

## **İstanbul Kent İçi Ulaşımı Hakkında Bir Deneme**

**Mak.Müh. Halim GÜRBÜZ**

**MMO İst. Şb. Yönetim Kurulu Yedek Üyesi**

05.04.2003 tarihinde Güven Otman, Oğuz Tangür ve Halim Gürbüz'ün katılımıyla Ulaşım Paneli yapıldı. Halim Gürbüz'ün ulaşım ile ilgili görüşlerini aşağıda yayımlıyoruz.

İstanbul kent içi ulaşımından bahsettiğimiz zaman ilk olarak yapmamız gereken İstanbul'un fiziki coğrafyasını gözümüzün önüne getirmek olsa gerek. Bu kentte yaşıyoruz ama gözden kaçırdığımız bir gerçek var ve aynı zamanda o bize sürekli unutturuluyor sanki:

Kocaeli ve Paşaeli yarımadalarına dağılmış olan İstanbul'un bütünlüklü bir karasal yapısı yok. Kent dar bir su geçidi olan İstanbul Boğazı ve kolu Haliç tarafından iki kez parçalanmış ve ayrıca her iki yarımada'nın üçerden altı yanı denizle çevrilmiş durumda, dolayısıyla da deniz coğrafyası son derece gelişmiş. Yarımada'nın kuzey yarısı İstanbul'un akciğeri olan ormanlık alan ve su havzalarıyla bezeli. Bu nedenlerden dolayı da tek bir kent merkezi, merkezden her yere dağılan klâsik anayollar ve kenti sınırlayan bir çevre yolu yok. Bunun yerine üç parçalı bir karasal yapıda ana eksenleri yatay uzanan, üç odaklı, denizi kullanmayan bir karayolu ulaşımı söz konusu İstanbul'da. Kara ulaşımı için çok olumsuz olan bu yapı deniz ulaşımı açısından, benzeri Venedik ve Amsterdam gibi kanal sistemli kentlerde olabilen mükemmel bir olanak sağlıyor. Özetle İstanbul'da en ucuz ve en kolay kurulup geliştirilecek ulaşım sistemini gerçekleştirebilme şansına sahibiz. Bu konuda dünyanın en şanslı kentinde yaşadığımızı söyleyebiliriz. Ancak İstanbul'un bugünkü ulaşım sistemi bu eşsiz olanağı ve bilimin tüm doğrularını yok sayan bir yapıda olup İstanbul Büyükşehir Belediyesinin geleceğe yönelik girişimlerinde de aynı bilim dışı yönelimler gözlenmektedir. Deniz yerine lastik tekerlekli kara ulaşımı, iki yaka arasındaki bağlantıyı köprülerle sağlamayı öngören, böylece kuzeydeki su havzalarını ve yeşil alanları yapılaşmaya ve yok olmaya açan, özellikle 17 Ağustos 1999 Kocaeli depreminin özellikle İstanbul kamuoyunda oluşturduğu korkuyu da kullanarak bu amaçla yönlendirenlerin neden olduğu, çok sahipli olduğundan pratikte sahipsiz, eşgüdümsüz ve rekabet halinde, verimsiz, farklı ulaşım sisteminin oluşturduğu çılgın bir ulaşım kaosunun içinde yaşıyoruz. İncelememizde bu yapıyı mümkün olduğu kadar kısa sürede tanımaya, basit çözüm önerileri ve kurallar belirlemeye çalışacağız.

Kent içi ulaşımın sorunlarından biri; çok yanlılık, çok parçalılık, ikincisi; akıl dışı yönelimler ve bunların içinde en önemlilerinden biri ulaşımda özelleştirme ile yok edilen kamu yaklaşımıdır. 1980'lerden sonra bir yeni dünya düzeni rüzgârı estirildi dünyada. Küresel egemenlik peşindeki kapitalizmin Dünya Bankası ve IMF aracılığıyla tüm dünya ülkelerine yaptığı dayatmalar çerçevesinde, 12 Eylül sonrası Turgut Özal döneminin uygulamaları sonucu ülkenin gündemine özelleştirmeyi soktu. Bu uygulamalar Büyük Britanya gibi sosyal yapısı güçlü bir devleti bile sarstı. Bu bakımdan daha da şanssız olan ülkemiz 1980 yılına dek her alanda kendi kendine yeterli halde iken bu süreçte hızla gerileyip dışa bağımlı hale geldi. Gelir dağılımı olağanüstü bozuldu. Hukuk tanımama boyutlarında zorlayıcı uygulamalarla sonuç alınmaya çalışıldı bu süreçte. Bilinçli olarak kamu yatırımları durduruldu. Kamu hizmetleri nitelik ve niceliksel sıfırlanarak toplum bu örtülü operasyonlarla "özelleştirselerde kurtulsak" deme noktasına getirildi. 12 Eylül 1980 tarihinden sonra sınıfsal temelli siyasal örgütlenmelerin yerle bir olduğu, apolitik bir neslin yetiştirildiği ülkemizde meclis çatısı altında birbirinden farklı siyasal partilerin tümünün, iktidar sıraları geldiğinde alanları boş bularak özelleştirmenin şampiyonu olduğunu bizzat yaşadık. Özelleştirmeci zihniyeti en çok irkilten kavram kamu hizmeti olsa gerek. Bu zihniyet toplumu çok basit bir biçimde kâr edenlerle sırtından kâr sağlananlara indiriyor. Kâr etmek topluma en yüce değer olarak gösteriliyor. Medya aracılığı ile yerel ve merkezi iktidarlar toplum bilincini çarpıtarak bunu başarıyor. Ve bu arada T.C. Anayasası'na göre; devletin sosyal devlet olduğunu, sosyal hizmetlerin devlet eliyle ve hizmet amacıyla yapılması gerektiğini de unutuyoruz. Kent içi ulaşımın özelliklerinden bir miktar bahsetmek isterim:

Kent içi toplu ulaşımın ideal pazar koşulları yoktur.

Toplumsal boyutları, ticari niteliklerinden daha önemlidir.

Toplu ulaşım bir kamu görevi olup ticari anlayışa da uygun değildir.

İlk amacı ne olursa olsun kâr etmek değil, en geniş kesime ve öncelikle varsıl olmayan kesimlere ulaşım hizmeti sağlamaktır. Bu nedenle özel sektöre uygun değildir.

Altyapısı zayıf ve kâra odaklı kişisel girişim değil, çok örgütlü ve planlamaya dayalı bir kamusal yapı gerektirir.

Sağlıklı kentsel gelişme, düşük gelir gruplarına destek ve öncelik gibi kamusal amaçlar önceliklidir.

Uzun dönemli ve çok amaçlı hedefleri olmalıdır.

Rekabet, aynı zamanda kaynak israfına yol açmaktadır. Türler arasında rekabet ise verimsizliğe ve kıt ülke kaynaklarının yokolmasına neden olduğu için gereksizdir. Eşgüdümlü uyum gereklidir.

Kamu hizmeti bireysel kâr beklentisinin üzerinde olmalıdır.

İş güvenliği ve işçi sağlığı için çağdaş işletme koşulları gereklidir. İşletmede güvenlik ve bakımda gerekli olan nitelik uluslararası standartlarda sağlanmalıdır.

Kâr getirmeyen bölgelere de plan doğrultusunda eşit hizmet götürülmelidir.

Kârlı zirve saatleri dışında da belirli bir hizmet düzeyi sağlanmalıdır.

Çağdaş hizmet pahalı da olabilen teknoloji ve yatırımlar gerektirmektedir. Araştırma ve geliştirme kamu eliyle daha rahat gerçekleştirilebilir.

Bütün bu bilimsel özelliklerin İstanbul'da özel halk otobüsleriyle veya toplu ulaşımın özelleştirilmesiyle ne kadar bağdaştığını takdire bırakıyorum. İstanbul'da geçmişten günümüze bir tarihsel kronoloji yapmak istemiyorum. Ama halen yaşadığımız Ali Müfit Gürtuna döneminin devamı olduğu bir 1994 sonrası dönem var. O dönemden kısaca günümüze doğru gelmek istiyorum. Özelleştirme 1984 ten sonra B. DALAN döneminde uygulamaya konmaya başladı. N.Sözen dönemindeki duraklamadan sonra, yani 1994 sonrası T. Erdoğan ve A. M. Gürtuna dönemlerinde yeniden alabildiğine hızlandırılarak ve bizzat siyasal yandaşlara da öncelik tanınarak hızlandırıldı. Refah Partisinden Fazilet Partisine, bugün için partisiz olan A.M.Gürtuna'ya, bu üç kesim bir bütünsel uygulama görünümü vererek günümüze gelmiştir. Kutlamak gerekiyor gerçekten, İETT'nin kamusal yetkilerini İETT hatlarını kiralama yöntemleriyle özel ruhsata ve paraya dönüştürmede çok olağanüstü bir başarı kazandı bu üç iktidar. En son uygulamaları ile 15-17 senelik İETT otobüslerini üç yıllık bir dönemle özele kiralayarak bu tür yöntemlerle alabildiğine bir özelleştirmeye, alabildiğine özel sektörün payını artıran bir yönelime girdiler. Ve bu sonuçta öyle bir noktaya geldi ki İETT bir kamu kurumu olarak kendi kendini yok eder bir noktaya çok kısa bir zaman içinde ulaştı. Eğer para veren taşımacılık yapabilecek durumdaysa İETT gibi bir kamu kuruluşuna gerek duyulmayan günler pek de uzak olmasa gerek.

Yeniden bugünkü fiziksel duruma bakacak olursak İstanbul'un sorunlarından birinden, yerel yönetimlerden kaynaklanan bir planlama ve uygulama yanlışından bahsedebiliriz. İstanbul kentiçi ulaşımda ciddi bir organizasyon yanlışlığı var. Kent içi ulaşımı eşgüdümünden yoksun. Kent içi ulaşımda merkezi yönetim örgütleri (TCDDY Banliyö işletmeleri, TCDDZŞ şehir Hatları işletmesi, TC Karayolları, Emniyet Trafik Şube Müdürlüğü); yerel yönetim organları (Ulaşım Daire Başkanlığı, İstanbul Deniz Otobüsü A.Ş., Ulaşım AŞ, ve bağlı kurum olarak İETT işletmeleri Genel Müdürlüğü); özel kesim (Taksi işletme örgütleri, dolmuş işletme örgütleri, minibüs işletme örgütleri, servis ve sözleşmeli araç işletmeleri, Dolmuş ve Deniz Motoru işletme örgütleri) var. Özel halk otobüslerinden bahsetmedim. Onlar İETT işletmelerinin bünyesinde ve denetiminde faaliyet gösteriyorlar. Çok garip bir durum. Bir de tüm bu uyumsuzluğu umutsuzca eşgüdümlemeye çalışan eşgüdüm birimleri var. Ukome, Aykome, il ve ilçe trafik koordinasyon kurulları, ulaşım koordinasyonu teknik kurulu gibi. Tabii ki bu kurumlardan bir uyum sağlamak mümkün olmuyor. Şu anda kent içi ulaşım sisteminin %90'ını oluşturuyor lastik tekerlekli sistemler. Aşağıda 2002 yılı resmi İETT verilerini; İstanbul kent içi ulaşımının sektörel dağılımını görüyoruz. Karayolu % 91,56 (Kamu % 14- Özel % 77.6), raylı sistem % 5,94 (tamamı kamuda), deniz yolu % 2,5 (% 1.8 Kamu-% 0.7 Özel). Raylı sistemin son derece yetersiz olduğunu gözlemliyoruz. Ve bütün bu sistemler biraz önce bahsettiğim gibi merkezi yönetim, yerel yönetim ve özel kesim arasında dağılmış bir biçimde yönetilmeye çalışılıyor. Bu durumda çözüm nedir?

İstanbul'da bir Ulaşım Otoritesi (İSULAY; İstanbul Ulaşım Yönetimi) kurulmalıdır. Bu kurumun çekirdeği olmaya aday ve yetkin tek kurum şu an İETT işletmeleri Genel Müdürlüğüdür. Yerel yönetime bağlı tüm kurumlar ilk aşamada, merkezi yönetime bağlı ulaşım kurumları ikinci aşamada İSULAY'a bağlanmalıdır.

Başka bir sorun daha var gözlerden kaçan. İstanbul Büyükşehir Belediyesi hala yasalardan kaynaklanan bir zorunluluk nedeniyle kent sınırlarından daha küçük olan Büyükşehir sınırları içinde görev yapmaktadır. Şehir bu sınırları çok aşmıştır ama Büyükşehir Belediyesi bu sınırların ötesine zor ve sınırlı müdahale edebilmektedir. Aşma yollarını bulmuştur ama kentin gerçek sınırlarında, Mimaroba'dan Tuzla'ya kesintisiz uzanan bir coğrafyada son derece yetersiz kaldığı açıkça görülmektedir. İstanbul'un kent sınırlarıyla Büyükşehir Belediyesi hizmet sınırları da uyumlu hale getirmek, hattâ Tekirdağ'dan Gebze'ye bir metropol mücavir alan tanımına başvurmak gerektiği ortaya çıkmaktadır. Su konusunda zaten varolan bu bölgesel görev tanımı ulaşım alanında da gerçekleşmelidir. O zaman ne yapmalı? Çok basit birkaç örnek vermek istiyorum:

İstanbul'da deniz ve raylı ulaşım sistemi türü geniş kapasiteli ulaşım sistemlerini kesinlikle ana eksenler olarak belirlemek zorundayız. İstanbul'un denizden kaynaklanan özel nedeniyle deniz ulaşımını ön plâna çekmeye çalışıyorum. Bunlar kişisel düşüncelerim. Ama İstanbul'un coğrafyası biraz önce gördüğümüz gibi altı tarafı denizlerle çevrili olduğu için gerçekten deniz ulaşımına sınırsız olanaklar sunan bir coğrafya. Deniz ulaşım oranı bugünkü %2.5 tan %30-40'lara çekilmelidir. Ankara gibi diğer kara şehirlerinde zaten raylı sistemlerde başka bir ana

eksen seçeneği yoktur. İstanbul'da deniz ulaşım sistemini ön plâna çıkarmamız gerekiyor. Ayrıca İstanbul ve Anadolu yakası arasında ulaşımı çok hızlı yapmak ve ulaşım türleri arasında gereksiz rekabet oluşturmaktan kaçınmalıyız. Aynı ulaşım otoritesinin altında olsa bile rekabet gerçekleşebilir. Yani bir yandan tüp tüneli yaptığınız zaman öbür taraftan deniz ulaşımını arttıracanız demeniz mümkün değil. Çünkü su nasıl en kısa yoldan aşağı inmeye çalışıyorsa, insanların ulaşım talebi de en kısa, en rahat yöntemi tercih ediyor. Bu nedenle de özellikle ulaşım plânlamacı arkadaşlarıma bu konuda güveniyorum ve biliyorum ki onlara büyük sorumluluklar düşmektedir. Sistemler arasındaki rekabeti önleyici, bütünsel bir ulaşım plânlaması yapmanın vaktinin geldiğini düşünüyorum. Ortaya çıkan bu çok önemli sorunumuzu burada kamuoyunun tartışmasına açmayı düşünüyorum:

Bir kere İstanbul'un iki yakası arasında yeni köprüler kurmayı unutacağız. Başka bir karayolu köprüsü İstanbul'un ölümü demektir. Ama bunun yanında sureti alttan görünen başka bir çözüm önerisi daha var gündemde. O da tüp tünel. Bu tünel raylı sistem geçişini de kapsadığı için uygun gibi gözüküyor. Ama gerçekten bir seçenek olarak uygun mudur? Yoksa İstanbul kent içi ulaşım yolculuğunun %10'una eşit olan iki yaka arasındaki Boğaz Köprüleri trafiğini deniz ulaşımına mı bırakmalıyız? Eğer tüp tüneli yapıp raylı sistem geçirilirse deniz ulaşımında bir gelişme gerçekleştirmemiz mümkün olmayacaktır. İnsanlar mümkün olan en kısa süreli ulaşımı, en rahat sistemi seçeceklerdir. Denizin zorlanması, desteklenmesi gerektiğini düşünüyor, kamuoyuna sunmak istiyorum. Çünkü birkaç milyar dolar mertebesinde bir yatırım maliyeti söz konusudur tüp tünel de ve bu birkaç milyar dolarla; yalnızca tüm kent ulaşımının % 10'una değil, tüm İstanbul'a hizmet edecek olan yüzlerce araçlık deniz ulaşım filosu, iki yakayı birbirine bağlayan değil ama iki yakanın farklı taraflarında kurulacak olan 200-300 km. raylı sistem kurmak mümkündür tüp tünel yapmadan. Böyle bir sistem kurulabilir. Bunları gerçekten çok iyi düşünmek durumundayız diye düşünüyorum.

Uluslararası kapitalist sistem; 1980'lerin ortalarında itibaren Türkiye'yi ciddi bir biçimde bölgesel bir kapital merkezi olarak geliştirmeyi, buradan Balkanlar'a, Ortadoğu'ya ve Orta Asya'ya ulaşmayı planladı. Bunun için finans merkezi olarak İstanbul ve Levent-Maslak arasındaki bölge seçildi. İşte bu dönemde Uluslararası Tekeller Türkiye'ye biçtikleri bu misyonun alt yapısını oluşturdu. Bu İstanbul'da gerçek anlamda bir metronun 8.5 km minimal bile olsa da niye ilk olarak Maslak-Taksim arasına yapıldığını tam anlamıyla açıklamaktadır. Uluslararası kapitalizm kendi bölgesinin alt yapısını kurmaktadır. İstanbul'un ihtiyaçları onu hiç ilgilendirmemektedir, onu kendi ihtiyaçları ilgilendirmekte, o kendi ihtiyaçlarının çözmektedir.

Hızlı tren neye hizmet eder? şehirlerarası ulaşım ve belirli bir üst gelir grubuna!! Siz uçakla giden insanları yere indirmeye çalışıyorsunuz. Gelişmiş kapitalist ülkeler hava yolunu kullanan bir kesime hitap etmek üzere bunu bu şekilde planlamış. Bu Türkiye'yi oldukça aşan, şu an için Türkiye'nin oldukça dışında olan bir gereksinimdir. Böyle bir gereksinim Türkiye'de vardır ama Türkiye halkının ezici çoğunluğunun gereksinimi değildir. Ne var ki böyle bir sisteme Uluslararası Kapitalist Sistemin gerçekten gereksinimi vardır ve bu nedenle öngörmektedir. Hızlı trenin İstanbul'a, İstanbul'dan öteye Adana'ya, Gaziantep'e (GAP) ulaşmasını kesinlikle istemektedir. Ve bunun da geçirileceği yer ne denirse densin Tüp Tünel'dir.

İstanbul'un gündeminde bir Marmaray projesi vardır bilindiği gibi.Kentin mevcut banliyö hatlarının yüzeysel metroya dönüştürülmesi ve tüp tünelle birleştirilmesini kapsamaktadır.Toplam maliyeti 10 milyar ABD Doları'na yakındır. Bugüne değin kentimizde köprü lobisi yapan ve iki köprüyü de inşa eden Japon sermayesi birden u dönüşü yapıp Marmaray projesinin sahibi durumuna gelmiştir.

Deniz ulaşımını geliştirme olanağını öldürmemek için; banliyö sisteminde kısa dönemde iyileştirme yapmamak ve denize sıfır bir hat olan banliyö sistemini metro haline getirmemek gerekir. Ayrıca tarihi bölgede yeraltında hızlı tren ve metronun neden olabileceği zararlar dikkatlerden kaçmaktadır. Ek olarak hızlı trenin ve metronun kullanacağı banliyö hatları bugün bütünü ile kent içinde kalmış olup çeşitli türden kirlilikler gibi ağır çevresel etkilere neden olacaktır.

Ağır raylı sistemlerin minibüs yada E-80 ve D-100 hattına kaydırılması gerekir. Aslında şehirlerarası raylı ulaşımın kentin kuzeyinden, Fatih Köprüsü'nden geçmesi kâğıt üstünde en uygun çözüm olarak görünmektedir. Fatih Köprüsü'nden demir yolu geçebilir mi geçemez mi, böyle bir şeyi söyleyemem. Ama İnşaat Mühendisleri Odasının bunu net bir biçimde ortaya koyabilmesi gereklidir. İnşaat Mühendisleri Odası teknik olarak olabilirliğini ya da olamazlığını ortaya koymalıdır. Plânlama açısından uzaktan baktığımızda böyle bir hattın Fatih ya da Boğaziçi Köprüsü'nden geçirilmesi, tüp tünelin yapılmaması uygun gözüküyor. Bunların hepsinin ilgili disiplinler tarafından açık ve net olarak ortaya konulması gerekir. Burada fikir yürütürken gerçekten çok dikkatli olmak gerekiyor. Baştan söylemişim; metro gerçekten Yenikapı'ya uzatılacak ve hızlı trenle buluşturulacaktır. İstenilen budur. Uluslararası Sermaye İstanbul'a öngördüğü Hongkong tipi bölgesel kapitalist sistemin finans merkezine bu şekilde alt yapı kurmaya çalışıyor.

Ulaşım plânlaması Makine Mühendisliği disiplini içinde yer almamaktadır. Biz ancak burada belli bir takım uyarılarda bulunabiliriz. Bizim bu konuyla ilintimiz kent içi ulaşım sisteminin; ne şekilde olduğu, imal usulleri, mekaniği, çevreye verdiği etkilerle sınırlıdır. Disiplinimizin dışına da taşan önemli bir olayda kişisel düşüncelerimi dile getirdim. Elbette ki mühendislik olarak bir çok seçenek vardır. Mühendislik maliyetini bazen kamu maliyetinin, kamu çıkarının önüne getirirsiniz, bazen kamu maliyesinin arkasına atarsınız. En ucuz değil daha uygun bir sistemi. Ya da pahalı, gereksiz bir sistemi değil kamu çıkarını ön plâna koyarsınız. Ben diyorum ki kamu çıkarı açısından hızlı tren İstanbul halkının şu an önünde olması gereken bir gündem değildir ama getiriliyor. Ulaşım planlaması açısından da; tüp tünel deniz ulaşımını öldürdüğü için tüp tünel ile banliyö hattının iyileştirilip yerüstü metrosu haline getirilmesi kısa vade için bir cinayettir, uzun vadelere belki düşünülebilir öngörüsünde bulunuyorum. Son olarak gereksiz ve/ya da uzun dönemde kamu çıkarına zararlı projelere ayrılacak olan kaynakların İstanbul'da depreme hazırlık çalışmalarına harcanmasını tüm sevdiğilerim adına ilgililerden talep ediyorum.