlar ve servis araçlarına yöneliyorlar.

Elektronik bilet sistemleri ortaya çıkmış. Üstelik, işin acıklı tarafı şu ki, dünyada, şehirler, bir elektronik sistemi yapmaya çalışırken; Adana'da iki elektronik sistem var. Özel ve kamu kesimi olmak üzere, farklı işleticilerde farklı sistemler ortaya çıkmış. Aslında bu da, ayrı bir verimsizlik ve yanlış karar örneği.

Otomobil ve motorlu taşıt sayısında çok ciddi artış vardır. Motosiklet sayısında artışlar varken, bisiklet sayısında azalma görüyoruz.

Dolayısıyla, ulaşımındaki bütün bu gelişmelere baktığımızda; o devasa binalar artarken, küçük araçlarımızı arttırıyoruz, araçlarımızı

daha güçlütüyoruz; bütünlüğü zorlaştırıyoruz, işimizi daha zorlaştırıyoruz. Nasıl ki binaların katları yükseldikçe, 50 katın üzerinde gelik yapı gerekiyorsa, betonarme 20 katla yapılıyorsa, daha küçük binalarda tuğla kullanıyorsa, burada da benzer bir şey yapılması gerekirken, tersini yapıyoruz. Binalarımızı yükseltiyoruz, 10, 20 katlı binalar yapıyoruz; ama hâlâ küçük tuğlalarla yığma yapmaya çalışır gibi, bu devasa gökdelenleri minibüslerle taşımaya çalışıyoruz.

Peki, Adana'da kent içi ulaşım ile ilgili neler yapmak zorundayız? Önce, bir acil önlem planı yapmak zorundayız. Trafik düzenlemeleri yapılmalı. Yapılabilecek çok şey var. Çok basit, ucuz düzenlemelerle, masa üstünü toplayacak, ortağı derli toplu tutacak çok şey var.

Otobüs öncelikleri kolayca, ucuza gerçekleştirilecek şeyler. Bütünleşme konusunda, entegrasyon konusunda atılacak adımlar var. Raylı sistemin tanımlanması acil eyleme alınmalı; ama 3 yıllık da bir acil eylem olmaz. Daha da hızlandırılacak şekilde, raylı sistem projesi en kısa sürede getirilmeli.

Hatlar yeniden yapılmalı; çünkü raylı sistemle yeni bir dünya kurulacak. Minibüsler, otobüsler, halk otobüsleri yeni bir şemayla, yeni bir fotoğrafla karşılaşmak zorunda. Onun planlaması şimdiden yapılmalı.

Demiryoluna çok daha ciddi görevler verilmeli. Demiryolu, aslında, kent için çok ciddi bir olanak. Her ne kadar kentteki yolculuklar doğu-batı yönünde değişse de, özellikle de Misis Sanayi Bölgesi ve Tarsus taraftaki sanayilere giden yolculukları üzerine çekilebilmek için çok büyük bir potansiyel. Kurumsal yeniden yapılması gerekli ve de ulaşım ana planının yapılması gerekli.

Dolayısıyla, önce bu acil olanlar, ondan sonra orta dönemde yapılması gerekenleri ve de uzun dönem için acil olarak ulaşım ana planının Adana'da gerçekleştirilmesi lazım.

Son olarak şunu söylemek istiyorum; temel yaklaşımımız şu: Kentlerimiz, az önce dediğim gibi, sağlığına dikkat etmeyen, doğru beslenmeyen insanlarda olduğu gibi, karayolu ağırlıklı bir

ulaşım sistemine doğru gidiyor. Kilolar arttı, kolestrol arttı, lipid arttı ve her yaptığımız karayolu, her yaptığımız kavşak bu göbekteki kemere bir delik daha ekler; yoksa, çözüm getirmez. Bir geçici rahatlama olur; ondan sonra, gerçek rejime, diyeteye uygun davranmadığınız için, eski sıkıntılar yine başlar.

Dolayısıyla, artık, bizim, karayolu abur cuburunu yemekten kurtulmamız lazım. Bizler, sağlıklı beslenmek için, otomobile dayalı, karayoluna dayalı politikaları bırakmak zorundayız. Bütün bunları en üst düzeyden günlük yaşantımıza kadar benimsemek zorundayız ve sağlıklı bir yaşam için de, bisiklet, toplu taşıma, yaya gibi ulaşım türleriyle bu ulaşım sorununu çözmek zorundayız. Sadece günlük, kişisel kararlarımızda değil, özellikle planlama kararlarımızda, her aşamadaki uygulama kararlarımızda bunu yönlendirmek zorundayız.

İlginiz ve dikkatiniz için teşekkür ederim.

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın Erhan Öncü'ye, özellikle Adana bazındaki detaylı sunumuna çok teşekkür ediyoruz.

Bu arada, ben de bir-iki cümle etmek istiyorum.

Kentlerimiz, bir koşuşturma içinde. Yıllardır, kentleşme hızla devam etmekte ve özellikle 1950'lerden sonra çok hızlı devam eden kentleşmede yerel yöneticilerimiz sanıyorum çok başarılı bir performans sergilemediler. Kentlerimiz işgal altına alındığı zaman, popülizm uğruna birçok şeyler feda edildi. Hep hızlı çözümler arandı. O hızlı çözümler de herhalde sonunda çözüm haline değil de, düğüm haline dönüştü.

Benim gördüğüm şu, ki Sayın Başkanın affına sığınarak söylüyorum; 1991'den beri devam eden ya da 1988'de, fikrini sizin ortaya koyduğunuz toplu ulaşım sisteminin, raylı sistemin, 2006 yılına gelmişken hâlâ çözülememiş olması buna çok tipik bir örnektir. Çünkü bu işlerin hazırlıkları yeterince yapılmıyor. Bu iş sadece Adana kentimize mahsus değil; hemen hemen tüm büyük kentlerimizde, otoyola dayalı, binek aracına dayalı trafik çözümsüz

Türkiye, bu treni de kaçırdı. Türkiye, kavşaklarla idare etmeye çalıştı. Ama katli kavşakların da çözüm olmadığı, son zamanlarda çok açık görülmüyor, onların da bir tuzak olduğu görülmüyor.

metro sistemleri olmuştur.

olsun, büyük kentlerin hemen hemen hepsinde raylı sistemler, hemen her yerinde - Londra'sı olsun, New York'u olsun, Stokholm'u çok sıkışık bir halde. Bunun da tek çözümü, dünyanın hemen merkezi devamlı yolcu almakta, yolcu vermekte; dolayısıyla da kırsal hesap edersek, her kişi başına iki hareketlilik var. Kent ülkelerinde, kişinin hareketliliği aşağı yukarı ikidir; bir giriş, bir gelmek durumunda, kent merkezinin gelmek durumunda. Batı canlı tutmayı başarmış. Çünkü çok sayıda insan kent içine devamlı buna rağmen, bunu raylı sistem ve diğer toplu taşıma sistemleriyle dokusunu, tarihsel yapısını da koruyarak yapmış bunları. Ama şehrin dokusunu da korumuş; şehrin iş merkezinin, ticari merkezinin da ona göre yapılması gerekiyor. Tabii, bunu yaparken de, Batı, planlamasının muhakkak yapılması gerekmektedir, nazım planın nüfusu 700 binlere geldiği andan itibaren çok ciddi bir raylı sistem görülmektedir. Oysa ki, genellikle, dünya çapında, bir kentin dolayısıyla, Türkiye'de hemen hemen her şehirde o sıkıntı ve kazı işinin sonrasını hemen servise almak işi değil. Şeklindeydi. Ama bu öyle kolay yapılmıyor. Bu iş sadece kazı işi söylemi, "Ben, şu hatı ağacağım, Batıkent hatını ağacağım" ki, orada da, Sayın Gökçek'in söylemi, hatla seçimlerden önceki ne elektro-mekanik aksam, ne araçlar temin edilebilmiştir. Oysa Ankara'da da sorun benzer şekilde. Tünelin açılmıştır; ama bilemiyoruz.

imkan verecek; ama bunların karşılığında ne alınacak, onu sahip çıkmayacak. Son 8 Yıllık Planda, belediyelerin borçlanmasına kadarıyla, bu arada, Devlet Planlama Teşkilatı da artık sizlere unsurlarla birlikte baş edilemez fiyatlarla gelmiştir. Anladığım yatırımlar birçok yerde, birçok kentimizde, maliyeti arttırıcı finansman sağlanamadığı için, o da çözümsüz halde kalmış ve hale gelmiş ve acil çözüm olarak bakılan raylı sistemlere de yeterli

O tuzaktan da çıkması için, herhalde, Sayın Öncü'nün söylediği gibi, ciddi bir uzun vadeli plan, kısa vadeli bir rehabilitasyon planından sonra, uzun vadeli planın muhakkak yapılması gerekiyor.

Efendim, teşekkür ederim.

Şimdi, konuşmacımız, Sayın Doktor İsmail Hakkı Acar. Kendisi, doktor, şehir yüksek plancısı ve inşaat yüksek mühendisidir.

Şahsını tanıtırken, kendisini kürsüye davet ediyorum. Buyurun efendim.

SUNUCU

Doktor İsmail Hakkı Acar; İnşaat Yüksek Mühendisi, Şehir Yüksek Plancısı, Doktor.

1989-1994 yılları arası İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ulaşım Daire Başkanı, 1995-1999 Bursa Büyükşehir Belediyesi, Başkanlık Ulaşım Danışmanı, 1999-2004 İzmir Büyükşehir Belediyesi, Genel Sekreter Yardımcısı; 1988-1999 Mimar Sinan Üniversitesi'nde ulaşım ve trafik planlama konusunda öğretim görevlisi, 1971-75 yıllarında İstanbul Şehirsel Gelişme Projesi Ulaşım Planlama ve Trafik Mühendisliği Çalışması, Dünya Bankası Projesi'nde, 1973-1975 İzmir Şehirsel Gelişme Projesi Ulaşım Planlama ve Trafik Mühendisliği Çalışması, OECD Projesi'nde, 1996-1997 Bursa Şehirsel Gelişme Projesi Şehir İçi Ulaşım ve Trafik İyileştirme Çalışması, Dünya Bankası Projesi'nde, 1997-1998 Ankara Şehirsel Gelişme Projesi Şehir İçi Ulaşım ve Trafik İyileştirme Çalışması, Dünya Bankası Projesi'nde, 2005-2006 Gaziantep Ulaşım ve Trafik Projesi Şehir İçi Ulaşım ve Trafik İyileştirme Çalışması'nda çalışmış, 2005 yılından itibaren Kocaeli Belediyesi Genel Danışmanlık Hizmetleri Proje Müdürü olarak çalışmakta.

Dr. İSMAİL HAKKI ACAR

(İnş. Yük. Müh. - Şehir Yüksek Plancısı)- Teşekkür ederim.

Sayın Başkanım, Sayın İlçe Belediye Başkanı, değerli meslektaşlarım, sayın basın mensupları ve kıymetli davetliler. Benim konum, özellikle Erhan Bey'in geneline değindiği, sonunda

biraktığı noktadan başlıyor. Yani kent içi ulaşımındaki çözümler, acil eylem çözümleri. Tabii, bunların arasında da, şu anda, her nedense, bütün kentlerde gündeme gelen katlı çözümler var. Kent içi yol ağında katlı çözümler, bugün, belediye başkanları için -özür dileyerek söylüyorum- bir tutku haline gelmiş durumdadır. Katlı çözümlerin gerekli olup olmadığı, gelecekteki gelişmelerin önünü tıkayıp tıkamayacağı, verimliliği, kente getirip götürüleceği, tek çözüm olup olmadığı, alternatif çözümlerin olabirliği hiçbir zaman irdelenmeden; çözümden ziyade, sadece ve sadece "betona dayalı bir prestij yapısı"nın ortaya çıkması istegiyle; çözmekten ziyade, göze görünür bir şeyler yapabilmek için ortaya konulmaktadır. Yerel yöneticiler, katlı kavşak yapmak peşinde koşmaktadırlar. Bugün, doğru kentimizde, maalesef bu gerçek ortaya çıkmaktadır. Biraz sonra asıl tema olarak vurgulamaya çalışacağım şey de, bunların gerçekten çözüm olup olmadığıdır. Eğer kent yöneticilerinin gerçekten istediği, trafiğe, insanların bir yerden bir yere erişimine, onların ulaşımına çözüm bulmak ise -biz, teknisyenlere, teknikçilere göre- kent yöneticileri, çözümlerin yanlış yerde aramaktadırlar. Üstüne üstlük, bu yapılar, kentlerin geleceğini de ipotek altına almakta; kent içi trafiğindeki bu tekil yapılar, betona dayalı olması nedeniyle, ileride ortaya konabilecek bütünsel çözümlerin önünü de tıkamaktadırlar. Üstüne üstlük, sorun çözmek yerine; kentin ileriye giden yollarında daha büyük bir trafik tıkanıklığıyla karşı karşıya kalmasına da zemin hazırlamaktadırlar. Bunlara tek tek değinmeye, teknik açıklamalar getirmeye çalışacağım.

Tahmin ediyorum ki, birçoğunuzun, yurtdışındaki kent merkezlerinden haberi var. Örneğin, Amerika'ya gittinizse, New York'ta, Broadway'de veya hut da benzeri yerlerde, kent merkezinde birer katlı kavşak olmadığını herhalde görmüşsünüzdür. Washington D.C. yine öyle. Bu iki örneği neden veriyorum? Çünkü Amerika, otomobillerin, otomobillerin sürdüğü bir ülke ve şehirler de buna göre planlanıyor. Ama kent merkezlerinde katlı çözümlerin olmadığını görüyoruz. Avrupa'ya geline; orada zaten böyle bir şey yok.

Taşıt trafiğini akıtabilmek için, yol ağında taşıt yoğunluğunu kontrol altında tutmak gerekiyor. Bu ne demek? Trafikte bir paradoks var; oluşmuş bölgelerde, yani kent merkezlerinde yeni yollar açıldıkça tıkanıklık artmakta, yollar kapandıkça tıkanıklık azalmaktadır. Ancak, lütfen, yolların kapatılmasını ulaşımın engellenmesi olarak nitelendirmeyin. Erhan Hocamız bunları daha geniş kapsamlı anlattı. Ancak, bu, önemli bir paradoks. Hepimizin gözünden kaçan bir paradoks. Çünkü oluşmuş bölgelerde açılan yeni yollar, zaten doygun olan yollara yeni yükler getirerek, yoğunluğu daha da arttırmakta, taşıt akışkanlığını durdurmaktadır.

Yollarda taşıt sayısı arttıkça trafik yoğunluğu da artmaktadır. Yoğunluk belli bir düzeyi aşınca, taşıtlar önce "bal" gibi zor akmaya başlar, daha sonra da "katran" kıvamına çıkıp akmaz hale gelir. Önemli olan, trafik mühendisliği teknikleri uygulayarak, taşıt yoğunluğunun "su" kıvamında, akıcı olarak tutulabilmesidir.

Kamuoyumuzdaki bir başka yanlış algı da şu: Taşıtların hızı arttığı sürece, o kesitlerden, o yollardan daha fazla taşıtın geçeceği düşünülüyor. Ancak, gerçek böyle değildir. Taşıtların hızı saatte 50 kilometre olduğunda yolun bir kesitinden en fazla adette taşıt geçer. Bu, önemli bir bağlantıdır; bu, bilimsel, matematiksel bir bağlantıdır. Ancak, tüm çözümler, sanki daha hızlı gidilirse daha fazla taşıt geçermiş gibi düşünüldüğünden, yollarda hız artırımına gidilmeye çalışılmaktadır. Özellikle şunu vurgulamak isterim: Biliyorsunuz, kent içinde hız sınırı 50 kilometredir. Bu da, kent merkezindeki çok kısıtlı olan yolların en verimli ölçüde kullanılmasını sağlayan hızdır.

Özetle, nasıl ki boğulmamak için, suyun yudum yudum içilmesi gerekiyorsa; kent içinde de yolların tıkanmaması için, taşıtların kontrollü olarak, blok blok koridorlara gönderilmesi, taşıtların akışkanlığında olumlu sonuçlar verecektir.

Bir katlı kavşak çözümünde, kent merkezine akan taşıt trafiği kontrol edilmez haldedir ve kent merkezlerinde, özellikle ülkemiz kentlerinde yeterli barınacak alanlar olmadığı için, bir anda, kent merkezi bu baskı, bu sel altında boğulmaktadır. Ancak, kontrollü bir sistem yaptığımız takdirde, burada akışkanlığın daha sağlıklı,

daha verimli olduğu bir bilimsel gerçektir. (Şekil: 1)

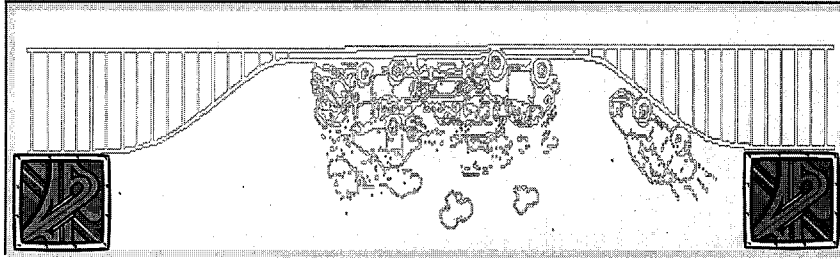
Taşıt yoğunluğunu kontrol altında tutabilmek için sistematik bir yol ağı oluşturulması ve dolaşım planı yapılması gerekir. Bunlar, biraz evvel Erhan Hocaamızın, acil eylem dediği kapsamda düşünülecek gelişmelerdir. İkinci adımda da, karayolu ağı, yol ve kavşakları, karayolu ve trafik mühendisliği tekniklerine uygun şekilde, özellikle şerit dengesi sağlayarak, fiziki olarak tasarlayıp, düzenlemek; yatay ve düşey işaretlemeyle belirgin ve anlaşılır hale getirmek gerekir. Üçüncüsü, ki katlı kavşaklara karşı olan asıl husustur, bu kavşakları ışıklı sistemlerle, sinyalizasyonla yöneterek, özellikle hız ve yoğunluk kontrolü sağlayarak, karayolu ağının düzenli ve güvenli işletilmesini sağlamaktır.

Bu üç başlığa teker teker bakacak olursak; biz, şehir planları ve ulaşım, kentteki yolları, 4 kategoriye ayırmaktayız. Bunlardan birincisi, "hız yolları"; ikincisi, "anayollar"; üçüncüsü, "ara yollar", "dağıtıcı ve toplayıcı yollar" ve dördüncüsü de, evimize eriştiğimiz "erişim yolları".

Yol türlerine göre hız sınırları da değişmektedir: Hız yollarında 90-120 km/saat olan hız, anayollarda en fazla 50; ara yollarda 50 km/saatten az ve erişim yollarında 10-30 km/saatir.

Burada söz konusu olan, kent içinde kalan kısımlar, ağırlıklı olarak anayollarımız, dağıtıcı-toplayıcı yollarımız ve erişim yollarımızdır. Bunların içinde bir hiyerarşik yapı oluşturulması gerekmektedir. Buna bağlı olarak da, kavşakları gruplandırdığımızda, "katlı kavşaklar", "karma kavşaklar" dediğimiz katlı ile sinyallinin karışımı olan kavşaklar, "kontrollü kavşaklar"

(Şekil: 1)



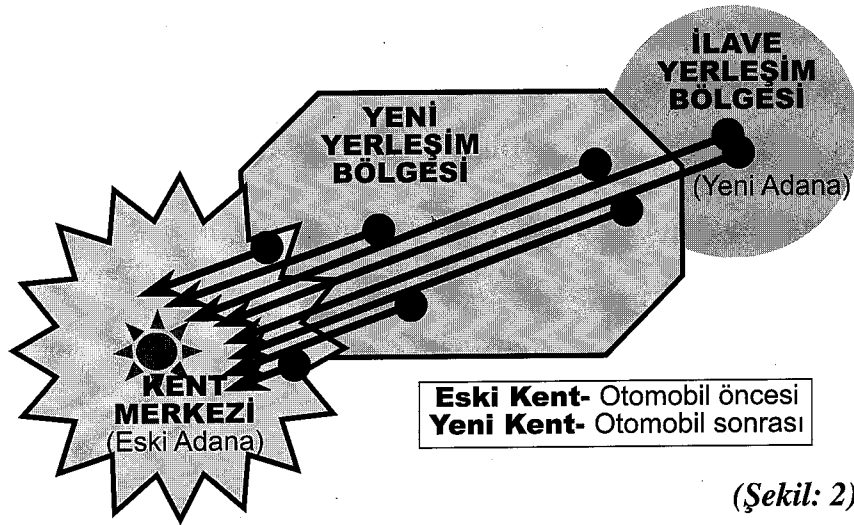
ve "öncelikli kavşaklar" olarak yine dört grupta toplayabiliriz.

Araştırmalar şunu göstermiştir: Değişik türdeki yolların şerit uzunlukları arasında talebe uygun bir denge olmalıdır. Anayollar fazla ise, yoğunluk artışıyla akışkanlık azalmakta, anayollar yetersiz ise, boşalamayan ara yollar tıkanmaktadır. Bu da, trafik tıkanıklığının ana nedeni olarak gözükmektedir. Yani sistematik bir yol ağı oluşturulurken, bu yollarda ne aşırı sayıda/uzunlukta hız yolu, ne aşırı sayıda anayolu şebekesi, ne de yetersiz erişim yolları olmalıdır. Bunlar arasında bir dengenin sağlanması gereklidir.

Yol türlerine göre de kavşaklara baktığımızda; katlı kavşakların özellikle hız yolları üzerinde, yer yer de karma kavşak olarak anayollar ile hız yollarının birleştiği yerlerde düşünülebilecek tür olduğunu görüyoruz.

İkinci başlığımız, biraz önce söylediğim "şerit dengesini sağlamak".

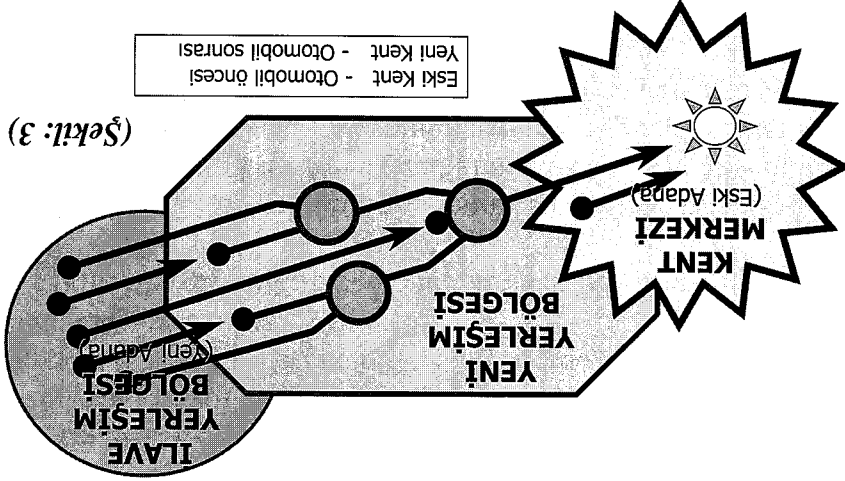
Teorik olarak yol ağının gelişimi şu şekilde olmalı: Kent merkezimiz var, Eski Adana dediğimiz alan. Çevrede yeni kent merkezleri oluşukça, karayolu ulaşımının sağlanabilmesi için, yeni oluşan bölgelerden merkeze kadar, o oluşan bölgenin yükünü taşıyacak yolun oluşması gerekiyor.



(Şekil: 2)

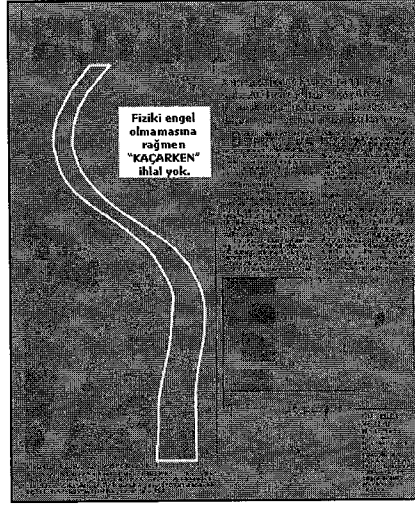
Bu katlum noktalarında şerit dengesi nasıl sağlanabilir? Örneğin üç şeritli ve iki şeritli iki yolun birleştiği noktaya, toplam 5 şeritli taşıt trafik gelmektedir. Bu bağlantılar doğru yerde, eski doku içinde, üç şeritli mevcut yola sıkıştırılmaya çalışılıyor. Ancak, bu, tıkanmanın ana nedeni oluyor; günlük yoğunluk artıyor. Bir çözüm olarak, üç şeritli yol iki şeride indirilerek yapılabilir. Burada, iki artı iki, dört şeritli bir yolun üç şeride süzülmesi söz konusu olacaktır ki, bu, trafik tekniği bakımından kabul edilebilir. Ancak, dünyadaki yeni uygulamalar -ki biraz sonra bahsedeceğim- bu serbest katlumı dahi engellemekte.

En ideali ise, üç şeritli yolu iki şeride, iki şeritli yolu da tek şeride indirip, serbest katlumun sağlanmasıdır.

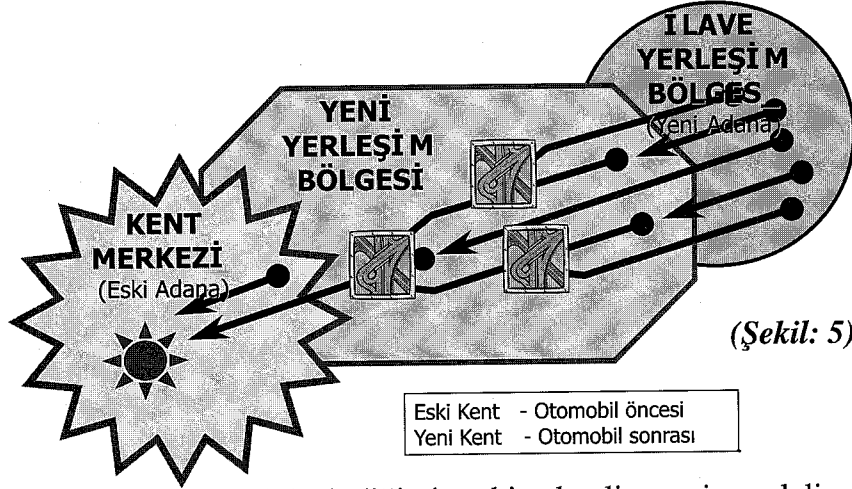


Ancak, bildiğimiz gibi, kent merkezleri genelde eski dokular ve de otomobil öncesi dönemlerde oluşmaya başlamış alanlardı; bu nedenle de yeni yolların açılmasında büyük zorluklar vardır. Ama teorik olarak, bir yol şebekesi bu şekilde oluşturulabilir. Ancak, gerçekte nasıl oluyor? Eski kent merkezimizde varolan bir koridora oluşan yeni bölgenin yolları asılıyor, saptanıyor. Kent dışı doğru geliştiği yeni bölgelerden de, tekrar öteki yollara asılan yollar oluşuyor. Bu nedenle, tüm eski yollara saptanan yeni yolların birleşim noktaları trafik akımı için kritik noktalar. (Şekil:3)

Koridorlarda taşıt yoğunluğunun kontrolü konusunda üçüncü başlığımıza gelince; burada bir fotoğraf göstermek istiyorum size, bir gazete haberi; "Büyük Kaçış". (Şekil: 4) Burada, bir felaket, Monica Kasırgası Amerika'da bir kente yaklaşırken insanların kaçış şeklini gösteriyor. Acaba neden? Yani bunlar, bu kişiler aptal mı ki daha evvel kaçsınlar diye karşı tarafa geçmiyorlar? Sebebi şu: Çünkü aksi bir yöne geçtiklerinde, ileride oluşacak tıkanma kendi aleyhlerine bir tıkanmayı ortaya çıkartacak. Biz, bu kadar basit bir kuralı dikkate almadan, adeta, "Trafığı nasıl daha fazla yoğunlaştırabiliriz?" diye çözümler üretiyoruz.

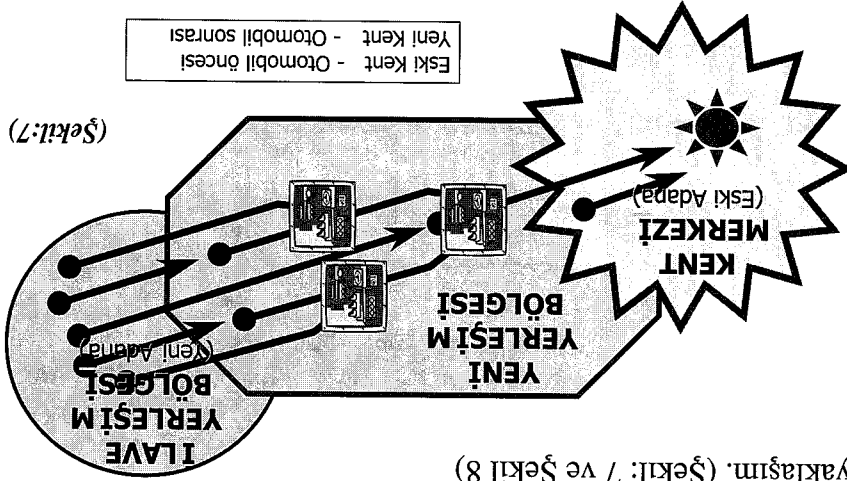


(Şekil: 4)

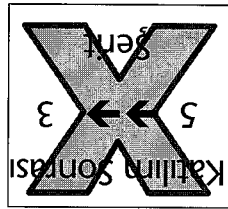
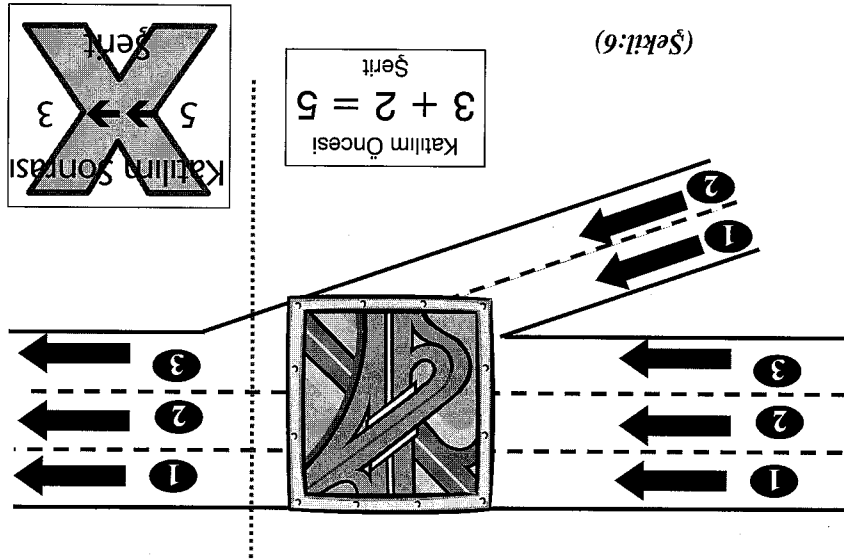


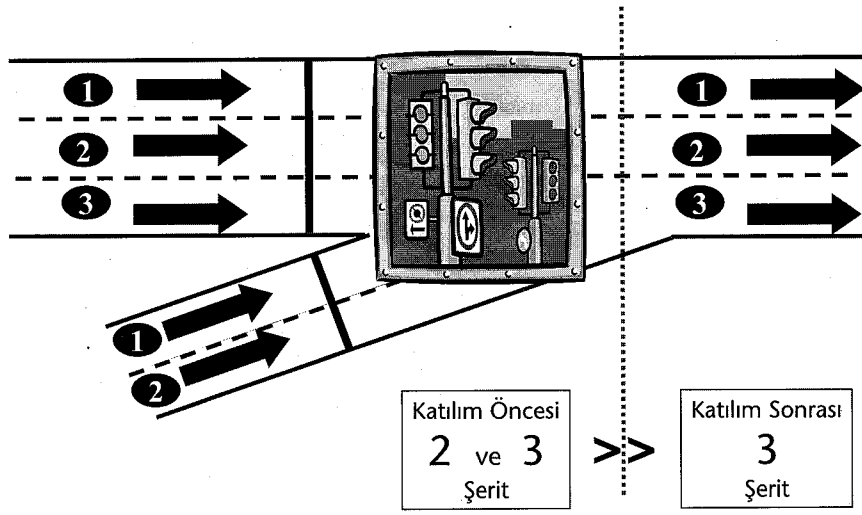
(Şekil: 5)

Yine biraz evvel değindiğimiz şehrsel gelişmemize gelelim. Eğer bu birleşme noktalarını katlı kavşaklar olarak çözersek ne olacak? (Şekil: 5 ve Şekil 6) Bu, tıkanmanın kendisidir. Bunu akıtmanın hiçbir şekilde imkanı yoktur. Basit hidrolik kanunlarını

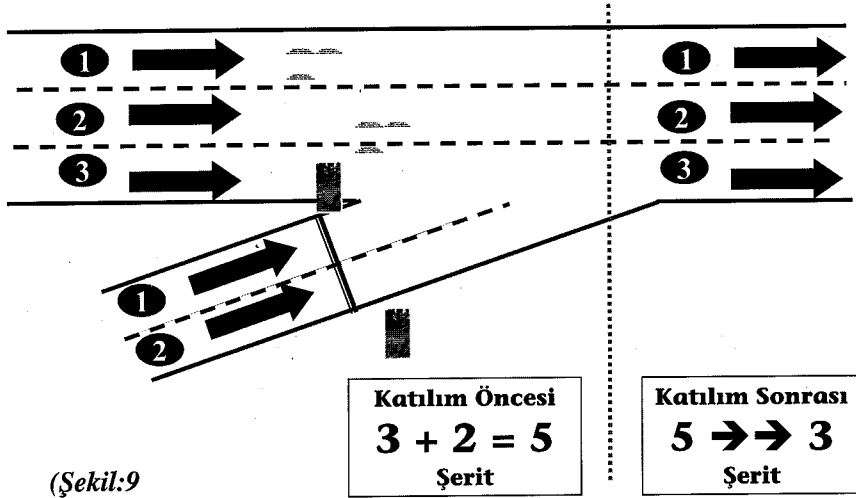


aynen trafik tekniğine de uygulayabılırsınız. Taşıtların akmasına imkan yok; mutlaka geriye doğru tepmeler olacaktır ve bu da tıkanıklıkların daha da büyümesine sebep olacaktır. Pekî, biz, bu katımları sinyalizasyonla kavşak olarak gözetsek ne olur? Burada, iki ve üç şeritli yollara münavebeli olarak yol verip, katılımın önündeki üç şeritli kesitten yoğunluğu zorlamadan akmasını sağlayabiliriz. Bu da basit bir aritmetik, matematik yaklaşım. (Şekil: 7 ve Şekil 8)

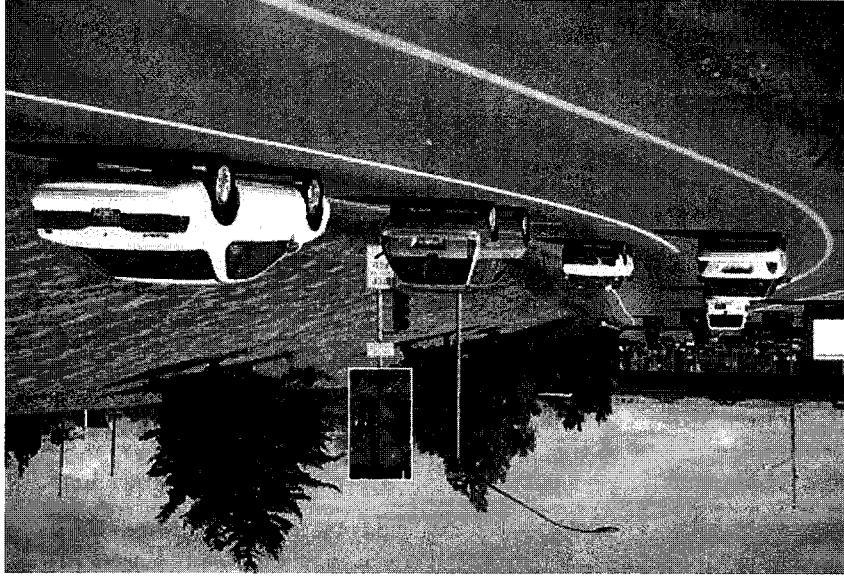




Bugünkü uygulamalarımızda, burada, biraz sonra fotoğraflarını göstereceğim gibi, yaklaşım kollarına sinyaller konuluyor. (Şekil: 9) Bunlar, Avrupa ülkelerinde ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki uygulamalar. Biz, "katlı çözelim" derken, katlı çözümlerin de çözüm olmadığını anlayanlar, kavşak kollarındaki yaklaşıma sinyal koymaya başlıyorlar. Yani bizim, katlı çözümlerin çözüm olduğunu düşündüğümüz günümüzde; dünya, katlı çözümlerde sinyali kullanmaya çalışıyor. (Şekil: 10 ve Şekil: 11)

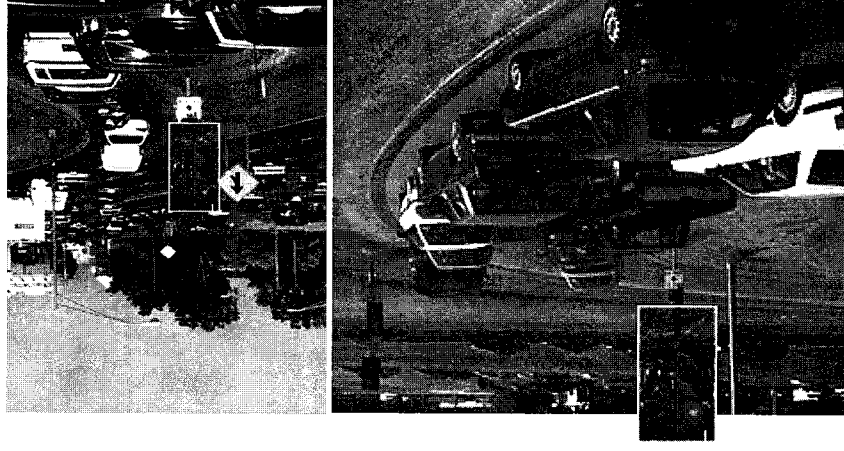


(Şekil:9)



Şekil: 10 - Otoyola Katılımda Sinyal ile Yoğunluk Kontrolü

Bir kere şunu özellikle vurgulamam lazım: Adana özelinde de söyleyeceğim konular var; ama bir kere, tıkanan bir kavşağın "tek" çözümü katlı kavşak mıdır? Tıkanan kavşaklarda yapılabilecek çok şeyler vardır. Kavşakta bunlar yapılmadığı için, trafik mühendisliği uygulamadığı için tıkanmalar ortaya çıkmaktadır.



Şekil: 11 - Otoyola Katılımda Sinyal ile Yoğunluk Kontrolü

Yol ağına genel, bütünsel yaklaşım sergilendiğinde, mutlaka ve mutlaka, katlı çözümünden önce oluşturulabilecek teknik çözümler vardır.

Ana tema, yoldaki yoğunluğu kontrol etmektir. Yoğunluğu kontrol edebilmek için de hız kontrolü de gerekebilir: Ancak, sırf trafikteki, ana koridordaki yoğunluğu kontrol edebilmek için hız kısıtlamasına gidiliyor. Otoyollarda 120 kilometre hız sınırı var, devlet yollarında 90 kilometre. Burada gördüğünüz örnekte 90 km/saat hıza izin veren bir yol var; ancak, daha fazla sayıda araç geçirebilmek için, elektronik olarak sürücüleri ikaz edip, "Hızı düşürün" diyor. (Şekil: 12) Aslında, trafikteki paradoks bu. Yavaşladıkça daha fazla araç geçiyor. Bilimsel, teknik gerçekler bu ve bunları hepimizin algılaması gerekiyor.



Şekil: 12 - Otoyolda Hız Düşümü ile Yoğunluk Kontrolü

Biz, bunları İzmir'de bir ölçüde test ettik ve uyguladık. İzmir'de, kontrolsüz taşıt akımı olan kesimlerde bunu serbest bıraksaydık, kent merkezi mutlaka ve mutlaka iyice boğulacaktı. Ancak, bizim oluşturduğumuz çevresel sinyal kontrolleriyle, kent merkezine yönelen taşıt trafiğini kademeli olarak, bir anlamda süzgeçten geçirilerek gönderildi. Başarılı neticeler elde ettiğimize

inamaktayız. Sonuç olarak, biraz evvel Erhan Hocaamızın söylediğiyle çakışan bir modeli ben de önermişim. Özellikle bana gönderilen dokümanlarda, sürekli "Ulaşım Ana Planı"na değiniliyordu. Ancak, yerel yöneticilerin yaklaşık 5 senelik bir gelişme döneminde, Ulaşım Ana Planını bekleyecek süreleri yoktur. Ulaşım Ana Planı uzun zaman alıyor ve çıktıktan sonra fiziki gerçekleştirilmesi de 10-15 yıl buluyor. Bir dönem için bu görevi soyunmuş, ondan sonraki dönem için beklentileri olan Başkanlarımız buna tahammül gösteremiyorlar. Anlayış göstermemiz gerektiği inancındayım. O yüzden, trafik ve ulaşımın iyileştirme çalışmalarının yapılması, acil eylem planlarının yapılması, bunların acilen uygulanmasında fayda var. Bu, alternatif çözüm olarak ortaya koyabileceğimiz bir yaklaşımdır.

Bu çalışmada ne yapacağız; mevcut ve geliştirebilir karayolu altyapısını tespit edeceğiz, yani elimizdeki kumaşın ne olduğunu bileceğiz, mümkün altyapıya göre ulaşım politikası ortaya koyacağız. Çünkü yol ağımız sonsuz, kaynağımız sonsuz değil. Yol ağı, bugün için kentlerin merkezlerinde en değerli alanlardır. Bu nedenle de, o kumaştan çıkartabileceğimiz elbisenin adedini ve modelini belirlememiz gerekiyor. Ortaya konulan politika doğrultusunda, mevcut ve geliştirebilir karayolu ve ulaşım altyapısına uygun projeleri hazırlamamız gerekiyor. Bunları, açıkçası, çalışmaktan mutlu olduğum Sayın Piriştina'yla da uyguladık, bunları İzmir genelinde uyguladık. Sonuçta, bize göre, başarılı olduk.

Eğer Başkanım müsaade ederse, son olarak bir-iki slayt göstereceğim. (Şekil: 13 - Şekil: 22)

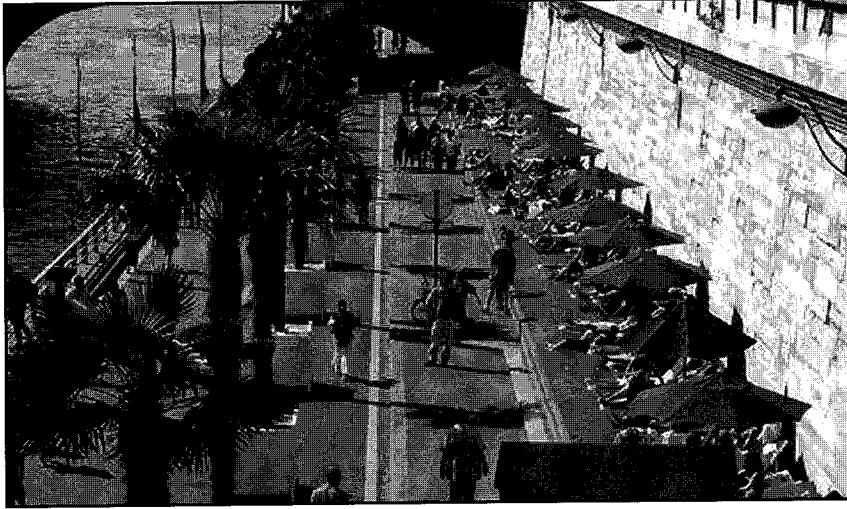
Efendim, dünyada ciddi bir değişim var, anlayış değişimi var. Bu, Seul'un bir bölgesindeki uygulama. Bu resimler illüstrasyon değildir; gerçektir. Dünyada başka örnekleri de var. Sen Nehri'nin yanındaki eskiden yol olarak kullanılan yer, şimdi bir plaj olarak kullanılıyor. Yol ağını azalttığına, trafikte akışkanlık daha fazla oluyor. Burada şunu da söylemeliyim: Erişim mutlak sağlanıyor. Kentlerimizdeki yol ağı doğru kullanılabiliyorsa, kentlilerin



Şekil: 13 - Seul, Cheonggyecheon, Düzenleme Öncesi

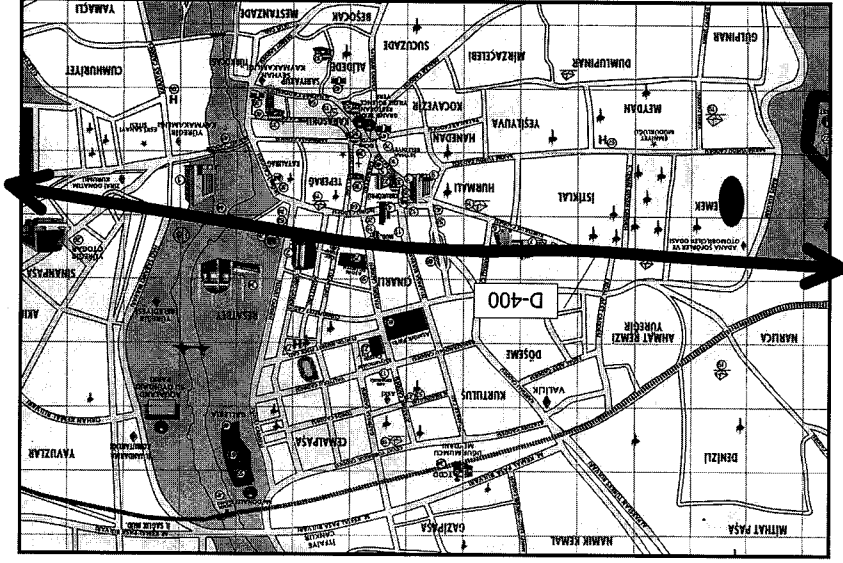
ulaşımını sağlamak imkânınız vardır. Doğru politik kararların oluşturulması lazım.

Bir de, Adana özeli için, açıkçası, dün gelip şehri gezebildiğim kadarıyla söyleyeceğim, belki de yanlış söyleyeceğim bazı şeyler var. Özellikle Celal Bayar Kavşağı konusunda söyleyeceğim bir-iki şey var:

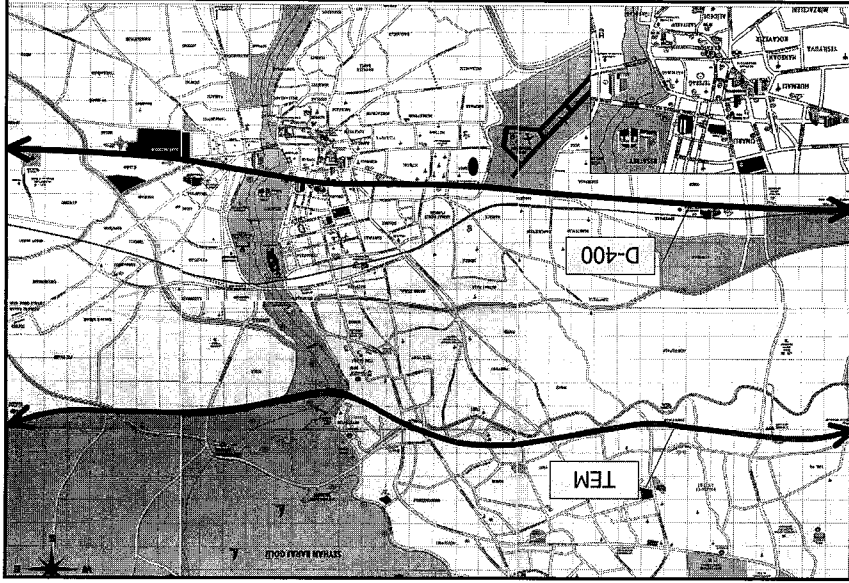


Şekil: 14 - Seul, Cheonggyecheon, Düzenleme Öncesi

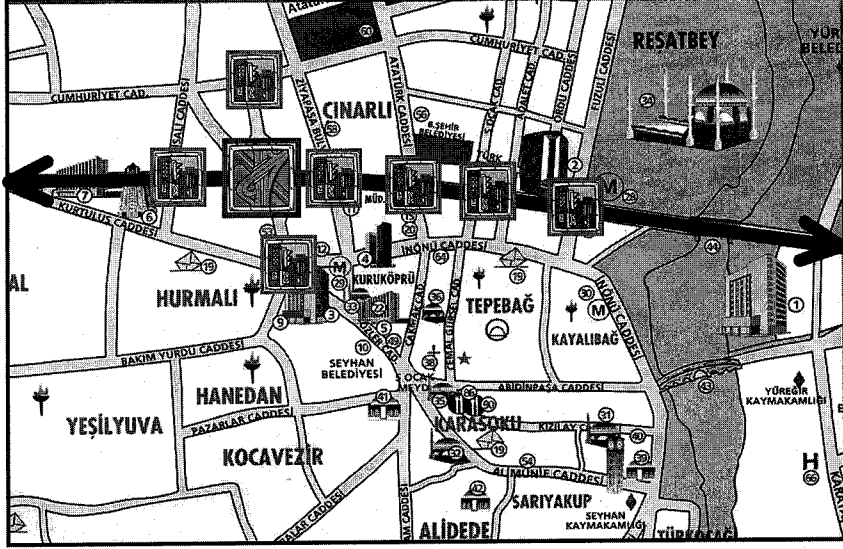
Şekil: 24 - Adana, TEM ve D-400 Koridoru=Kent İçi Yolu



Şekil: 23 - Adana, TEM ve D-400 Koridorları



D-400 her ne kadar kentin içinden geçiyorsa da, belki de Türkiye'deki ilk uygulama ile, TEM üzerindeki gişelerin kaldırılmasıyla, bana göre, D-400'ün yükünün önemli ölçüde azaltılmış olması gerekiyor. D-400, şehirlerarası bir transit yoldan ziyade, artık bir kent içi yola dönüşmüştür, zaten D-400'ün adı da var: Turhan Cemal Beriker Bulvarı - Girne Bulvarı. Çünkü D-400'ü kullananlar, artık otoyolu rahatlıkla ücret ödmeden kullanabilecektir. Bu, kentin sağlığı bakımından gerçekten de çok olumlu bir gelişme. (Şekil: 23 ve Şekil: 24)

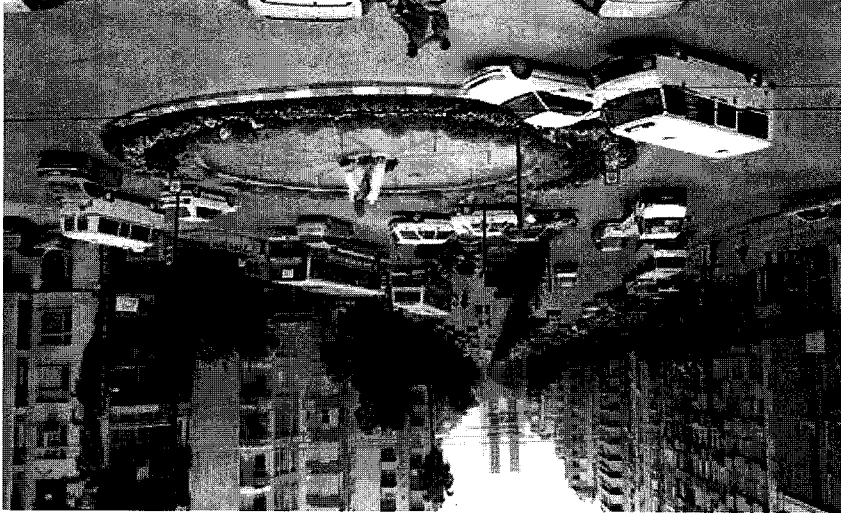


**Şekil: 25 - Adana Merkez, D-400 Koridoru
üzerinde Celal Bayar Katlı Kavşağı**

Odamızla, bu koridor üzerindeki kavşakları dolaştık. Bana göre, şöyle bir dengesizlik var: D-400 koridoru üzerindeki kavşakların tamamı sinyal kontrollü. Aralarında bir tek Celal Bayar Kavşağı katlı çözüm. (Şekil: 25) Bu bir dengesizliktir. Belediyenin sitesine baktığımda, Adana'nın kavşakları için gerçekten bir prensip oluşturulmuş, çoğunlukla dönel kavşaklar. (Şekil 26 - Şekil: 31) Bunların iyi bir sinyalizasyon programıyla, iyi bir düzenlemeyle, iki fazlı kolayca çalışabileceği ve maksimum verimde çalışacağı inancındayım. Bu, bu kente yakışır bir çözümdür.

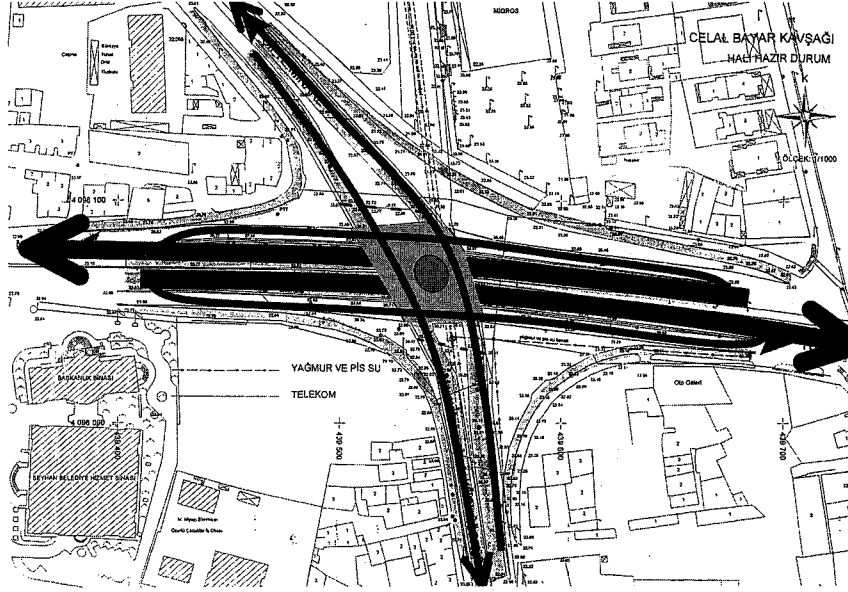


Şekil: 26 - Adana Dönel Kavşakları

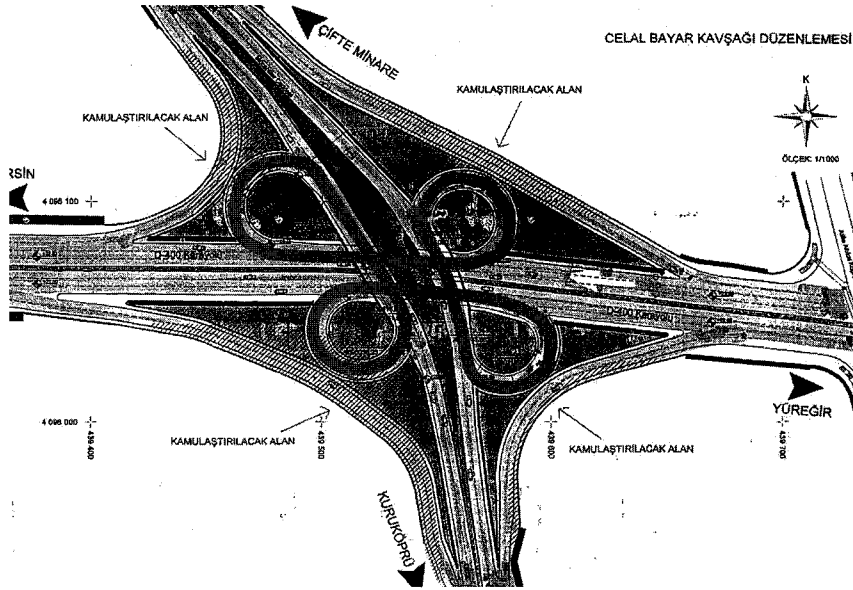


Şekil: 31 - Adana Dönel Kavşakları

Çünkü insanların yaşadığı bu mekânlarda, insanlara da geçiş hakkı veren gözünümleri sağlayabilecek, iki fazlı gözünümleri ortaya koyabilecek mekânlara sahibiz.

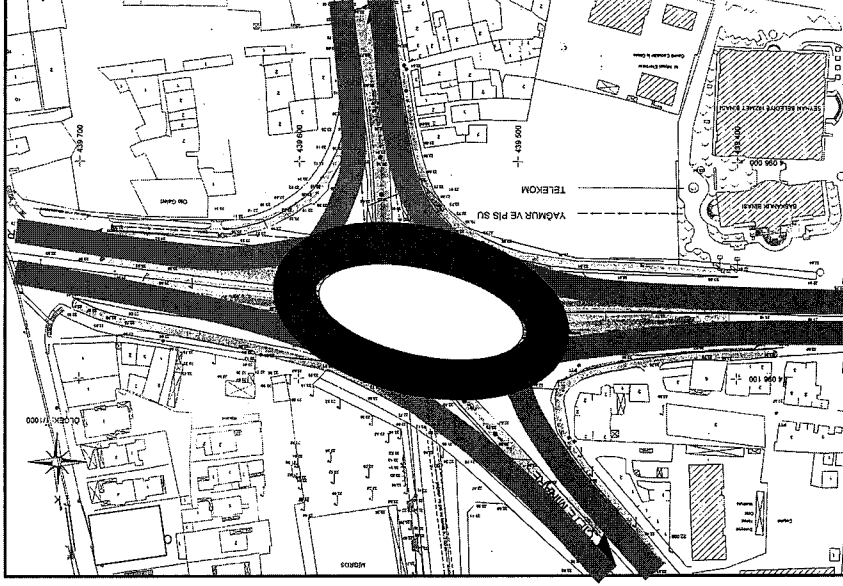


Şekil: 32 -Celal Bayar Kavşağı Mevcut Durum



Şekil: 33 -Celal Bayar Kavşağı Yeni Proje

Şekil: 34 - Celal Bayar Kavşağı Çözüm Önerisi



Celal Bayar'a geldiğimizde, şöyle bir kavşak tasarımı var (Şekil: 32) ve bunun bu boyuta gelmesi düşünülüyor (Şekil: 33). Ancak, teknik olarak burada söyleyebileceğim, buradaki kırımların çok büyük olduğu. Teknik olarak, istisnalarla değil, sonradan tahkik edilmesi gerekir, yani 15 metrelik kırımların ne denli cevap vereceği konusunda şüphem var. Ayrıca, iki yonca yarpağı arasındaki ölüme boyunu biraz az, tahkik edilmeli diyorum. Ciddi istisnalarla yönelmiyor; ancak, bu mekân içinde, mevcut mekân içinde göbek yaparak, iki fazla çalıştırabileceği inancındayım. (Şekil: 34)

Son söyleyeceğim bir şey var ki: Bugün, trafik modelleri ile bu tahkikleri yapma imkânımız var.

Bursa'da, "Acemler Kavşağı" dediğimiz bir kavşak. Burada, yine yonca yapraklarının kollarında sıkıntılar olduğu gözüküyordu projede. Bu şüphe, bir simülasyon, tamamen matematiksel bir model ile test edildi. Benim önerim, Celal Bayar Kavşağı'nın da böyle bir matematiksel modelle denenmesi. (Şekil: 35)

Tamamen matematiksel, gerçeği yansıtan modeller ile koridorlarda tıkanma olacak kesit veya kesimleri görmek mümkün. Buna göre yapılacak değişimlerle, çözümlerin nasıl çalışılabilir hale gelebileceği görülebilmektedir. Celal Bayar Kavşağı'nın, düşünülen projenin de böyle bir testten geçirilmesinde fayda görüyorum.

Saygılarımla.

PANEL YÖNETİCİSİ

Çok teşekkür ederiz.

Evet, kent sorunlarını noktasal baza kadar indirdik. Yani genellikle hep bütüncül bir yaklaşımdan, genel ulaşım planlarından bahsederdik. Oradan başladık; ama arkadaşlarımız, noktasal düzeye kadar örnekleriyle verdiler. Bilenler bilir, karayolu taşımacılığı, yani özel oto sahipliğinin çözüm olmadığını, en ileri ülkelerde dahi görüyoruz. Örneğin, yoğunluğun az olduğu kentlerden bir tanesi Washington DC'dir. Washington DC'de, Beyaz Saray'dan yüksek bir bina yoktur, yoğunluk çok azdır. Buna rağmen, orada bir deneme yapılmıştı. 1990'lara kadar metro sistemi kurulmamıştı, sadece özel araç sahipliğiyle ve otobüs sistemiyle kent çalışıyordu. Ama gel gör ki, bir süre sonra bu işle başa çıkamadılar. Caddelerin oranı da, Washington Şehri'nin yüzeyinin yüzde 34'ü civarındaydı. Her taraf sokak ve caddelerle muntazamca dolmasına rağmen, kaldıramaz hale gelmişti. Bunun üzerine metro çalışmaları yapıldı. Yani bunlar bize dünya deneylerinin ne anlama geldiğini, neler söylediğini çok net söylüyorlar. Ama bir konu var; tabii bütün belediye başkanlarımız çok popülisttir.

Estâğfurullah. Onu vurgulamak için söylemedim.

Yrd. Doç. Dr. CUMHUR AYDIN

istiyorum.

Evet, zaman biraz geçti. Ben, iyi yönetemediğimi izah etmek

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın Başkanım, başladığımızdan bu yana, tam 1 saat 50 dakika geçti. Ben bir üniversite hocası olarak, Sayın Aytâğ Durak beyefendiden de izin alarak, orayı kullanmak yerine, herkesin ilgisini yeniden canlandırabilmek için, sahneyi kullanmak istiyorum.

Yrd. Doç. Dr. CUMHUR AYDIN

Buyurun Sayın Aydın.

vermek istiyorum.

Cumhur Aydın'a, kent içinde trafik ve hız yönetimiyle ilgili söz noktaları tek tek söyleyeceğim; ama daha önce, Sayın Doktor Daha sonra, kent ulaşımında dikkat edilmesi gereken ana ülkenin sorunlarına cevap olan idareler teşekkül eder. oluşmaz ve oluşabilecek anlayış içinde birbirini takip eden ve söyler duruma. Umarım, bundan böyle artık böyle bir zemin gidenin yanlışlarını söyler, yeni gelen de yeni gidenin yanlışlarını Bundan önce hep örneklerini gördük; gelen belediye başkanları de çözümün daha kolay olduğunu göreceğiz.

edilmesiyle olabileceğini ortaya koyarsak, o zaman, kentlerimizde böyle. İyi projelerin belediye başkanları tarafından da takip sadece Adana için söz konusu değil, Türkiye çapında bu olay, herhangi bir uzun vadeli planı olduğunu zannetmiyorum. Bu olay, galıyıyorlar, "Aman, bir şey yapayım" diyorlar. Hiçbirinin de Yani ben bunu yadığamak için söylemiyorum. Kısa dönem

SUNUCU

Yardımcı Doçent Doktor Cumhuri Aydın, 1961 yılında, Sakarya'nın Sapanca İlçesi'nde doğru. Orta ve lise öğrenimini İzmir Bornova Anadolu Lisesinde tamamladı. Dokuz Eylül Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümünden mezun oldu. Orta Doğu Teknik Üniversitesinde, ulaştırma ve trafik mühendisliği konularında çalışmalar yaptı. 1985'te yüksek mühendis, 1991'de doktora derecelerini aldı. 10 yıl süreyle Orta Doğu Teknik Üniversitesinde Öğretim Görevliliği yaptı. 1993-1995 yılları arasında Karayolları Genel Müdürlüğünde Trafik Şube Müdürü olarak görev aldı. 1998-2002 yıllarında, İsveç'te uzmanlar danışmanlığında ve ilgili tüm kuruluşların katılımıyla gerçekleşen Türkiye Trafik Güvenliği Projesinde koordinatör olarak çalıştı. 2002 yılından bu yana Ankara Atılım Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümünde tam zamanlı görev alıp, ulaştırma ve trafik konularında lisans ve yüksek lisans dersleri vermektedir. Cumhuri Aydın'ın, değişik teknik ve bilim dergilerinde yayınlanmış çok sayıda makalesi bulunuyor. TRT'de, trafik güvenliği konulu programlara danışman ve katılımcı olarak destek veriyor.

Buyurun hocam.

Yrd. Doç. Dr. CUMHUR AYDIN

Teşekkür ederim.

Az önce söylediğim gibi, yaklaşık 2 saat oldu. Ben, hepinizin sabrından dolayı teşekkür ediyorum. Takdir edersiniz ki, böylesine değerli konuşmacıların ardından, hemen her şey toparlanmışken, söylenmişken, son konuşmacıya, bunları tekrarlamak dışında çok fazla bir şey düşmüyor; ama ben, farklı bir şey yapacağım. Bir parça hazırladığım sunudan faydalanacağım, ama bir parça da ihtiyari konuşmaya çalışacağım.

Sayın Başkanım, öncelikle, geldiğiniz için ve bu paneli dinlediğiniz için, size çok teşekkür ediyorum. Genellikle başkanlarımız yoğun oluyorlar ve dışarıdan gelen misafirleri, bir şeyler paylaşmak isteyen misafirleri çok fazla dinlemiyorlar.

Siz, geldiniz. Çok ıhtenlikle teŖekkür ediyorum.

6 ay kadar önce, İnŖaat Mühendisleri Odası Adana Şubesi, Ankara'dan beni arayarak, Adana Büyükşehir Belediyesinin 14 ayrı noktada, 10'u otomobillere yönelik katlı kavşak, 4'ü de yayalara yönelik alt ve üstgeçit çalışmalarına ihale hazırlıkları içinde olduğunu belirttik, "Bu konuda bize teknik bir değerlendirmeye yapabilir misin?" şeklinde, beni Ankara'dan davet ettiler. Kasım ayıydı, geldim. Takdir edersiniz, 2 günlük bir gözlemdi. Belediye yetkilileriyle de temas kurdum ve kendilerine, bu 14 ayrı noktada yapılması planlanan çalışmaların, bütüncül, öncel bir kent içi ulaşım planına dayalı olup olmadığını sordum ve varsa, böyle bir planı görmek istediğimi söyledim. Böyle bir planın mevcut olmadığını söylediler. Eğer yanılıyorsam, lütfen, "Yanılıyorsunuz; böyle bir plan mevcut, şu plana dayanıyor" şeklinde beni uyarınlar. Bunun üzerine, kente birkaç günlük gözlem seyahatlerinde bulundum. Siz Adanalıların gözlemlerini bir kez daha incelemek istemiyorum; ama müsaadenizle, hoca şapkasıyla birkaç şeyin altını çizmek istiyorum. Ben, Adana Kentinde bir trafik sıkışıklığı gözlemlemedim. Hem en bütün kavşaklarda hatalı sinyalizasyona rağmen, hatalı kavşak geometrilere rağmen, hatalı parklara rağmen, hatalı yaya hareketlerine, kontrolsüz yaya hareketlerine rağmen, pik saatlerde gözlemleme rağmen, bir yeşil ışık, bir faz süresiyle araçların en sıkışık anlarda dahi bir kavşaktan diğerine geçebildiğini gözlemledim. Diyeceksiniz ki, "Hocam, bu kasım ayındaydı. Siz, mayıs ayında görürseniz farklıdır." Altını çizerek, kasım ayı diye belirtiyorum.

Teknik arkadaşlardan bilgi almaya çalıştım. D-400 Yolu'na alternatif olarak, otoyolun kullanıma hazırlıklarının son aşamasına geldiğini ve kullanılmaya başlandığını da bu çalışmada tespit ettik. Sonunda, ayrılırken, bu katlı kavşaklara, hele böylesine bütüncül bir müdahale olmaksızın, tekli gözlemler olarak girtişilmesinin son derece hatalı olduğunu, bu kavşakların gerekli olmadığını; çok basit, ucuz, trafik mühendisliği prensipleriyle, mevcut durumda son derece önemli iyileştirmeler sağlanabileceği ve bu iyileştirmeler sağlanırken, kentün bütününe yönelik 91 yılında başlayan planın

revizesi veya yenilenmesi ve buna bağılı olarak da raylı sistemin süratle canlandırılması ve bundan sonra gerekli olabilecek diğerk adımların atılması şeklinde bir teknik raporu Odama sundum ve Odam da ilgililere sundu. Dolayısıyla, sonra böyle bir panelle karşınızdayız. Çünkü 4 kavşağın ihale çalışması başlatılmış ve 1'i ihale edilmiş.

Sayın Başkanım, beni bağışlayınız. Trafik mühendisliği ve trafik yönetimi, ulaşım planlaması, en az kalp hastalıkları kadar en az deprem kadar, en az jeoloji kadar, en az ekonomi kadar, bilim alanıdır, bilimler alanıdır. Nüfusu 2 milyonu aşkın bir kentin, son derece sınırlı sayıda teknik elemanıylave bütüncül kararlar, bütüncül planlar olmaksızın, bilime sırt çevirerek, böylesine adımlar atmanın kesinlikle rasyonel, tekniğine uygun, paranın rantabl kullanıldığı adımlar olmayacağını, çok yüksek sesle, inanarak ve bir bilim adamı şapkasıyla huzurunuzda bir kez daha, bir kez daha yineliyorum.

Nasıl kalbiniz ağrıdığında kalp doktoruna gidiyorsanız, mide kanaması geçirdiğinizde nasıl bir hastane konsültasyonuna gerek duyuyorsanız, 2 milyonluk kentin çok önemli noktalarına müdahale ederken, mutlaka bu konunun uzmanlarına danışmalısınız, bu uzmanları bünyenizde çalıştırmalısınız. Aksi takdirde, doğru kararlar alamayız, adımlar atamayız.

Eğer bilime inanmıyorsak -bu kelimeyi kullanmakta zorlanıyorum, mutlaka inanıyoruz- öncelik tanımıyorsak, o zaman yanlışlar yapmamız kaçınılmazdır. Lütfen, benim yaşadığım kente, Ankara'ya bakmayın. Ankara da bu yanlış yapıyor. Araç sahipliği olarak, bizim önümüzde, ilerimizde giden kentlerin deneyimine bakın. Avrupa Birliği üyesi olmaya çalışıyoruz. Lütfen, Avrupa kentlerinin bu konuda 15-20 yıl önce ve bugün yaşadıkları deneyimleri gözleyin. Orada insanlar nasıl yapmışlar? Ankara'daki gibi, kent merkezlerine katlı kavşaklar mı inşa etmişler; yoksa, başka çözümler mi bulmuşlar? Eğer Ankara'daki gibi katlı kavşaklar, Adana'da planlandığı gibi planlanan katlı kavşaklar bugün Hollanda'da, Belçika'da İngiltere'de uygulanıyorsa, tamam, ben yanlış biliyorum; lütfen, siz de uygulayın. Ama uygulanmıyorsa,

Niçin hız konusunu bu kadar kafaya taktım, niçin kent içlerinde haklı olmadığımıza inanmıyorum.

kadar sırt çevirerek hareket etmesinin, gerçekten ve gerçekten bu ülkenin herhangi bir belediye başkanının, bilime ve deneyime bu olarak çalışıyorlar. Yaklaşık 200 milyon dolar borcu olan bir parkurları olarak çalışıyorlar, insanları öldürmek üzere hız parkurları Gece 23.00'te, sabaha karşı 03.00'te, öğleden sonra 14.30'da, hız yapmaya çalışmıyoruz. Çalışmıyoruz. Ne zaman çalışıyorlar; 6 ay olmadı; çalışmıyoruz, çünkü trafiği taşıyamıyoruz. Siz, güvendiğimiz Ankara'nın katli kavşaklarına bakalım. Tamamlanalı

Lütfen, yarın beraber gidelim, çok beğendiğimiz, çok bakmamız gerekiyor?

hızlara ulaştığını görmemiz için, daha hangi uygulamalara motorlu taşıtların istenmediği halde daver edildiğini ve yüksek gerektiriyor? Katli kavşakların inşa edilmesiyse, kent merkezlerine yaşamamaya çalışmıyız, daha hangi deneyimleri yaşamamız ve kazaların şiddetinin arttığını görmek için, ikisinin bir arada bekleniyor? Hızla, kent içlerinde hızların arttırılmasıyla, kazaların için, kentlerde yılda 3 bin ölü yerine 13 bin ölünün mü yaşamması hiçbir anlam taşımadığını kavrardılar. Bizim bunu kavramamız İnsanların öldüğü kentlerde taşıtların hızlı gitmesinin, akmasının istiyoruz. Dünyanın gelişmiş ülkeleri, insana değer veren ülkeleri sağlamamızın en birincil ödevimiz olduğunu yüksek sesle hatırlatmak olarak da, trafiği aktırmanın da önünde, kentte trafik güvenliğini içinde meydana gelen böyle bir kazada kaybetmiş bir mağdur büyük göğünluğu yayadır. Sadece uzman değil, en yakınımı kent 400 bini kent içlerinde olmaktadır. Kaybettiklerimiz 3 bin insanın içlerinde kaybedilmektedir. Yılda 500 bini aşkın kazanın ortalamaya küçük bir ilçe nüfustur. Sayın Başkaram, bunların 3 bini kent kaybediyoruz. 3-4 bin değil, 10 bin insanımızı kaybediyoruz. Bu, doğru söylemiyoruz, eksik söylüyor. Yılda 10 bin insanımızı Sayın Başkaram, Türkiye'de, trafik kazalarında polis kayıtları alını konuşarak, sunuşu tamamlayacağım.

Müsade ederseniz, iki konuşmacının değinmediği bir başka Lütfen, ya bilime inanın ya da deneyime inanın.

hız bu kadar önemli, müsaadenizle, 8 slaytla bunu da söyleyip, huzurlarınızdan ayrılacağım.

6 ay önce de bu slaytları göstermiştim. İzleyenler için tekrar olacak, ama bıkmadan yineleyeceğim.

Ankara'daki sürücülere, "Şehir içlerinde 70 kilometre saat hızla katlı kavşaktan çıktığınızda, kaza riski nedir?" diye sorun bakalım; hiçbirisi "Çok riskli" şeklinde cevap vermiyor, "Hiç riski yok canım, şöyle geçip gidiyoruz" diyorlar.

Katlı kavşak açıldı ya, hızını, öğleden sonraki saatlerde 80'e çıkarın da, şöyle Adana'nın içine doğru bir girin bakalım. "Emniyetli durma mesafeniz ne kadar artar?" diyoruz. Yüzde 400 artar. Bizim sürücülerimiz -sözüm meclisten dışarıdır- belki de yöneticilerimiz, "Yüzde 25 artar" ya da "Artmaz; benim arabam son model" diye varsayıyor. Sanıldığığının aksine, yeni durumda durma gerçekleşmiyor, 30 kilometre saat hızla yayaya çarpılıyor. Hızınız 58-60 olursa, katlı kavşak, saat 02.30, sabah 11.00, akşam 24.00, 40 kilometre hızla yayaya çarpıyorsunuz. Lütfen, bu çarpma hızları da aklınızda kalsın. 62 kilometre saat hızla giderken, yayayı gördüğünüz yerde yine durma eylemine girişirseniz, duramıyorsunuz; çarpma hızınız 50 kilometre saat.

Sayın misafirler; 50 kilometre hızla bir yayaya çarptığınızda, bu yayanın hayatını kaybetme olasılığı yüzde 80'lere kadar tırmanıyor. Bu, yasal hızdır, şehir içlerinde uyulmayan yasal hızdır. Ama buna karşılık, hız 30 kilometre saate indiğinde, yayanın hayatta kalma olasılığı yüzde 90'a çıkıyor. Onun için, büyük kentlerde, uygar ülkelerin uygar kentlerinde, kent içlerine katlı kavşaklar yerine, hızları regüle eden, hızları azaltan, yayaya öncelik tanıyan, insana öncelik tanıyan, kentle insanı barıştıran, insanı öne çıkaran çözümler uygulanıyor. Ankara'daki gibi 10 şeritli yol yapıp, 50 kilometre saat işaret... Bunlar kalktı, bunlar 100 yıl önceydi. Yol, hangi hızla gidileceğini sürücüye ifade etmeli; geometrisiyle ifade etmeli, düzenlemesiyle ifade etmeli. Yok öyle, tavşana kaç, tazıya tut!

Belediye otobüsünün boyu 14-15 metre. Yine araştırmalar, 50 kilometre saat hızla belediye otobüsünün arkasından sollamaya

başladığınızda, yayayı gördüğünüz anda çarpa hızınız değişmeyeceğini ve 10 yaya dan 8'in öldüğü bir çarpma hızıyla o göcuğa çarpabileceğinizi gösteriyor.

Değerli katılımcılar; kent içlerinde karşıdan karşıya geçerken, aynı böyle bir uçurumdan yürüncesine önemli bir iş yapıyorsunuz.

Her karşıdan karşıya geçişiniz bu kadar önemli.

Zamanımı doğru kullanabiliseydim, kalan bölümde, eğer Başkanım destek verirse, kadrosunda çalıştıracağı genç mühendislere, bir kentte trafik ve hız yönetiminin nasıl yapılabileceğine ilişkin slaytlarım vardı; ama sizi sıkırmak istemiyorum. Eğer Başkanım bu görüntülerden ikna olduyorsa - bunu basit bir soru-cevap şeklinde de söylemiyorum, bütün içtenliğimle söylüyorum- genç mühendisleri, trafik mühendislerini daha fazla istihdam edecektir ve o mühendisler de bu gerçekler ışığında düzenlemeler yapacaktır.

Şimdi, Başkanımın ve siz misafirlerin son kez bu resme bakmanızı rica ediyorum. 30 kilometre saat hızla bir yayaya çarpmanızda yüzde 90 olasılıkla yaya kurtulurken, 50 kilometre saat hızla çarpmanızda neden aynı olasılıkla hayatını kaybediyor? Bu kadar küçük hız değişiminde neden bu kadar büyük değişiklik oluyor? Yine araştırmalar göstermiş; bu hızla çarpmadan aldığımız darbeler ayak kemiklerimizde, 40 kilometre saat hızla aldığımız darbeler kalçaya -bunlar da belki ağır yaralanmalar ve ölümlerle sonuçlanıyor- ama 50 kilometre saat ve üstündeki çarpma hızlarında ise beyin kanamalarına bağlı olarak yaralı olarak kaybediyoruz. Başkanım, bizim bunca kilometreden gelmemizin bir küçük anlamı olacaksa, bilime ve deneyime daha çok yön çevirmenizi sizden özellikle istiyorum. Sadece Adana Belediye Başkanını olarak değil, Türkiye Belediyeler Birliği Başkanı olarak da bunu istiyorum. Lütfen insanları koruyun, lütfen yayaaları koruyun.

Teşekkür ediyorum.

PANEL YÖNETİCİSİ

Teşekkür ederiz.

Çok değişik bir konuda bir sunuda bulundunuz doğrusu; ama bunun altında gerçekler var.

"Acaba Türkiye'nin trafikten kaybı nedir?" diye baktığımızda, diğer ülkelerde yapılmış araştırmalar var, Türkiye'de öyle bir araştırma yok. Yani maddi kayıp nedir? "Maddi kayıp" derken, kişilerin sadece araçlarının maddi kaybı değil; ölümcül bir şekilde yaralanan kimselerin Türkiye'ye değerleri nedir, hastane masrafları nelerdir, iş kaybının getirmiş olduğu giderler nelerdir, bunların hepsiyle ilgili araştırma yapmışlar. Bu araştırmayı İngiltere yapmış. Gelişmiş ülkelerde, aşağı yukarı gayri safi milli hâsılanın yüzde 2,4'ünü kaybediyor ülke. Bu, çok büyük bir rakam.

Gelişmiş ülkelerle ilgili bir inceleme yapmışlar. Orada çıkan rakam, gayri safi milli hâsılanın yüzde 1.2'si kadar. Türkiye'nin Gayri Safi Milli Hâsılası aşağı yukarı 300 milyar dolar. Bunun yüzde 1.2'si 3.6 milyar dolar eder. Bütün ulaştırma sektörüne yatırımın ne olduğuna bakıldığında, Gayri Safi Milli Hâsılanın yüzde 1.5'i civarında oluyor. Yani düşünün; Türkiye, sırf trafik kazaları nedeniyle, her sene, Gayri Safi Milli Hâsılasının yüzde 2.3'ünü bir şekilde transfer ediyor. Neden transfer ediyor? Ölümleri filan saymıyorum, diğer maddi kayıpları sayıyorum; oto endüstrisine finansman olarak sağlıyor. Yani olacak iş değil. Dolayısıyla, çok pahalı bir olay. Ailemizde, çevremizde, trafik kazasına uğramamış ya da hayatını kaybetmemiş ve bu acıyı yaşamamış insan pek azdır. Dolayısıyla, korkunç bir canavarla karşı karşıyayız. Bir ara, "Trafik canavarına dur deyiniz" filan diye resimleri yapılıyordu. Kimse böyle bir canavar görmüyor, kimse o canavarla uğraşmıyor; ama canavar dediğimiz şeyi elimizle yarattık. Hocalarımızın da dediği gibi, bundan böyle çok dikkatli olmamız gerekiyor. Özellikle yöneticilere çok büyük görev düşüyor. Bütün arkadaşlarımız, ulaştırmayı genelden alıp özele kadar indirdiler, Adana özeline kadar da indirdiler.

Bu arada, sorusu olan arkadaşlarımız varsa, kağıtlar dağıtılabilir,

Evvela, buraya kadar teşrif edip, Adanali arkadaşlarımıza geniş vakit ayırdığımız için, sizlere teşekkür ediyorum.

Aytaç DURAK

Buyurun.

Sayın Başkânım, sizin söyleyeceğiniz birkaç söz var mı acaba? varsa, sorularımızı alacağız.

Efendim, bizleri dinlediğiniz için çok teşekkür ederiz. Sorularımız Çünkü kent merkezlerine ziyaret son derece karmaşa yaratıyor. vasıtasıyla olabiliyor. Dolayısıyla, kent merkezleri de rahatsız. zorundasınız. Bu, kredi kartıyla ya da alınacak herhangi bir kart sayacılar var; aracınız kent merkezine girdiği zaman para ödemek çevresinden kent merkezine giriş yapıldığı zaman, otomatik yapılıyor. Bazi kentlerde şöyle bir uygulama var: Kentin çok önemli oluyor. Bu, yeni teknolojiler sayesinde çok kolaylıkla binek arabada sahiplerinin giriş-çıkışlarının kontrol altına alınması vatandaşlarımızın kent merkezinde rahat nefes alabilmesi için, Özellikle trafiği keşmekeş haline gelmiş olan şehirlерimizde durumunda. Çevre kirliliğini azaltan, enerji sarf etmeyen yollar vermemiz lazım. Bisiklet yolları bedava ulaşım sağlayan yollar kentlerimizde, yaya yollarına ve bisiklet yollarına çok önem şartına bakmaları lazım. Özellikle Adana gibi yerlerde, düz olan bugünün teknolojisine uygun ve rasyonel bir şekilde kullanma kurumlar var. Yerel yöneticilerimiz, finansman kaynaklarını da yapıyor; ama İstanbul'da, kentel ulaşımı sağlayan çok değişik lazım. Bu, genellikle küçük kentlerde belediyeler vasıtasıyla Üçüncüsü, kentel ulaşımın bir yetkili kurum tarafından yönetilmesi İkincisi, yerel yöneticiler uzun vadede düşünmek zorundadırlar. kullandığı iyi bilinmelidir.

mutlaka bilinmesi lazım. Arazinin nasıl kullandığı, kentin nasıl ulaşım planlaması yapılırken, arazi kullanılmasıyla ilişkili verilerin birkaç madde söylemek istiyorum. Burada önemli olan şey, kent Bundan önce, "Kent ulaşımını ana ilkeleleri nelerdir?" diye, süzülmuş yazılı olarak verebilirler. Bir tur da soru-cevap turu yapacağız.

Ben, buraya, 70 kilometre uzakta bulunan Kozan İlçemizin merkezindeki bir toplantıdan bu toplantı yerine 45 dakikada geldim. Yani demin sayın hocamın da belirttiği gibi, Adana'da trafik tıkanıklığı söz konusu değil; iş saatleri de dahil.

Evvela, bu tespitlerden dolayı teşekkür ederim. Yalnız, bazı verilerde bir yanlışlık var. Biz, hiçbir kavşak ihalesi yapmadık. Siz, galiba bu doneleri yanlış aldınız. Biz, sadece mevcut bir kavşağın hatasının düzeltilmesi için, bir onarım ihalesi yaptık. İki tane altgeçidimiz var.

Arif MERDOL (Panel Yöneticisi)

"Bundan sonra da yapmayacaksınız anlamı çıkarıyorum bundan.

Aytaç DURAK

Ben, zaten köprülü kavşaklardan yana değilim. Ben, genç yaştan beri dünyayı dolaşan, dünyanın her tarafını birçok defa gezen ve ilk Belediye Başkanlığına geldiğim 1984 yılında, Belediye Meclis üyelerimizin tamamını, Belediyemizin parasıyla 1 aylığına seyahat kararı alan bir meslektaşınızım. Hal böyle olunca, size intikal eden rakamlar, veriler biraz yanlış oluyor. Buna göre konuşursak, daha sağlıklı karar verme şansına sahip olabiliriz.

Bir başka husus, Sayın Erhan Öncü hocamızın merak ettiği rakamlar var; onları acaba nereden buldular? Kuzeyde, raylı taşıma sisteminde yaptığımız bir güzergâh değişikliğinin 30 milyon dolar artış getirdiğini söylediniz. Bu rakamları herhalde bir yerlerden aldınız. Kaynağına inerseniz, doğru olmadığını göreceksiniz.

Diğer taraftan, yeni gelişme alanlarımız daha da kuzeybatıya doğru gideceğine göre, size göre belki uygun değil; ama bize göre daha uygun olacağı kanaatindeyiz. Yine raylı taşıma güzergâhının güneye inmesini eleştirdiniz. Ben, ona hiç iştirak edemem. Güneyde ulaşım sıkıntısı had safhadadır. Güneydeki insanlarımızın D-400'deki kavşağa kadar, metroya binmek için başka vasıtalarla gelme şansları yok denecek kadar azdır. Belediyelerin ekonomik gücüyle, Saydam Caddesi'ni, Eminağa Caddesi'ni genişletme

şansınız yoktur. O halde ne yapacağız? Orada yaşayan dar geliri, özellikle kenar mahalle dediklerimiz, güneyde tıkanmış, sosyal altyapıya sahip olamamış insanlarımızın ayağına metroyu götürüyoruz. Güneye gitmekle, oraya apartmanlar gitmeyecektir. Konuşmamızda, "Apartmanlar gidiyor" dediniz. Hayır, oraya asla uygunluk vermedik, yüksek yapı vermedik. Ben, 1984'ten bu yana, şehrin hep kuzeye gitmesinden yanayım. Tarım alanlarına doğru gitmenin, hem insan sağlığı açısından, hem şehircilik açısından, hem de tarım alanlarımızın yok edilmesi açısından son derece yanlış olacağı kanaatindeyim.

Yanlış anlamadıysam, raylı sistemin güneye gitmesi noktasında, "İnsanlardan uzaklaştı" şeklinde anladım. Tam tersine, insanların ayağına götürdük.

Özete, bu panelden Adanahların yararlanacağını, arkadaşların istifade edeceğine kanıyım; ben de dahil. Uyarılıma teşekkür ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

PANEL YÖNETİCİSİ

Teşekkür ederiz Sayın Başkan.

Efendim, burada bir soru var; sorunun kime yöneltildiği belli değil.

SALONDAN

Efendim, Karakuş beye.

PANEL YÖNETİCİSİ

Peki.

Efendim, Sayın Öncü'ye söz vereceğim.

ERHAN ÖNCÜ

İsterseniz, bazı soruları okuyarak cevaplandırabilirim. Cüneyt Erginkaya, "Raylı sistemin başlangıç kesiminde yaklaşık 30 bin nüfus görünmektedir. Ancak, bu nüfus oraya taşınmadığından,

batıya doğru tüm yerleşimlerle birlikte otobüs ve minibüs kullanılmaya devam edeceğinden, bu başlangıç yeri doğru mudur? Başlangıç depolama yerinin tepeleri oyarak geçmesi doğru mudur, daha mı ucuzdur? Ucuz değilse, neden orası seçilmiştir" diye soruyor.

Dediğim gibi, raylı sistem -dünyadaki bütün raylı sistemler öyle- özellikle konut alalarında besleyici sistemlere bağımlı olmak zorundadır. Raylı sistemin kapasitesi arttıkça, talep arttıkça, istasyon aralıkları açılmakta, talep düştükçe de yaklaşmaktadır. Bu da orta boy bir raylı sistem ve muhakkak yolcularını, yani talep tahminlerinde öngörülen yolcuları besleme hatlarıyla alacaktır. Dolayısıyla, bu tür sorunlar, yolcu çekme ya da yolcuya erişim sorunları, sistem açılmaya başladığında, aktarma sistemleriyle, besleme hatlarıyla çözülebilir niteliktedir. O koridor da yoğun bir koridordur, orada da olabilir; ama depo yeri konusunda, İnşaat Mühendisleri Odasının hazırladığı dokümanları da inceledim. Hatta, Ulaştırma Bakanlığı, Bayındırlık Bakanlığının hazırladığı komisyon raporları, Cumhurbaşkanının görevlendirdiği komisyon inceleme raporlarında, bir yerlerde 30 milyon dolar düzeyine ulaşan bir depo maliyeti oluştuğu ortaya çıkıyor.

Başkanımızın, güneye inmesi konusundaki eleştirilerine katılmıyorum aslında. Metronun azıcık güneye dokunmuş olmasıyla, oradaki insanlara bir yarar sağlamıyorsunuz. Metro, kuzeydeki konut alanlarını alıp kent merkezine getiren nitelikte bir raylı sistem. Yani yapısı itibarıyla, kuzeydeki yüksek katlı konutlardan alıyorlar, insanlar kent merkezinde çalışmaya geliyorlar. Metronun başlangıç ve bitiş noktalarının oturmuş şekli o. Dolayısıyla, kuzeyden gelen insanlar güneye az bir halka yapıp geliyorlar diye, "O hat güneye hizmet ediyor" diyemeyiz. O hat, güneydeki tarihi bölgenin içinden geliyor olabilir; ama o bölgede yaşayan insanlar için, muhakkak ikinci ya da bir üçüncü aktarma gerekecektir. Yani bu raylı sistem, kuzeydeki konut alanlarından kent merkezlerine yolcu taşır, geriye de akşam götürür. Temelinde budur ve de sadece bir koridora hizmet eder. Dolayısıyla, bu insanlar nerede çalışacak, ona bakmak lazım. Kuzeydeki yüksek

Aşlnda bunu daha fazla tartışmanın da bir anlamı yok; çünkü biz, planları hazırlarken, model gelişmesi yaptık, nüfusları koyduk, 20 yıl sonrasının talep tahminini yaptık. Sonuçta, o güzergâh değiştirildi. Bizim, o kararı alırken düşündüğümüz sakıncalar ortaya çıktı. Bu da bir anlamda bizim önerdiğimiz güzergâhın

ERHAN ÖNCÜ

Sayın Başkan, bir rakam vereyim. Genellikle raylı sistemin geçtiği bölgelerde tavsiye edilen rakam, kilometre kare başına minimum 4 bin kişi. 6 bin-9 bin arası rasyonel diyorlar. Kilometrekare başına seyahat edecek insan sayısından bahsediyorlar. Eğer böyle bir şey varsa, dünyanın koyduğu kriterlerden bir tanesi bu. Umarım, öyle bir kriterle yapılmıştır.

PANEL YÖNETİCİSİ

Hepsi raporlarımızda var. Şu anda, 15 sene önceki şeyi aklımda tutamam. Ama hava fotoğraflarına bakarsanız, güneysindeki bina sayısı ve yoğunlukla, sizin yarattığınız o yeni Adana'daki karşılaştırmayacak düzeyde.

ERHAN ÖNCÜ

Hocam, affedersiniz. D-400'ün güneysinde, sadece Seyhan'da, ova tarafında, size göre ne kadar kişi taşıyor?

SALONDAN

katlı binalardaki konut alanlarından metroyla gelen insanlar da büyük bir oranda D-100'ün üzerinde çalışacaklar. Çünkü arkadaki 2-3 katlı yapılaşmaya karşılık, yukarıdakiler 8-10 ve daha yüksek katlı yapılar D-100 üzerinde. Zamanla, dönüşümle birlikte, buradaki konut alanlarının hepsi işyerine dönüşeceği için, daha fazla insan oraya gitmeye çalışacak. Söylemek istediğim budur. Dolayısıyla, metronun aşağıya inmesi, güneysdeki insanlara hizmet edecek; çünkü onlar eğer metroya biniyorlarsa...

doğru olduğunu gösteriyor.

Bir diğer soru, Nuri Hasdemir tarafından geliyor. "Adana'da yapılan ulaşım, 15 senedir Adana gündeminden düşmemektedir. Bir vatandaş olarak, yapılan metro mu, raylı sistem mi, toplu taşıma mı, anlamış değilim. İkinci husus, ulaşım işine başlarken, bu inşaat ve ulaştırma masrafını neden ... Bunun sorumlusu kimse, yapılan yanlış hesaplar neden halkın önünde açıklanmıyor? Ki, Adana'da şehir içi alt geçişler de devam ediyor. Büyükşehir Belediyesi, kaldırımlara park edilen arabaları ne zaman denetleyecek?" gibi soruları var.

"Bu, metro mu, raylı sistem mi, toplu taşıma mı?" diye bir soru var. Bunlar iç içe geçmiş şeyler. Biz, bütün hepsine raylı sistemler diyoruz. Caddede, diğer trafikle birlikte giden raylı sistemler tramvay olarak adlandırılıyor. Onları ayırırsanız, hafif raylı sistemler başlıyor. Ama raylı sistemi tamamen kesişmesiz ayırdığınızda, hafif metro tanımına geliyorsunuz, ondan sonra ağır metro ve banliyö şeyleri geliyor. Buradaki niteliğiyle baktığımızda, Adana'da yapılan bir hafif raylı sistemdir, hafif metroya yakın kapasitesi olan bir sistemdir. Her ne kadar kapasitesi 22-25 bin düzeylerinde olsa da, Ankaray'da olduğu gibi, yüksek standartlı kapasitesi orta düzeylerde kalan bir sistemdir. Şehir içi alt geçişlerden kastı yaya mı, onu bilemiyorum. Arabaların kaldırımlara park etmesi de, genelde tüm kentlerimize özgü bir sorun ve de yeni yasal çerçeve değiştirilmesine rağmen, bir kültür sorunu.

Mehmet Faruk Karataş'tan, "Raylı sistem güzergâhını seçerken, hangi faktörlere göre bu güzergâhı seçtiniz? Turgut Özal Bulvarı'nda hafif raylı sistem önerilemez mi? Şimdiki güzergâhın rantabl olacağından emin misiniz?" diye sormuş.

Çok çeşitli kriterler var; ama dediğim gibi, en çok kullanılan yöntem model yapılması. Biz de önce 16 tane ayrı alternatif hazırladık. Yani yöntem şu oluyor: Sayımlar, anketler yapıyorsunuz, kentteki mevcut durumu belirliyorsunuz, bilgisayar modeline yansıtıyorsunuz. Ondan sonra, kentin 20 yıl sonrasındaki nüfus düzeylerini koyuyorsunuz. Her mahallede 20 yıl sonra kaç kişi çalışacak, kaç kişi yaşayacak, kaç işyeri var, kaç okul dersliği var,

Efendim, soruyu ben yönelttim. Örneğin, acil eylem planı yapıyorsunuz. Oradaki çalışmanın eksikliği veya yanlışlığı görüyorsunuz. Çünkü öncelikli olarak, metro, nüfusun yoğun olduğu kesimden ziyade, az yoğunluklu bir nüfusa hitap edecek. Halbuki, öncelikli olarak bu yörenin trafiğini çözmemiz gerekiyor. Bu raylı sistemi koyan araştırmacı arkadaşlarımız doğru koymamışlardır; çünkü asıl yoğunluk burada. Mesela, Turgut Özal Bulvarı'nda, dünyanın her tarafında görüldüğü gibi, daha hafif raylı bir sistem-tramvay gibi- düşünülebilirdi. Ama ne yazık ki, eğer 5 sene önce bu raylı sistem geliştseydi, çalışmayacaktı. Demek ki, herkes hata yapabiliyor. Bu bilimsel araştırmalarda da bazen hata yapabiliyoruz.

MEHMET FARUK KARATAŞ

Bunları koyuyorsunuz ve bu modeli çalıştırıyorsunuz. Yani şehir, 20 yılı yaşamadan, 20 yıl sonrasını bilgisayarda görüyorsunuz. 20 yıl sonra ortaya çıkacak sorunları gördükten sonra, bunları gözecek alternatifleri geliştiriyorsunuz. "Buraya bir raylı sistem olsa, şuraya otobüs yolu olsa, şöyle bir minibus hattı koyarsam, şuraya şunu yaparsam" vesaire. Biz, ondan sonra bu alternatiflere karar verdik; ama buna karar verirken, başka maliyetleri de göz önünde bulunduruyorsunuz. O zaman, Karaisali Yolu yeniden açılıyordu, bir olanaktı ve o güzergâhı kullandık. Şunu bir kez daha vurgulamak istiyorum: Bu güzergâha öneriler raylı sistem, sadece o güzergâha hizmet edecek bir altyapıdır, kentin ulaşım sorunlarını çözmeyecektir. O koridoradaki, o yelpazedeki, o pasta dilimindeki insanlara yetebilecektir. Oysa, Adana, bir süre böyle pasta dilimine sahip; üstte daha büyük pasta dilimleri, güneyde daha küçük pasta dilimleri. Bütün bu pasta dilimlerine hizmet edecek ayrı çözümler geliştirilmeli. Bazı koridorlar, otobüs yolları, diğerlerinde başka önlemler, bütün bunların yapılması lazım. Bizim yaptığımız eğitim, bir raylı sistem etüdüydü. Farklı alternatifler geliştirdi, ama kentin bütününe kapsayacak daha ayrıntılı çözümler ve alternatifler getirecek bir ulaşım ana planı yapılmalıdır. Zaten bizim yaptığımız çalışmanın üzerinden 15 yıl geçmiştir. Bir anlamda, o artık antika olmuştur.

ERHAN ÖNCÜ

O koridorda raylı sistem yapılması mümkün değil; orada tamamen yeraltına inmeniz gerekiyor.

MEHMET FARUK KARATAŞ

Bir konuşmacı arkadaşımın dediği gibi, iyi yol trafik içindir. Yani bu, ulaştırmanın bir kuralıdır. Nitekim, bunu Boğaziçi Köprüsü'nde de gördük. 15 sene sonra olabilecek bir köprünün dolgunluk oranı bir 5 sene sonra doldu, bir ikinci köprü, üçüncü köprü oldu. Yani şunu söylemek istiyorum: Öncelikleri ele alacak olursak, projeksiyon olarak, şu andaki sistem seçimi yanlış. Bunun yerine, Turgut Özal civarındaki bir sistem seçilseydi, Adana için daha iyi olurdu düşüncesi içerisindeyim.

Teşekkür ediyorum.

ERHAN ÖNCÜ

Bir diğer soru bana ve Sayın Acar'a sorulmuş. "Adana'da ilk raylı sistem projesi 85 yılında Çukurova Üniversitesi tarafından gündeme getirildi. Zamanın Belediye Başkanı Sayın Aytaç Durak tarafından desteklendi. Proje, zamanın Ulaştırma Bakanlığı, DPT, DDY tarafından desteklendi. Hatta, DDY tarafından, Adana 6. İşletme Genel Müdürlüğüne geldi. Belediye Başkanı, bu projeyi baştan sona desteklerken, son anda protokolü imzalamaktan imtina etmişlerdir. Ardından, Adana'ya ilk defa 10 adet körüklü otobüs gelmişti. Acaba geçen 20 yıl içinde Adana'ya gelen körüklü otobüslerin sayısı nedir, bunlardan kaç tane hurdaya ayrılmıştır? Çukurova Üniversitesinin öğrenci nüfusu 40 bine ulaşmaktadır. Projelendirilen raylı sistem belirtilen yılda başlatılıp bitirilmiş olsaydı, Adana'nın önemli bir sorunu ortadan kalkmış olacaktı ve hem de Ceyhan ve benzeri güzergâhlarda ikamet eden insanlarımız kolaylıkla üniversiteye erişebilecekti. Acaba bu gözden geçirilebilir mi?"

Ne diyebileceğimi bilemiyorum. O proje konusundaki ayrıntılı bilgileri bilmiyorum. Sanıyorum, bütün otobüslerden sadece 4'ü

Efendim, her iki yolun birleştiği yer kavşaktır.

SALONDAN

(Belediye Başkanı)- Kavşağı bir taraf eder misiniz; kavşak nedir, köprülü kavşak nedir?

SALONDAN

Teşekkür ediyorum.

konuya değinir.

detaylı bilgiler almıştık. Eğer ihtiyaç duyarlsa, Oktay bey de bu olmak üzere, Belediye yetkililerinden, düşünülen kavşaklarla ilgili Niye Oktay beyden önce söz aldım? Biz, Oktay bey de dahil geçmesini istiyorum.

bir toplantı olduğunun tespit edilmesini istiyorum, kayıtlara en azından bu toplantının, zamanlama açısından son derece yararlı bir şeyi ben de düşünmüyorum" şeklinde bir ifade kullandı. Ben, açıklamaları işaret ederek, kavşaklarla ilgili olarak, "Zaten böyle ve bizim daha önce meslek örgütleri olarak kamuoyuna yaptığımız Sayın Büyükkşehir Belediye Başkanımız, bu toplantıdaki akış Teşekkür ederim.

SALONDAN

Kısa olmak kaydıyla.

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın Başkan, bir-iki cümle söylemeye izin verir misiniz?

SALONDAN

ilişkisi değerlendirilmelidir. körtükli otobüs. Raylı sistemin şu andaki halıyla bu güzergâhı kesinleşmiştir, kemikleşmiştir; ama bundan sonraki aşamalarında gözden geçirilmekte. Değiştirilmesi de gereklidir; çünkü önerilen şekilden çok farklı niteliktedir. Kentin özellikle kuzey merkezyle

SALONDAN

(Belediye Başkanı)- Efendim, altgeçit, köprülü kavşak mıdır?

SALONDAN

Katlı çözümdür.

SALONDAN

(Belediye Başkanı)- Eğer hocamın kastettiği köprülü kavşaklarsa, taraftar değilim; ama altgeçitlerse, onu tartışabiliriz.

Yrd. Doç. Dr. CUMHUR AYDIN

Başkanım, hızı ve trafiği regüle etmemizi engelleyen her türlü adım, benim katlı kavşak tarifim içine giriyor. Sizin, "Battı-çıkı" dediğiniz veya alttan geçtiğiniz şey de, benim tarifime göre, kenti motorlu taşıt trafiğine boğduracak, hız ve trafik yönetimini oradan kaldıracak adımlardır. "Kavşak yapmayacağım" sözünüze, bu battı-çıktıları da dahil etmişim, öyle zannetmişim, hâlâ da öyle zannediyorum.

SALONDAN

(Belediye Başkanı)- Merkez Parkı'nın, güneyde, eski vilayetten gelen bölümünde, yayalar geçmesin diye, Merkez Parkı'nın yanındaki boş araziye otopark yapacağız. O otoparka alttan girsinler diye bir alt geçit yapıyoruz. Siz, buna kavşak mı diyorsunuz? İki tanesi öyle. Orada otopark var; otoparka gireceğiz. Karayolunun üstüne çıkmak istemiyoruz. Güneyden, eski vilayetin oradan gelen araçlar trafiğe girmeden, alttan Merkez Parkı'na girecek ve altta otopark olacak.

PANEL YÖNETİCİSİ

Devamlı olmadığı için, ona kavşak demiyoruz.

SALONDAN

(Belediye Başkanı)- Onlar otopark efendim.

İki tanesi bu, bir tanesi Celal Bayar Köprüsü'nün ıslahı. O, yeni bir ihale değil ki. Planı tartıştız.

PANEL YÖNETİCİSİ

Efendim, buraya teşrif ettiğiniz için teşekkür ederiz.

SALONDAN

(Belediye Başkanı)- Efendim, biz, her türlü tartışmaya, her

zeminde açtık. Hepimizin birbirimize karşılıklı vereceği çok şeyler vardır. Yani biz, sizlerden alacağımız gibi, pratik tecrübesi olan arkadaşlarımızdan da sizlerin alacağı şeyler vardır.

Teşekkür ediyorum.

PANEL YÖNETİCİSİ

Teşekkür ederiz Sayın Başkan.

SALONDAN

Sayın Başkan, kavaşak yapacağımıza ana plan yapmanız.

PANEL YÖNETİCİSİ

Efendim, sözü soru almıyoruz.

Buyurun Sayın Oktay Karakuş. Size yöneltilmiş iki tane soru var; kısa kısa cevap verirsiniz, memnun olacağız.

OKTAY KARAKUŞ

Hüseyin beyin bir yazılı sorusu var; "Belediye otobüsleri neden duraklara giremiyor? Belediye durakları neden birbirine çok yakın? Bu otobüs güzergâhı neden çok dolambaçlı? Otobüsler neden ana akslardan gidip gelmiyor? Yıllardır neden alt geçitler yapılıyor? Kuzey Adana'yı güneşe bağlayan yollar neden açılmıyor? Adana, genişliyor, genişliyor, kentsel dönüşüm uygulanıp atlayıp sorunları

azaltılmıyor? Belediye tarafından, otobüs ve dolmuşlar neden disipline edilmiyor? Durakları belli değil. Sürekli olarak trafiği tehlikeye atıyorlar" diyor.

"Belediye otobüsleri giremiyor" dediğiniz noktalar, belki Adana'nın eski kent dokuları olabilir. Çünkü kaldırım çok dar. Ama mesela, Turgut Özal'daki uygulamalarımıza bakarsanız, her otobüs veya toplu taşıma aracı için indirme-bindirme yerleri yapıyoruz.

"Belediye durakları neden birbirine çok yakın?" demişsiniz. Vatandaşlar biraz buna tepki veriyorlar. Biz, aslında mesafeyi uzatıyoruz, birbirine çok yakın kurmak istemiyoruz.

"Otobüsler neden ana akslardan gidip gelmiyor" demişsiniz, ama ana akslarda çalışıyor. İşaret ve şeritlerde eksiklik olabilir; ama Belediyemiz, bunları gündeme alacaktır.

"Alt ve üst geçitler neden yapılmıyor?" demişsiniz. Biz, tarafız ve uygun yerlerde bu çözümlere yöneliyoruz. Yalnız, üst geçitleri Adana'da yaptırmak istemiyoruz, kentimizi çirkinleştirmek istemiyoruz, daha çok yaya geçitlerine olanak tanımak istiyoruz. Adana'yı güneye bağlayan yollar üzerinde hassasiyetle duruyoruz. Biraz önceki sunumumda da bahsettim. Yalnız, burada düzenleme eksiklikleri var. İlçe belediyelerimizin uygulamalarının tamamlanmasının akabinde, Büyükşehir Belediyemiz bu yolların açılması konusuna en kısa sürede başlayacaktır. Bu yönde çalışmalarımızı var. İlçeleri de sıkı bir şekilde takip altında tutuyoruz.

Bence, genişleme değil, Adana geliyor. Hocalarımın, "Eğer işyerinde yemek yiyorsanız, evinize gidip yemek yemiyorsanız, o şehir artık büyük bir kent olmuştur" diye bir tabiri vardı. Ben, yemeğimi hep işyerimde yiyorum. Demek ki, Adana da gelişmiş.

Kentsel dönüşüm uygulanıyor, yani uygulanmıyor diye bir şey söz konusu değil. Belediye olarak, çeşitli zamanlarda bunun duyurusunu yaptık ve üzerinde hassasiyetle duruyoruz, çok sıkı takipçisiyiz. Seyhan'da iki noktada, Yüreğir'de, Yavuzlar Mahalle'sinde, en kısa zamanda bu dönüşümü hayata geçireceğiz.

Biz, kurallarla, yaptırımlarla, halk otobüslerini ve minibüsleri

disipline ediyorsunuz; fakat şoförlerin disiplin siz davranışlarından bahsediyorsanız, o, biraz da kültür olayı diye düşünüyorum. Selçuk Gondermez bey, "Kente yapılan yatırımların projeleri uygulamadan önce kamuoyuna neden duyurulmuyor?" demiş. Ben, buna katılmıyorum; yani biz duyurmuyorsak, odalarımız bunu duyuruyorlar. Yani bu yönde bir kuşku yok. Ama biz de, yaptığımız her yatırımı mutlaka yerel basında duyuruyoruz. "Adanahılar, nerede, neyin, ne zaman, kaç paraya yapacağım ve bu yatırımın ne kadar sürece tamamlanacağını bilmeğe hakları yok mu?" Tabii var. Yani basından takip ederseniz, bundan haberdar olabilirsiniz. Ama belki şu yönde bir rahatlama olacak: 2007 yılında Stratejik Planın yürürlüğe girmesiyle, Internet ortamında, büyük yatırımlarımızı ve faaliyetlerimizi kamuoyuna deklare edeceğiz. Bu, belki vatandaşlarımız açısından, sivil toplum örgütleri açısından daha iyi bir takip yöntemi olacaktır diye düşünüyorum.

Altan bey, "Büyükkşehir olarak, daha ne kadar süre bireysel oto trafiğini rahatlatacak amacıyla yaya kaldırımlarını daraltarak, yollar genişletilecek ve otoparka dönüşüme devam edeceksiniz?" diyor. Biz, yolları genişletmiyoruz. Bilakis, yaya kaldırımlarını genişletmiyoruz ki, bunun en bariz örneği, Turgut Özal'daki uygulamalarımızdır. Buradaki bütün araç parklarını engelleyerek, buranın yayalara ait olması şeklinde bir proje geliştirtiyoruz. Turgut Özal'da gördüğünüz zihniyet, Adana'nın her noktasında aynıdır; yani Büyükkşehir Belediyesi'nin yaklaşımı budur ve böyle bilinmesi lazımdır. Mesela, Atatürk Caddesi için böyle bir şey söyleyebilirsiniz; ama Ziya Paşa, Gazi Paşa gibi noktalar çok ekstrem noktalardır. Yani Atatürk Caddesi'nde eğer bir park ihtiyacı olanak tanımasanız, bu sefer, kaldırım ısgallieryle, apartmanların giriş katlarının ısgallierle karşı karşıya kalıyorsunuz. Dolayısıyla, Atatürk Caddesi'nde bir otopark düzenlemesine girmemiz, tamamen bir zorunluluktan kaynaklanan bir şeydir. Genel otoparkların yapılmasıyla belki bu ihtiyaç kalmayacaktır; ama maalesef, buna da imkân tanımıyor. Adana'da, Atatürk Parkı'nda bu bina yıkılırsa, aslında merkezi bir otopark

oluşturulmasını ve bütün o bölge çalışanlarının bu otoparkı kullanmasını çok istedik; ama o zaman, bazı dernekler çok karşı çıktılar. Bunu da yapmak istedik. Belki bu noktaya getirmek istemedik; ama biraz zorunlu olduğu için, bu şekilde gerçekleşti. Bir mimar olarak, çok yanlış bir uygulama olarak görmüyorum ki, bu yönde de vatandaşların çok fazla sayıda talebi oldu.

SALONDAN

Yalnız, siz, "Yaya kaldırımlarını daraltmıyoruz; aksine, genişletiyoruz" derken, bir taraftan da Atatürk Caddesi'nde ve diğerlerinde yaya kaldırımlarını daraltarak, otoparka dönüştürdüğünüzü kabul ediyorsunuz. Bu, daraltma değil de, nedir?

OKTAY KARAKUŞ

Tamam, ama bir zorunluluktan kaynaklandığını söylüyorum. Yani otopark imkânı olan yerlerde yaya geçişlerini mümkün mertebe geniş tutmaya çalışıyoruz.

Kentimizde sağ şerit kullanılmakta, yolun da şerit çizgileri ikişer çizgi. Bu eksiklikler Belediyemizin programındadır.

"Özel toplu taşıma otobüsleri, dolmuş ve servislerin sabit durak sistemi ve bunun denetimini yapmayı düşünüyor musunuz?" deniliyor. Sabit durak sistemi kent merkezinde düşünülüyor. Bunların zaten kent merkezi içerisinde bir sabit durak sistemine geçmesinin, kent trafiği açısından olumsuz etkileri olacaktır. Şehrin dış bölgelerinde sabit durak sisteminin değerlendirilmesi daha uygun olur diye düşünüyorum.

"Metro vagonlarının, yağmurda, çamurda, açık bir alanda çürümeye terk edildiğini görüyoruz. Daha metro hattı bitmeden vagonları satın alan kim ve hangi anlayıştır? Bu kadar basit bir hesabın yapılması düşünülecek midir? Vagonlar yerine, o paraların metro hattı yapımına ayrılması ve daha çok vagon sağlanması nasıl düşünülmüştü?" diye sorulmuş.

Biliyorsunuz, bu iş, ihaleli iştir ve her işin bir programı vardır.

Bu, Tabip Odasıyla ilgili bir şey değil; yani daha çok Belediye Meclisimizi ilgilendiren bir konu. Ruh Sağlığı Hastanesinin çok daha uygun koşullar içerisinde bir alanda değerlendirilmesi gerekiyor; çünkü sürekli gidişgelis imkânı olmayacak bir hastane. Ruh sağlığının söz konusu olduğu bir yerde de daha kapsamlı bir hastanenin değerlendirilmesi, şu andaki Numune Hastanesinin olduğu yerde de trafik yoğunluğu yaratmayacak bir düzenleme yapılması yönünde bir öngörümüz var.

Elektrik Mühendisleri Odası Başkan Yardımcısı Mehmet bey, "Önem sırasına göre, raylı sistem güzergâhı nasıl olmalı? Adana'da yapılması yılan hikâyesine dönen hafif raylı sistemin güzergâhı planı bu şartlara uyuyor mu?" diye sormuş. Bu, zaten biraz önce tartışıldı. Erhan bey de daha önce bu proje içerisinde yer almıştı ve bu açıklamaları yaptı.

OKTAY KARAKUŞ

Tabip Odasına danışarak yapıyorsunuz, değil mi?

SALONDAN

değişikliğine yönelik bir talebimiz var.

Fuat bey Komisyon Başkanı. Numune Hastanesinin yer yönünde girişimler var. Şu anda, Meclis Komisyonumuzda da nedeniyle, uzun zamandır, bu hastanelerin şehir dışına çıkartılması bu hastanelerin yoğun sirkülasyonu sebebiyle sıkıntıya girmesi bölgelerde çok yoğun trafik oluşturmaya ve kent trafiğinin, özellikle Aslında bu, Belediyemizin politikaları içerisinde. Hastanelerin bu değerlendiriyor musunuz?" diye sorulmuş. Tabii değerlendiriyoruz. SSK hastanesinin hafta içi ve hafta sonu görünümünü hiç düşünüyorlar mı ve nasıl? Hastaneler bölgesindeki, Numune, eski "Kent içi ulaşım ile iç içe olan park sorununu halletmeyi zaman içerisinde göreceğiz.

bu vagonların çalışacağına kefiliz. Adanahlılar olarak, bunu da sistemlerle, vagonlarla ilgili işlemler zamanında bitirilmis. Biz, İnşaat safhasında aksamlar olmuştur; ama elektromekanik

"Dünyada, vagonların yapımı dahi bu kadar uzayan ikinci bir raylı sistem var mı? Bu gecikmenin bedeli kime çıkarılmış?" diye sorulmuş. Bunu Hükümete çıkarmak lazım. Zaten kamuoyunda da bu biliniyor. Çünkü Belediyemizin, bu gecikmeden dolayı herhangi bir kusuru yok.

Mehmet bey, "1996 yılında, elektronik-mekanik aksamlar günümüz teknolojisiyle uyum içinde olacak mı; yoksa, 2010 yılında, 1996 model sistemlerle nostaljik yolcu taşıması yapılması mı düşünülüyor?" Bu proje gerçekleştirilirken, "Bir yıllık bir vagon alalım, bu vagonu kullanalım, bir sonraki yıl yeni bir vagon alalım" şeklinde bir öngörümüz olmadı. Yani çok uzun süreli bunlar da planlanmıştır, teknik anlamda düşünülmüştür. Burada da bir sıkıntı yoktur. Yani bu vagonlar, günün şartlarına uygun, insanların rahat bir şekilde ulaşımını sağlayacak ünitelerdir.

PANEL YÖNETİCİSİ

Teşekkür ediyoruz.

Buyurun.

Yrd. Doç. Dr. CUMHUR AYDIN

Ben, Türkiye Trafik Güvenliği Projesinde çalışırken, 1999 yılı İsveç Ulusal Trafik Güvenliği Programını, Ulaştırma Bakanının imzasıyla gördüm. Aynen şöyle başlıyordu: "1999 yılında, İsveç'te öngördüğümüz hedeflere varamadık, başarısızız. Önce başarısızlığımızı tespit ediyoruz." Bakan, açış yazısında, ondan sonra nasıl tedavi edileceğini tartışıyordu. Allah aşkına, hiçbir konuda hiçbir olası hatayı kabul etmeden, sürekli savunarak, nasıl iyiye doğru adım atarız? Ben, bunu anlamakta zorluk çekiyorum.

MEHMET DAĞVAR

Sayın Başkanım, Oktay beye sorum vardı, cevaplanmadı. Bu işin muhatapları da burada.

OKTAY KARAKUŞ

Bu ekte görülen kavşakta bir düzenleme yapılmasını ve yol açımını istiyorsunuz. Biz, Belediyede bu konuyu 5 defa görüştük. Bu konunun daha çok ilçe belediyesini ilgilendirdiği, ilçe belediyesinden takip edilmesi gerektiği, akabinde Büyükşehir Belediyemizin bu yol açımına yönelik bir girişim başlatacağı şeklinde daha önce bilgiler vermiştim. Dolayısıyla, bu konuda arkadaşlarımız da takip yapıyor; ama sizlerin de takip edip, işin gelişme safhasında bize bildirmeniz durumunda, bu projede herhangi bir aksamamız olmuyor.

MEHMET DAĞVAR

Ben, bir vatandaş olarak, bu işi götürebildiğim kadar götüreyorum; ama ben, bir vatandaş olarak ne kadar götürebilirim? Burası çok önemli bir kavşak olduğu için söylüyorum. Numune Hastanesi orada, Askeri Hastane orada, Sosyal Sigortalar Hastanesi orada, Sivil Savunma Müdürlüğü orada. Çok stratejik bir kavşak. Bu kavşak, demin konuşmaların belirttiği gibi, "Yolları açarsınız, trafiği tıkarırsınız; kavşağı kapatırsınız, trafiğin akışını kolaylaştırırsınız" gibi bir yer. Ben, orada yaşayan bir vatandaşım. Her gün kaza oluyor, her gün maddi ve manevi zararlar oluyor. Ben, Sayın Aytıp beye söyledim, bir cenazede söyledim. 500 tane imza toplayıp, Hasan Gülşen beye verdim. "Tamam hemşehrim, ilgileneceğim" dedi. Affedersiniz, bir kıyı kırık müteahhit, o bölgenin düzenlenmesini almış, geziyor. Bunu ben takip etmeyeceğim, siz takip edeceksiniz. Gerekirse, Aytıp Durak bey diyecek ki, "Seyhan Belediyesi, seni feshederim! Bu düzenlemeyi getir! Burada her gün insan ölüyor." Bu kadar acil bir durumdur. Ben, onun için söylüyorum. Yüreği yanık bir şekilde konuşan Sayın Cümhur Aytıp bey, bu durumu haykırarak, serzenişte bulunarak söyledi. Bu, çok önemli bir kavşaktır. Bu kavşağın ağıllanmasıyla, her geçen zaman, insanları suçlu duruma düşürüyor, Sayın Başkan da suçlu duruma düşürüyor.

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın konuşmacı, birtakım olumsuzlukların olduğu görülüyor. Sayın Başkanımız da burada, Genel Sekreter Yardımcısı arkadaşımız da burada. Bunlar herhalde karar alacaklardır. Bu kadar kamuya mal olan bir olayda, bundan sonra ihmalleri olmaz zannediyorum.

MEHMET DAĞVAR

Sözümü şöyle tamamlamak istiyorum: Önemli olan, samimi olmamız, bilime ters hareket etmememiz. Sayın Başkan, geldiler, orada ölçüm yaptılar ve insanlara dediler ki, "Bu kavşak açılıyor." Belediyenin önüne bir kişi geldi, oturdu, 2 gün oradan gitmedi. "Gerekirse, 85 yılındaki hırsızlıkları açıklarım" dedi. Bu insan Meclis üyesidir. Bu kavşağı açtırmadılar. O kavşağın açılmayışı dolayısıyla insanlar ölüyor.

PANEL YÖNETİCİSİ

Ama herkes isyan ederse, o işin içinden çıkamayız.

MEHMET DAĞVAR

Ben, ülkemi, halkımı seven bir insanım. Bu iş, kesin olarak sonuç vermediği için böyle konuşuyorum. Kimse kesin bir şey söylemiyor. Art niyet var, Belediye yönetiminde art niyet var. Eğer burada bir kişi belediyenin üstündeyse, yazıklar olsun.

Teşekkür ederim. Kusura bakmayın.

PANEL YÖNETİCİSİ

Doğrusu, böyle arkadaşlarımız da çıkıyor, bütün herkesi susturabiliyor.

Buyurun Sayın Acar.

Dr. İSMAIL HAKKI ACAR

Efendim, battı-gıktilarla ilgili bir-iki örnek vermek istiyorum. Tahmin ediyorum, Gaziantep olayını görmüşsünüzdür veya duymuşsunuzdur. Gaziantep'te kent merkezindeki iki kavşak tam anlamıyla battı-gıktır. O battı-gıktıyı yaptıktan sonra o kavşağın asfaltını taradılar; hız düşsün diye. Şu anda gitseniz, göreceksiniz, taradılar. Burası, şehrin tam göbeğidir. (Şekil: 36 ve Şekil: 37) İkinci, Doğumevi Kavşağı yapılı. Erhan Hoca'nın da, ben de, Sayın Başkan'a, "Bunları yapmayın" demiştik. Şu anda, Doğumevi Kavşağı'nda daha büyük sorunlar var. Sorunları çözmek için, yaya üstgeçitleri yapılıyor. Yani sorun çözmek için yapılan battı-gıktı başka sorunlar doğurdu. Sinyalizasyonu çalıştıramadılar, insanlara öncelik veremediler. (Şekil: 38 - Şekil: 40)

Bunlar hep yanlış planlamalar. Bu nedenle, battı-gıktı, kent için zararlıdır. D-400, her ne kadar bir şehirlerarası yol görünümünde de, konuşmada da söylediğim gibi, artık bir şehir içi yol. Oradaki hız sınırı 50 kilometre. İnsanların yoğun yaşadığı bir bölge. Bir teknisyen olarak, bir bürokrat, bir teknokrat olarak, bu bakımdan değerlendirmenizi arz ediyorum. Celal Bayar Kavşağı ile ilgili söylediklerimi bir daha tekrarlayacağım. Başkanım, bu bir onarım çalışması değil; bu bir tasarrım değişikliği, ciddi tasarrım değişikliği. Benim gerçekten bir teknisyen olarak arzum, dileğim; lütfen, tahkik ettirin. Kurblar yeterli değil. Onu yaptığımızda daha büyük istismlakler yapacaksınız ve de daha fazla tıkanmalara sebep olabilirsiniz. Lütfen, kontrol ettirin.

Nuri Hasdemir, "Adana şehir içi altgeçitler ne zaman mevcut hale getirilecek?" diye sormuş. Efendim, bunlar yaya mıdır, taşıt mıdır? Yani taşıtlarla ilgili görüşlerimizi açık seçik koyduk. Eğer yaya alt geçidiyse, açık seçik şunu da söyleyebilirim: Kentler insanlar içindir ve de bizim kent içinde hemzemin gözümlede, yönlememizin ana nedenlerinden biri de bu. Hemzemin gözümlede, insanlarla taşıtlar yolları adil biçimde paylaşıyor. Kavşaklarda iki

fazlı çözüm imkânları var; yani yaya ve taşıt trafiğine fazla zaman kaybettirmeden, trafiği akıtacak çözümler. O yüzden, kent içinde ne yaya altgeçidi, ne taşıt altgeçidi. Örneklerini de gösterdim.

"Kaldırımlarda araba park etme engeli ne zaman başlayacak?" diye sorulmuş. Bu, Büyükşehir Belediyesi'nin cevap vermesi gereken bir şey. Ancak, şunu söylemek isterim: Kent içi yol standartları farklıdır. Aramızda meslektaşlarım varsa, özür dileyerek söylüyorum; kent içi yol projelerinin hepsi, Karayolları'ndan emekli olanlara, onların inisiyatifine bırakıldı. Efendim, kent içinde 3,5 metrelik şerit genişliğine gerek yoktur. 3,5 metrelik şerit demek, "Burada 90 kilometre hız yapınız" demektir. Biz, kent içinde maksimum 50 kilometre hız yapılmasını istiyoruz. 50 kilometre dediğiniz zaman, Türk Standartları genişliği 2,75 metre diye tarif ediyor; ama biz, İzmir'de 3 metre olarak bütün yolları yayalar lehine daralttık ve trafik akıyor. Bu, aslında oto-kontrol olarak, trafiği düzenli akıtmayı, kaçak otoparklanmanın olmamasını sağlıyor.

Ben, İstanbulluyum. Bağdat Caddesi'nin sağ şeridi 4 metre. Parklanmayı engelleyemezsiniz; eğer gereksinmenin dışında şeridi geniş yapıyorsanız, oralarda birileri duracaktır. Bu yüzden, şerit gereksinmesi 3 metreyse 3 metre genişlikte yapılmalı. Hatta, kavşak girişlerinde genişliği 2,75'e kadar düşürebilirsiniz; çünkü oralarda hızın düşmesini istiyorsunuz. Yani bunlar teknik gereksinmelerdir. Projelerde mutlaka bunların göz önüne alınması gerekir. Şehirlerarası karayolu başkadır; onlar dağda yapıyor, açık ovalarda yapıyor.

Tasarımlarımızda, akan trafik için de koridor yapacağız, kaldırımları da yapacağız. Bunları tasarlarken, mekanı çok tasarruflu kullanmak zorundayız, gereksinmeden fazla değil. Bu yüzden, bütün projelerde tasarım kriterlerine bakmamız lazım ki, bunlar Türk Standartları Enstitüsü'nün mecburi standart olarak koyduğu şeyler, kent içi yollar için mecburi standartlar. Özellikle projecilerin bunlara çok dikkat etmesi gerekir. 50 santimlik bir genişlik, tıkanıklığı çözecek bir boyuttur. Özür dileyerek söyleyeyim: Şehirde dolaştığımda, bütün bunları göremedim. Genişlikler

Ali Bey'in, "Devlet Demiryollarının hatının kent içi trafikte değerlendirilmesi" üzerine bir sorusu var. Tahmin ediyorum ki, Erhan Hoca buna değindi. İzmir Büyükşehir Belediyesi ile Devlet Demiryolları arasında, Çiğli'den Cumaovası'na kadar olan kısmını müstereken işletmek için yaptığımız bir protokol var. 80 kilometrelik bir hatı iyileştirerek, kent içi banliyö sistemine dönüştürülecek ve bu da kentin taşıyıcı omurgası şekline getirilecek. Yani mevcut hatı kullanmakta fayda var. Kocaeli Belediyesi'ne bu projeyi aktardım. Kocaeli Belediyesi de aynı şekilde bir eğilime girdi, bunun peşinde koşuyorlar. Bu potansiyel Adana'da da vardır. Başkaları, raylı sistemle ilgili projeyi biliyorum; dolayısıyla görüldü. Bir kere, bu sistem, raylı sistem ulaşımın ana omurgası olacak. İstasyonların çevresinin mutlaka lastik tekerlekli sistemleri besleyecek terminallerle donatılması gerekir. Açıkçası, projeyi

Bir de, trafik düzenlemelerinde mutlaka her şeyin fiziki olarak olduğundan, sürücü, otomatikman hızını düşürecek. indirildiği zaman, kasise gerek kalmayacaktır; psikolojik etkisi yapıyoruz, ondan sonra kasiler yapıyoruz. Şeridi 2,75 metreye hızımızı düşürmek zorundasınız. Biz, garip garip geniş yollar mahmuzlar yapıyor. Şerit genişliği daraldıkça, psikolojik olarak trafiğin hızının düşürülmesi isteniyor. Böyle yerlerde garip sakınlaştırma; yani yaşam bölgelerinde, mesken bölgelerinde Eftendim, özellikle yerleşim bölgelerinde taşıt trafiğinin trafiğin önlediği doğru mudur?" diye sormuş.

Cüneyt Erginkaya, "Kavşaklardaki yol ağzılarının geliştirilmesi terk edilmekte olup, şişe ağzı gibi daraltılması yoluyla, gereksiz verimli bir yatırım.

Asım Bey'e de aktardığımız yaklaşımdır: Yapacağımız bir batı-gıkıyla, şehrin bütün kavşaklarını çözebiliriz. Bu denli de

bilmiyorum; ama dolaşırken, fiziki olarak, istasyonların çevresinde bu tür mekânlar göremedim. Bu, sistemin daha fazla yolcu taşınması, daha verimli olması için önemli bir şey. Mevcut demiryolu sistemini, İzmir'de, sırf böyle aktarmalı sisteme dönüşerek, günde 600 bin yolcu taşıyabileceğimizi ortaya koyduk. Bu bakımdan, bu projede varsa, hiçbir şey söyleyemeyeceğim; eğer yoksa, bunun mutlaka gözden geçirilmesi gerekir.

"Hızla gelişmekte olan internet ve e-devlet sistemlerinin gelişmeleri ortadayken, bunların gelişme hızları kesin bilinmeden, toplu taşımacılığa büyük yatırım yapmak, ileride bunları beyhude yatırımlar durumuna düşürmez mi?" diye sorulmuş.

Bir kere, bir adım atılmış, fiziki olarak yatırımların büyük bir kısmı gerçekleşmiş ve geri dönüş imkânı yok.

Bir de, biz hep fiziki yapılara bakıyoruz, işletmeyi daima göz ardı ediyoruz. "Eğer raylı sistemimiz varsa, çok yolcu taşırız." Bu, tek boyutlu değil. Otobüsle dahi, işletme önlemleri olarak çok büyük yolcu rakamlarına çıkma imkânı var.

Yani, sadece bir kaldırım yaparak veya bir kavşak tasarlayarak, sistemin işleyeceğini düşünmemeliyiz. Kavşağı tasarlarırken, sinyalizasyonla birlikte, o kavşağın nasıl işletileceğini de birlikte düşünmek zorundayız. Sadece fiziki yatırım değil, işletme boyutunun da beraber ele alınması gerekiyor. Yani aktarmalı taşımacılık da işletme boyutudur. Ben, suale bu şekilde cevap vereceğim.

SALONDAN

Bu kadar büyük yatırımların yapılması...

Dr. İSMAİL HAKKI ACAR

Efendim, şehrin ihtiyacı var. Burada ciddi bir araştırma yapılması lazım. Eksiği olabilir, ama o gün için geçerli verilerden yola çıkılmış.

SALONDAN

Biraz elastik davranılmaz mı?

Dr. İSMAIL HAKKI ACAR

Elastik davranmak için, fiziki olmayan yatırımlara yönelmek lazımdır; otobüs işletmeciliği gibi, kavgaların sinyalle çözülmesi gibi.

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın Başkan, gidiyor musunuz?

Sayın Başkan, sabırla dinlediğimiz sorunları bir nebze olsun halkın ağzından, uzmanların ağzından dinlemiş olduk.

Dr. İSMAIL HAKKI ACAR

Kent merkezinde otopark yapılması, trafiği daha da büyük keşmekeş içine sokuyor. Bugün, eski dokunun içinde bunları saklayacak mekanlarımız yok. Mevcut yol ağına uygun toplu taşıma politikaları geliştirmek zorundayız. Bugün, Hollanda'nın merkezinde sürekli otopark adelleri azaltılıyor. Olaya bu açıdan da bakılmasında fayda var. Zaten bizim kent merkezlerimizde otopark yapacak yerlerimiz hemen hemen yok.

SALONDAN

Ama önce yayaları düşünmek lazım.

Dr. İSMAIL HAKKI ACAR

Kesinlikle.

Efendim, minimum kaldırım genişliği 2 metredir. Bu, mecburi standattır, Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Çok gerekli hallerde, 1.75'e kadar indiriliyor. Ama bunlar minimum standattır. Yaya yoğunluğuna bağlı olarak, bunun üstüne çıkılması lazım. Teşekkür ederim.

PANEL YÖNETİCİSİ

Efendim, teşekkür ediyoruz.

Adana sevdalıları, burada Adana'nın sorunlarını tartışmak üzere bu saate kadar beklediniz. Hepinize çok teşekkür ediyorum. Ayrıca, bu paneli düzenleyen TMMOB İl Koordinasyon Kurulu Temsilcisi arkadaşımıza, İKK'ya ve İnşaat Mühendisleri Odası Adana Şubesi Başkanı Ali Olgun kardeşimize de çok teşekkür ediyorum.

Bu saate kadar sabırla izlediniz. Acaba kimsenin sabrı kaldı mı? Bakın, televizyoncular bile artık ilgiyi kestiler. Zamanımızı da epey aştık.

Buyurun, son soruyu sizden alıyoruz.

HAŞMET BİÇER

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

2006 itibarıyla raylı sistemin 10. yılı. 10. yılında da olsa, böyle seçkin bir toplantı, seçkin insanlarla yapılmış bir toplantı, gerçekten, Adana'da geç kalmış bir toplantı. 10 yıldan bu yana, raylı sistem, bırakınız Türkiye'de, dünya çapında bir problem olmasına karşın, böylesine yetkin bir şekilde sorunlara değinen bir toplantıya tanık olmadım. Ben tanık olmadım da, ben kimim? Bu raylı sistem ihale edildiğinde, ben, Seyhan Belediye Meclis Üyesiydim.

Biraz önce, Oktay beye bir soru sormuştum. Selçuk bey, "Niçin sorunlar tartışılmıyor?" demişti. Sorunlar her şekilde, her boyutuyla tartışılıyor.

Çok garip olan bir şey var; Adana raylı sistemi, Adana Büyükşehir Belediye Meclisinden geçirilmeden, encümen kararıyla ihale edilmiştir. Ama aynı zamanda, başta Seyhan Belediyesine gitmesine rağmen, Seyhan Belediye Meclisine de gelmemiştir. Ulaşım ana planı olmadığı için, ulaşım ana planına dayandırılmamıştır. Yasanın amir hükmü olmasına rağmen, o günlerde, Ulaşım Koordinasyon Merkezi ve Altyapı Koordinasyon Merkezi de kurulmamıştır ve buradan da geçip gitmiştir. En önemlisi, sadece dayandığı bir şey vardır; Erhan beylerin yaptığı ulaşım etüdü. Ama görmekteyiz ki, ulaşım etüdüne de

Ulaşım master planının bir an önce geliştirilmesi gerekiyor. Biz, zaten bunun farkındayız, bilincindeyiz. Stratejik Plan kapsamında, bu planlama programımız içerisinde de var. Yalnız, birtakım gelişmeler de yok değil. Erhan bey, biraz önce dedi ki, "5216 sayılı Yasayla, 1.5 yıl içerisinde ulaşım master planının hazırlanması zorunluluğu vardır." Aynı Yasa diyor ki, "Nazım imar planının 2 yıl içerisinde hazırlanması gerekiyor." Yani şu

OKTAY KARAKUŞ

Teşekkür ederim Sayın Biçer.
Buna bir cevap verecek misiniz?
HAŞMET BİÇER- Bunu Sayın Başkana sormak isterdim, ama gittiler.

PANEL YÖNETİCİSİ

Teşekkür ederim.
konuya katmayı düşünüyor musunuz?
Yönetmeliğe dayandırmadıysanız, TMMOB'yi ve üniversiteyi bu düşünüyör musunuz; Çukurova Üniversitesi de dahil? Eğer bir TMMOB il koordinasyon kurullarını da bu konuya katmayı Yönetmeliğe dayandırmadıysanız, hemen bir yönetmelik yazarak, koordinasyon merkezlerini bir yönetmeliğe dayandırdınız mı? bir örgüt. Bundan yola çıkarak, koordinasyon merkezlerini, altyapı il koordinasyon kurulları böylesine etkin, kamusal, rasyonel gelişen yazmış ve vermiş. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği, illerdeki Mühendisleri Odamız, gelmiş, kasım ayında gözlemlemiş, rapor uzmanızdan sizin gibi kardeşlerimize kadar insanlar var. İnşaat olağanüstü örgütü. Akademisyeninden uygulamacılarına kadar, en ilginç, dünyanın en ilginç kurumlarından biri. Kendi içinde Gördünüz, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği, Türkiye'nin çakmadan, bir ulaşım ana planına başlamayı düşünüyor musunuz? karşısında, şu an itibarıyla Adana'ya ulaşım ile ilgili bir çivi Konuşulacak çok şey var, ama iki şey soracağım. Tüm bunların dayanmamaktadır; yani son derece garip bir projedir.

çelişkiyi anlatmak istiyorum: Bütüncül ölçekte, bu sınırlar içerisinde nazım planı tamamlayıp, akabinde ulaşım mastır planı için bir girişimde bulunmak gerekiyor ki, şu anda nazım plan ihale edildi ve yaklaşık 2 ay içerisinde sonuçlanacak aşamaya gelecek. Yani bu çalışma yapılmadan, bu çalışmayla beraber yapılabilir mi? Belki öncesinde bu düşünülebilirdi; ama olması gereken, nazım planın akabinde bu çalışmanın başlatılması. Başkanımız, çok defa kendisi, bu çalışmanın yapılması gerektiğini söylemiştir; ama bu plan çalışmasını beklemekteyiz. Akabinde uzun vadeli ulaşım mastır planının hazırlanması en büyük arzumuz.

UKOMA ve AYKOME temsilciliklerinde, yasa ve yönetmeliklerin verdiği bütün şeyleri uygulamak durumundayız. Bu konuda, ben bir temsilci olarak katılıyorum; ama açıkçası, UKOME ve AYKOME Sekreteryasıyla bu konuyu en kısa sürede görüşeceğim. Genel Sekreterimiz Komisyon Başkanı. Uygulanması yönünde, biz, gerçekten çok titiz davranıyoruz. Bugüne kadar bu komisyonlar hep müdür yardımcıları, şube şefleri nezdinde yürütüldü. İlk çıkan yönetmelikte, "Kurulun başkanı bölge müdürü veya onu temsil eden bir yardımcı" deniliyor. Biz, aylardır bunun mücadelesini veriyoruz. Niye bunun mücadelesini veriyoruz; çünkü bu şehirde yapılacak yatırımlar veya uygulamalar, o konuda söz sahibi olan insanlar tarafından yapılsın diye. Dolayısıyla, yönetmeliklerin yasalara uygun şekilde yürütülmesi, bizim için kaçınılmaz. Ben, bunu yetkili üst mercilere de iletacağım.

PANEL YÖNETİCİSİ

Sayın Atıcı, Sayın Olgun, söyleyeceğiniz son söz var mı? Efendim, İKK'ya ve Şubemize teşekkürle, toplantıyı burada bitiriyorum. Hepinize saygılar sunuyorum.

