

1. OTURUM

Oturum Başkanı: Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN

Prof. Dr. HALUK GERÇEK

Dr. H. İBRAHİM ÖZMEN

Doç. Dr. RAFET BOZDOĞAN

Prof. Dr. MUSTAFA ERDİK

Dr. ÖNDER ÇETİN



Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN
(İTÜ İnşaat Fakültesi)-

Öncelikle hepimize saygılarımı ve sevgilerimi sunuyorum, sabahın bu saatinde buraya geldiğiniz için teşekkür ediyorum.

Bir teşekkür borcum da elbette ki İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi yöneticilerine; çünkü zamanında ve gerekli bir etkinliği gerçekleştiriyorlar, inancım bu.

Etkinlik programının adı “İstanbul Ulaşımı ve Marmaray Projesi.” Ben ayrıntıdaki bazı noktalara değinmek istiyorum.

Etkinliğin adı “İstanbul Ulaşımı ve Marmaray Projesi” denilerek, sorunun aslında bir İstanbul ulaşımı sorunu olduğu başlangıçta vurgulanıyor. Aslında İstanbul ulaşımından öte, sorun, bir İstanbul sorunudur, aklımızdan çıkarmamız gereken durum bu. Belki konuyu bölgesel, hatta Türkiye düzeyinde ele almak, en isabetli yol olabilirdi, ama biz henüz oralara gelmedik. En azından şu anda konuyu İstanbul ulaşımı bağlamında ele aldığımız için, doğru yaklaştığımızı düşünüyorum.

Burada konu, her şeyden önce bir ulaşım, ulaştırma konusu. Dolayısıyla konuşmalardan ilk 3’ü, konunun ulaştırmaya yönelik değerlendirmesi anlamında. İlk konuşmacı Sayın Gerçek, “İstanbul Ulaşım Planlaması, Boğaz Geçişleri ve Köprü Gerekli mi?” diyerek, aslında hangi konulara değineceğini başlıkta da vurgulamış oluyor.

Marmaray Projesi’yle ilgili bir sunum var. Toplumda Marmaray sözü çok duyuldu, ama konunun yakınları bile, Marmaray’ı tam olarak biliyor mu; ondan bile kuşku var. O nedenle son derece yararlı olduğunu düşünüyorum. “İstanbul’daki Raylı Sistem Projeleri ve Marmaray Projesi’nin Diğer Sistemlerle Entegrasyonu”, yine bu program içerisinde yerli yerinde, iyi düşünülmüş bir açılım.

İstanbul ulaştırmasının sorumlusu olarak Sayın Rafet Bozdoğan, nasıl bir entegrasyon içerisinde Marmaray’ın İstanbul ulaştırmasına katkı sağlayacak, sanıyorum bize bu konuda çok değerli bilgiler verecektir.

“Deprem ve Tüp Tünel Tasarımı, Sıvılaşma ve Zemin İyileştirme Çalışmaları” da yine şu anda toplumun kafasını karıştıran bir konunun açıklığa kavuşturulması anlamında son derece yararlı ve gerekli. Bu konuyla ilgili olarak sanıyorum hem toplum adına, hem bilim adına biraz yanlış şeyler oluyor, bazen bu işi isteyerek ya da istemeyerek, herhalde çoğu kez istemeyerek yapıyoruz.

Sanki bilimi, bilim insanı denilen kişilerin ya da uzmanların aklına geleni toplum önünde söyledikleri bir etkinlikmiş gibi ortaya koyuyoruz ve maalesef toplumun kafası karışıyor.

Onlara yol göstermemiz, onları aydınlatmamız gerekirken, kafalarını karıştırarak topluma zarar veriyoruz ve galiba da bilime en büyük kötülüğü yapıyoruz diye düşünüyorum. Bu bağlamda, bugünkü konuşmaların böylesine olumsuz bir ortamı bir ucundan ortadan kaldıracığını ve daha açık bilgiler edinmemizi sağlayacağını düşünüyorum.

Programla ilgili iki küçük düzeltme yapmam gerekiyor. İkinci konuşmayı Sayın Niyazi Zangı'nın yapacağı burada belirtilmiş. Ancak konuşma, DLH Marmaray Bölge Müdürü Dr. Haluk İbrahim Özmen tarafından yapılacak. Oturumumuzun son konuşması olan “Deprem ve Tünel Tasarımı, Sıvılaşma ve Zemin İyileştirme Çalışmaları” konusunu da Doç. Dr. Önder Çetin sunacak.

Programla ilgili oturum başkanına düşen fazla bir şey yok, ben sözlerimi bitiriyorum. Çok iyi programlanmış; yarımşar saat konuşmacılar konuşacaklar ve yarım saat de tartışma var. 10 dakikalık bir zaman sarkmasıyla başlamış durumdayız, ama bunu telafi edebiliriz.

Bu noktada, konuşmacılara söz vermek istiyorum. İlk konuşmacımız, Sayın Prof. Dr. Haluk Gerçek. Kendisini tanıyorsunuz, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Ulaştırma Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi.

Buyurun Sayın Gerçek.

Prof. Dr. HALUK GERÇEK
(İTÜ İnşaat Fakültesi Ulaştırma Ana
Bilim Dalı Öğretim Üyesi)-

Sayın Başkan, Sayın Dekan, değerli katılımcılar; hepiniz hoş geldiniz.

Benim yapacağım konuşmanın başlığı, “İstanbul Ulaştırma Ana Planı ve Marmaray Projesi” şeklinde tanımlanmıştı. Programda, Odadaki arkadaşlar bunun sonuna “3. Köprü Gerekli mi?”yi de eklemişler. Aslında zaten Marmaray Projesi’nden, İstanbul ulaştırmasından ve Boğaz geçişlerinden söz edince, 3. Köprü doğal olarak gündeme geliyor. Benim konuşmamda da, daha önce belki birçok kez dinlediniz, değişik vesilelerle anlatmaya çalıştığımız köprü konusu da tekrar tartışmaya açılacak.



Marmaray Projesi’ne başlamadan önce, ben her şeyden önce ulaştırma planlaması ve İstanbul’un ulaştırması konusunda bir şeyler söylemek istiyorum. Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için, her şeyden önce ulaştırma sorunlarını tanımlama ve bu sorunlara çözüm geliştirme konularında bir paradigma değişikliğine, bir düşünce biçimi değişikliğine ihtiyaç olduğunu söylemekle başlayacağım. Bunu bundan bir süre önce yine İnşaat Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen 6. Ulaştırma Kongresi’nde de söylemiştim. Gerçekten de bizim en temel sorunuz, ulaştırma sorunlarını çözme yaklaşımımızdaki, anlayışımızdaki yanlışlıklardan kaynaklanıyor. Bir kere kentlerin insanlar için olduğunu, ulaşım planlamasının da yine insana dönük bir planlama olması gerektiğinde anlaşmamız gerekiyor. Kentler motorlu araçlar için değil, insanlar içindir. Kentsel ulaşımın ana hedef, insanların hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik biçimde kentsel etkinliklere erişimlerini sağlamaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri, taşıtların hareketlerini değil, insanların erişebilirliklerini esas almalıdır.

İstanbul’a baktığımızda, son 25 yıl içerisinde motorlu araçlarda çok ciddi bir artış olduğunu görüyoruz. Nüfus, 1980’de 4.7 milyonken, 2005’te yaklaşık 11 milyona çıkıyor, otomobil sayısı ise 200 binlerden 1.5 milyon sayısına ulaşıyor. Bugün İstanbul’da aşağı yukarı bin kişi başına 140-145 özel otomobil düşüyor. Batı kentleriyle karşılaştırdığımızda, bu sayı gerçekten şu anda da düşük kabul edi-

lebilir ve sanıyorum artış eğilimi devam ettiği takdirde, 10-15 yıl içerisinde İstanbul'da bugünkünün 3 katı kadar otomobille karşı karşıya kalacağız. Toplam motorlu araç sayısına baktığımızda da, yine 280 binlerden 2 milyona ulaştığını görüyoruz. Yani nüfus 25 yılda 2.3 katı artarken, motorlu araç sayısı 7.5 katına çıkmış, çok hızlı bir artış söz konusu... Buradan zaten açık olarak şunu görmemiz gerekir, biraz önce söylemeye çalıştığım gibi: Sürekli artan motorlu araç sayısını esas alarak bir ulaşım planlaması yapmanın sürdürülebilir olmadığını anlamak zorundayız, çünkü bunun sonu yok. Böyle bir anlayış devam ettiği sürece, kentleri tamamen motorlu araçlara göre planlayan bir anlayışla devam ettiğimiz sürece, insanlara ayrılan mekânların giderek azalacağını göreceğiz.

Sürdürülebilir ulaştırmanın temel sorunları şunlar: Artık bütün dünyada kabul edilen bazı temel sorunlar var. Bunlardan bir tanesi, trafik tıkanıklığı sorunu. Trafik tıkanıklığı yeni bir olgu değil, eskiden de varmış, bundan sonra da olacak, ama bunun kontrol edilebilir değerlerde tutulması lazım. Yani tamamen ortadan kaldırmak söz konusu değil, ama kabul edilebilir seviyelerde, çağdaş bir kent yaşamı içerisinde sürdürülebilir bir düzeyde kalmasını sağlayıcı önlemleri almak lazım. İkincisi, hava kirliliği ve küresel ısınma, bu çok önemli bir konu. Biliyoruz ki küresel ısınmaya neden olan emisyonların, özellikle karbondioksitin çok önemli bir kısmı motorlu araçlardan kaynaklanıyor. Motorlu araç sayısına bağlı olarak bu emisyon miktarları da artıyor. İstanbul'da 1990-2000 yılları arasında emisyon miktarlarının ortalama yüzde 60 arttığını görüyoruz. Bu, çok büyük bir tehlikenin habercisi. Onun dışında, trafikten kaynaklanan gürültü, herkesi giderek rahatsız eden boyutlara ulaşıyor. Karayolu güvenliği çok önemli bir sorun, özellikle Türkiye'de her yıl aşağı yukarı 7 bin kişi trafik kazalarında hayatlarını kaybediyor. Biraz önce de söylemeye çalıştığım gibi, bugüne kadar izlenen ulaşım planlaması ve ulaştırma sorunlarına çözüm yaklaşımıyla kentsel mekânları giderek motorlu araçlara terk eder hale geldik. İstanbul'da eskiden meydan olan bazı alanlar, bugün artık kavşak durumuna gelmiştir. Bunun çok tipik örnekleri var; örneğin Eminönü gibi. Yani sürekli olarak taşıt hareketlerini daha hızlandırmayı ve kesintisiz geçirmeyi planladığımız sürece, bu olgu devam edecektir.

Tabii bunun ekonomiye önemli bir maliyeti var. Otomobille yapılan 1 kilometre yolculuğun hava kirliliği, gürültü, sera etkisi, kazalar ve tıkanma nedeniyle topluma yüklediği dışsal maliyetlerin toplamı, Avrupa Birliği standartlarına göre hesaplandığında 0.2 Euro olarak öngörülüyor. Bu rakamı esas alırsak, İstanbul'da otomobille yapılan yolculukların günlük dışsal maliyeti 6 milyon Euro olarak hesaplanıyor.



Kentsel bozulma ve ulaştırma arasındaki ilişkiyi çok basit bir Őemayla açıklamak mümkün, bu bir kısırdngy gösteriyor. Yıllardır yapılan Şey Şu: Trafik tıkanıklığı arttığı zaman, daha fazla yol, daha fazla kpr, daha fazla kavşak yapmaya çalışıyoruz. Bu çözümler, başlangıçta hızın bir miktar artmasına neden oluyor. Hız artınca, insanlar daha uzun mesafeye daha fazla yolculuk yapmaya başlıyorlar, eskiden yolculuk yapmayan birtakım kullanıcılar da yolculuk yapmaya başlıyorlar; eskiden otomobil kullanmayan birtakım insanlar, otomobil kullanımı biraz kolaylaştı diye otomobillerini kullanmaya başlıyorlar. İř sadece bununla da bitmiyor; bu, arazi kullanım yapısını da etkiliyor, yani çok iyi biliyoruz ki, ulaştırma sistemindeki değişiklikler, kentin arazi kullanım yapısını da değiştiriyor, birtakım yeni yerleşimler ortaya çıkıyor. Örneğin TEM'den önce mevcut olmayan Sultanbeyli İlçesi, tamamen TEM'in sonunda ortaya çıkmıştır ve bugün 200 binin üstünde bir nüfusa sahip olan büyük bir ilçedir. Bütün bu değişiklikler, insanların daha fazla otomobil kullanmasıyla sonuçlanıyor ve sonunda trafik tekrar tıkanıyor ve bu kısır döngü bu Şekilde devam ediyor. Bu döngüyü kırmadığımız sürece, hep söylediğimiz gibi, ulaştırmayı sürdürülebilir bir Şekilde yönetmek ve planlamak mümkün olamayacaktır.

Yolculuk uzunluklarının artışına dünyadan da örnekler gösterebiliriz. Örneğin Amerika'da 1980 yılında otomobille yapılan ortalama yolculuk uzunluğu 13 kilometreyken, 1990'da 15 kilometreye çıkmış, Avustralya'da 12 kilometreden

12.6 kilometreye çıkmış, Avrupa'da 8.1 kilometreden 10 kilometreye çıkmış. İstanbul'da İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından yapılan, 1997'de tamamlanan İstanbul Ulaştırma Ana Planı'nda (İUAP), otomobille ortalama yolculuk uzunluğu 18.6 kilometre olarak hesaplanmıştı. Bugün bu rakamın nereye vardığı konusunda elimizde bir veri yok. Ancak yine İUAP kapsamında yaptığımız model testlerinde şunu görmüştük: 2010 yılında İstanbul'da dengeli bir arazi kullanım planlaması ve toplu taşımaya öncelik veren bir politika izlendiği takdirde, otomobille yapılan yolculuk uzunluklarının 17.5 kilometreye düşmesi öngörülmüştü. Eğer 3. Köprü yapılırsa, 2010 yılında bu mesafenin 19 kilometreye çıkacağını hesapladık. Yani bu yeni ulaştırma yatırımları, insanların otomobille daha uzun mesafeye, daha fazla yolculuk yapmasıyla ve sonunda trafiğin yine tıkanmasıyla sonuçlanıyor. Zaten her iki köprü örneği bunu çok iyi gösteriyor. Boğaziçi Köprüsü, açılışından bir süre sonra tılandı; FSM Köprüsü'nün buna çözüm olacağı söylendi, 2. Köprü de açılışından bir süre sonra tılandı. Şunu söylemek için ulaştırma plancısı olmaya gerek yok, İstanbul'da yaşayan insanlar olarak hepimiz tahmin edebiliriz ki, üçüncü bir köprünün yapılması durumunda, bu köprü de açılışından 4-5 yıl sonra bugünkü köprülerin durumuna gelecektir.

Boğaz geçişlerine bakarsak, önce 1997 yılında İUAP sırasında yapılan sayımlardan bulunan değerleri vereceğim. Özel otomobille günde 500 bin kişi Boğaz'ı geçiyor, servis araçlarıyla 70 bin kişi, otobüslerle 300 bin, deniz ulaşımı ile 200 bin. 1997 yılında İstanbul'da Boğaz'ın iki yakası arasında toplam olarak 1.1 milyon yolculuk yapılıyordu. Sayın Oda başkanının da belirttiği gibi, o zamanki verilere göre, günde toplam 10 milyon yolculuk yapılıyordu İstanbul'da, Boğaz geçişlerinin toplam yolculuklar içindeki payı yüzde 10-11 kadar.

Bu harita, İstanbul'un değişik bölgeleri arasında günlük yolculukları gösteriyor. Bunu şunun için göstermek istiyorum: Konuyla ilgili bazı uzmanlar, zaman zaman basında ya da değişik toplantılarda, İstanbul'da Boğaz geçişlerinin kentin iki yakası arasında Marmaray Projesi'nin bulunduğu aksta değil de daha çok kuzeyde cereyan ettiğini, hatta iki yaka arasındaki yolculukların yüzde 80'inin İstanbul'un kuzey bölgeleri arasında olduğunu iddia ediyorlar. Bizim yine 1997 yılında topladığımız çok ayrıntılı verilere göre, o zamanki durum böyle değildi. Şekilde, İstanbul'da Avrupa Yakası'nı Haliç'ten geçen bir çizgiyle iki bölgeye, Asya Yakası'nı da D-100 karayoluyla deniz arası, D-100'le TEM arası ve TEM'in kuzeyi olarak 3 bölgeye ayırdığımızda, bu bölgeler arasındaki yolculukların günlük değerlerini görüyorsunuz. Burada şunu görüyoruz: Yolculukların yüzde 50'si 6 numaralı bölgeye, yani Haliç'in güneyindeki bölgeye, yüzde 50'si de 5 numaralı bölgeye yapılıyor, mavi bölgeye. Yani söylendiği gibi yüzde 80'e yüzde

20'lik bir pay hiçbir şekilde söz konusu değil. Ancak tabii 1997 yılı verilerinin günümüzde bir miktar değişmiş olduğunu kabul etmek lazım. Özellikle 1999 yılı depreminden sonra, İstanbul'da bazı yerleşimlerde, zemin koşullarının da daha güvenli görülmesi nedeniyle, kuzeye doğru hareketlenmeler oldu, ama bu hareketlenmelerin yüzde 50 - yüzde 50 oranını yüzde 80 - yüzde 20 mertebesinde değiştirecek kadar olduğunu söylemek pek doğru olmaz kanısındayım. Belki yüzde 5'lik, yüzde 6'luk birtakım sapmalar olabilir.

Boğaz geçişlerinin 2004 yılı verilerine baktığımızda, Boğaziçi Köprüsü'nden 2004 yılında günde ortalama 181-182 bin araç geçmiş ve bunun yüzde 86'sı özel otomobil. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden de günde 185 bin araç geçmiş, bunun da yüzde 74'ü özel otomobil. Toplama baktığımızda, her iki köprüden 367 bin araç geçmiş ve ortalama olarak yüzde 80'i otomobillerden oluşuyor. Otomobillerde de ortalama araç başına 1.7 kişi taşıyoruz Boğaz geçişlerinde, yani köprüler yolculara değil araçlara hizmet ediyor. Trafiğin en yoğun olduğu günleri de yine Karayolları verilerinden aldığımızda, şunu görüyoruz: Boğaziçi Köprüsü'nden 2 Temmuz 2004'te toplam 208 bin araç geçmiş. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden de yine Temmuz ayı içerisinde, ayın 16'sında 214 bin araç geçmiş. Demek ki köprü geçişleri, kapasite açısından bu sınırlara da ulaşabiliyor.

Bu diyagramda, köprülerdeki trafik artışını başlangıç yılından itibaren görüyorsunuz. 2. Köprü kırmızıyla, 1. Köprü maviyle, ikisinin toplamı da sarıyla gösterilmiş. Görüldüğü gibi, 1. Köprü kapasite sınırına yaklaşmış durumda, aşağı yukarı günde 180-185 bin araç civarında sınırlanmış durumda. Sabah doruk saate baktığımızda, yani trafiğin en yoğun olduğu 08.00-09.30 saatleri arasında, Boğaziçi Köprüsü'nden saatte 6.055 aracın geçtiği ölçülmüş, şerit başına 2.018 araç. Bu durum, darboğazın sürdürülebilir kuyruk boşaltma değerinin neredeyse sabit olduğunu ve kararlı hale geldiğini gösteriyor. Şerit başına 2.000 araçlık kapasite değerlerini kullanmak mümkün. Bu önemli bir değer, yani şu anda elimde bir rapor var, Karayolları 17. Bölge'den Vecdi Diker Grubu'nun hazırladığı bir rapor. Orada Boğaz köprülerinin kapasiteleriyle ilgili birtakım hesaplar yapılmış, bence bunların dikkate alınması lazım.

Marmaray Projesi'ne gelmeden önce, kentin gelişme öngörülerinden biraz söz edeceğim. 2010 yılında İstanbul'da nüfusun 13 milyona, 2023 yılında 15.4 milyona çıkması bekleniyor. Nüfusun doğu-batı dağılımı, 1997 yılında yüzde 65 batı yakası, yüzde 35 doğu yakası şeklindeydi. Daha dengeli bir planlama yapıldığı takdirde, 2023'te bunun yüzde 60 batı yakası, yüzde 40 doğu yakasına dönüşmesi mümkün. 1973 yılında istihdamın da yüzde 73'ü Avrupa yakasındaydı. Eğer dengeli bir arazi kullanım planlaması yapılırsa, bunun 2023'te yüzde 65'e

indirilmesi mümkün. Bunun ne faydası var ? Boğaz geçişlerini azaltmak açısından önemli. Yani her iki yakada nüfus istihdam farkı yüzde 8'lerden yüzde 5'lere düşürüldüğü zaman, insanların yakalar arasında yolculuk yapma talebi de azaltılmış olacak, bu çok önemli bir nokta.

Burada İUAP'da kullandığımız ulaşım modelinde geleceğe ilişkin projeksiyonlarda kullandığımız plan verilerini, nüfus istihdam ve öğrenci sayılarını görüyorsunuz. İstanbul'da, 1997 yılında, kişi başına motorlu araçlarla günlük yolculuk sayısı 1.0 idi. Bunun 2030 yılında 1.30'a çıkmasını öngörüyoruz. Dünyanın büyük kentlerine, metropollerine baktığımızda, İstanbul'dan çok daha büyük hareketlilik değerleri var. Yaya yolculuklar da dahil olmak üzere, İstanbul'da kişi başına günde 1.54 yolculuk yapılıyor. Bu rakam Londra'da 2.8, Paris'te 2.8, Moskova'da 2.7 mertebelerinde. Çünkü İstanbul'da bastırılmış bir talep var. Ulaşım sistemi, insanların hareketlerine bir engel oluşturduğu için, insanlar ancak yapmak zorunda oldukları yolculukları yapmakla yetiniyorlar; yani, işlerine, okullara gidiyorlar. Onun dışında, eğlence, kültür, ziyaret amaçlı yolculukları en aza indirmeye çalışıyorlar, çünkü yollarda geçirdikleri zaman gerçekten tahammül sınırlarının üstüne çıkıyor. Dolayısıyla, eğer sağlıklı bir ulaştırma sistemi, toplu taşıma sistemi geliştirilirse, bu bastırılmış talebin de hareketlenmesi söz konusu.

Otomobil sahipliğiyle ilgili tahminlerimize gelince... Burada değişik doygunluk düzeyleri için farklı tahmin değerleri var, ama bunların ortalamasını gösteren kıvrımı eğriye baktığımızda, İstanbul'da 2015-2020'li yıllarda bin kişi başına 250



aracın düşeceğini söyleyebiliriz. Bu da başlangıçta söylediğim gibi, bugünkünün 3 katı bir otomobil sayısının ortaya çıkması demek.

İstanbul Ulaştırma Ana Planı'nda yaklaşık 230 kilometrelik bir raylı sistem ağı öngörülmüştü. Burada o ağa giren raylı sistem projelerini görüyorsunuz. Marmaray Projesi, iki yaka arasındaki ana omurgayı oluşturan bir projeydi. Bu projeler gerçekleştiği takdirde, İstanbul'da günlük yolculuklarda raylı sistemin 1997'de yüzde 3.6 olan payı, çağdaş kentlerin seviyesine nispeten yaklaşacaktır. Bizim tahminlerimiz, bütün raylı sistem projeleri gerçekleşirse, bu payın yüzde 28'ler mertebesine çıkabileceğiydi. Bu oran, Tokyo'da % 69, New York'ta % 31, Londra'da % 22, Paris'te % 25 değerinde. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2023 İstanbul konsepti çerçevesinde, İUAP'da öngörülen raylı sistem projelerinin dışında da bazı projeleri gündemine aldı. Sayın Rafet Bozdoğan burada... Kendisi o projelerden bahsedecektir. Burada da Büyükşehir Belediyesinin öngördüğü raylı sistem projelerini görüyorsunuz. Bunların büyük bir kısmı zaten İUAP'da var, bir kısmı da Ana Planda olmamakla beraber, Büyükşehir Belediyesinin düşündüğü projeler diyelim.

Marmaray Projesi'ne gelirsek... Marmaray Projesi bugün ayrıntılı olarak, teknik detaylarıyla tartışılacak. Ben çok kısa olarak bir bilgi vereyim: Halkalı-Gebze arasında 77 kilometre uzunluğunda bir proje. Avrupa Yakası'nda 20 kilometre, Asya Yakası'nda yaklaşık 43 kilometre uzunluğu var, tüp tünel uzunluğu 1.4 kilometre ve tünel boyu da yaklaşık 13.6 kilometre. Bu proje, İstanbul'da çok büyük kapasiteli bir toplu taşıma aksı oluşturacak. 2 dakika aralıklarla tren çalıştırılması mümkün, dolayısıyla saatte 30 tren ve tren başına da 2 bin 500 yolcu kapasitesi olduğundan, 1 saatte bir yönde 75 bin yolcu taşımak mümkün olabilecektir. Burada, diğer raylı sistem projeleriyle entegrasyonunu görüyorsunuz. Yine Rafet Bey, bunu ayrıntılı olarak söyleyeceği için, ben sadece haritayı göstermekle yetineceğim. Asya Yakası'nda, Kadıköy-Kartal arasında D-100 koridorunda düşünülen hafif metro projesiyle İbrahimağa İstasyonu'nda bir entegrasyonu var. Yine İUAP'da da öngörülen Üsküdar-Ümraniye raylı sistem projesiyle de Üsküdar'da bir bağlantı söz konusu. Avrupa Yakası'nda Yenikapı önemli bir aktarma merkezi olacak. Metronun Yenikapı'ya uzatılması ve hafif metronun Yenikapı'ya bağlanmasıyla, burası Avrupa'daki raylı sistem hatlarının önemli bir aktarma merkezi olarak ortaya çıkıyor.

2023 yılında İstanbul'da motorlu araçlarla günde yaklaşık 20 milyon yolculuk yapılacağını tahmin ediyoruz. Marmaray Projesi, 2023 yılı tahminlerine göre günde 1.4-1.8 milyon yolcu taşıyacak. Yolculuk talebinin bu aralıkta değişmesi-

nin değişik nedenleri var: Bir kere İstanbul'da hangi arazi kullanım planının geçerli olacağını bilmemiz lazım, yani İstanbul nasıl büyüyecek, doğu-batı arasındaki nüfus-istihdam dengesi nasıl olacak? Öte yandan, diğer ulaştırma projeleri neler olacak ? Yani Marmaray Projesi'ni besleyen veya onunla entegre olan diğer projeler hangileri ? Marmaray'a rakip olabilecek, örneğin bir 3. Köprü geçişi olacak mı ? Bütün bunlar trafiği etkiliyor. Toplu taşıma hatlarıyla entegrasyonu nasıl olacak ? Geçiş fiyatı ne olacak; tek bilet mi, yoksa çift bilet mi ödenecek ? İstanbul'da hareketlilik ne olacak? Bir de bizim modellerde hesaba katmadığımız, İstanbul'da yaratılan bir trafik olması söz konusu. Yani, ulaştırma sistemi iyileştirildiğinde, özellikle İstanbul gibi bastırılmış bir talep olan bir kentte, eskiden yolculuk yapmayan insanlar yolculuk yapmaya başlayacaklar. Bunun da bir şekilde hesaba katılması lazım.

Marmaray Projesi gerçekleştiği takdirde, motorlu taşıtlardan kaynaklanan emisyon miktarlarındaki azalmanın ne olacağı konusunda da bir tahminimiz var. Burada çok büyük rakamlar söz konusu, özellikle 25 yıllık bir değerlendirme dönemi göz önüne alındığında, Marmaray Projesi nedeniyle örneğin karbondioksit emisyonlarında toplam 3 milyon tona varan bir azalma söz konusu olacak. Bunun sera etkisi üzerinde çok olumlu bir etkisi olacak. Diğer emisyon miktarlarında da önemli azalmalar söz konusu.

Bu noktada bazı sorulara cevap vermemiz lazım. Kentin ulaşım taleplerini azaltan uzun dönemli bir arazi kullanım planı var mı? Sürekli yeni planlar yapılıyor, mevcut planlar revize ediliyor, imar planları değiştiriliyor. Her şeyden önce kentte kabul görmüş, ulaşım talebini azaltma yönünde dengeli bir arazi kullanım planının olması gerekir. İkincisi, bu planla birlikte geliştirilmiş sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin temel ilke ve politikalarını içeren bir ulaştırma planı var mı? 1997 Ulaştırma Planı yapıldıktan sonra, bunun 3 yılda bir revize edilmesi öngörülmüştü; çünkü planlar statik belgeler değil, hele böyle çok hızlı değişen kentlerde belirli aralıklarla bunların revize edilmesi ve doğrultuların yeniden saptanarak sapmaların düzeltilmesi gerekiyor. Yerel ve merkezi yönetimler, bu planlarda temel alınan ilkeleri ve politikaları benimseyip, bunların uygulanması için tutarlı ve kararlı stratejiler izliyorlar mı? Kentliler, bu planların hazırlanmasında söz sahibi olmuşlar mı? İmar planı değişiklikleri, köprü, yol, büyük kavşak, meydan ve raylı sistem projelerine ilişkin kararlar kentte nasıl alınıyor? Yaşam çevrelerini geri dönülmez biçimde değiştiren bu tür kararlardan kentlilerin haberleri oluyor mu? Eğer bütün bu sorulara olumlu cevap verebiliyorsak, sürdürülebilir, yaşanabilir bir kent için ileriye doğru umutlu olabiliriz. Ancak bunların cevapları olumsuzsa, hakikaten gelecek için ümitsizliğe kapılmamak elde değil.

Bugün en çok karşılaştığımız sorunların başında şu geliyor: Belirli bir politikaya dayanmayan ya da çelişen politikaları yansıtan, parçacı bir yaklaşımla bir araya getirilmiş projeler kümesini sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi planlaması olarak görmek mümkün değil. Maalesef bugün bu yapılıyor, yani noktasal çözümlerle uğraşıyoruz. Herhangi bir yerde bir tıkanıklık mı çıktı, oraya bir kavşak projesi geliştiriyoruz; herhangi bir yerde yollarda bir tıkanma mı oldu, oradaki yol genişletme çalışmalarına hız veriyoruz, ama bunların plan bütünlüğü içerisinde etkilerini değerlendirmiyoruz.

İstanbul’da bir yandan kentin iki yakası arasında yüksek kapasiteli bir toplu taşıma olanağı sağlayacak Marmaray Projesi’ni başlatmak, öte yandan büyük ölçüde otomobil trafiğine hizmet edecek ve sürdürülebilir bir ulaştırma planlamasının tüm temel ilkelerine ters düşen 3. Boğaz geçişiyle ilgili hazırlıklar yapmak, getireceği sonuçlar açısından birbiriyle çelişen politikalara tipik bir örnektir. Yani bizim ulaştırma planlaması ve çözümlerinde sağlam, belirli, tutarlı bir politikamız yok. Biraz ondan, biraz bundan yapmaya çalışıyoruz ve bunlar birbirlerinin etkilerini de bozuyorlar ve geri dönülmez yanlışlar yapma sonucuyla karşı karşıya kalıyoruz.

Son olarak vurgulamak istediğim ikinci önemli konu da karar çevresi ve süreci... Yani nasıl bir karar verme mekanizması var? Planların ve projelerin oluşturulması ve uygulanmasındaki başarı ya da başarısızlıkta karar çevresinin ve sürecinin etkisi çok büyük. Toplumdaki değişik kesimlerin kentsel gelişmeden anladıkları farklıdır, yani birisi için iyileştirme dediğiniz bir proje, başkası için kötü sonuçlar getiren bir projedir. Gelişmiş ülkelerde dikkatli ve uzun bir çalışma süreci içinde, katılımcı bir çevrede ve aşağıdan yukarıya doğru oluşturulan planlara ve projelere karşılık, kentlerimizde merkeziyetçi, tepeden inme ve hızlı bir karar süreci söz konusudur. Hükümet diyor ki, “ben İstanbul’a 3. köprüyü yapacağım” ya da diyor ki, “ben Sarayburnu’yla Harem arasında sadece otomobillerin geçeceği yeni bir tünel projesi yapacağım.” Bu karar nasıl veriliyor, bunun kent için iyi olup olmadığına kim ve nasıl karar veriyor?

Benim söyleyeceklerim bu kadar. Sorular kısmında daha ayrıntılara girmek imkânımız olacak.

Teşekkür ederim.

Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN-

Sayın Gerçek’e çok teşekkür ediyorum, özellikle son sözleriyle sorunu temelden vurguladı. Zamana uyduğu için de özellikle teşekkür ediyorum.