

İÇİNDEKİLER

1.GİRİŞ.....	2
2.ANA METİN.....	3
2.1.ULAŞIM.....	3
2.2.İSTANBUL' DA ULAŞIM.....	14
2.3.BAĞCILAR' DA ULAŞIM.....	22
3.SONUÇ.....	29
4.KAYNAKÇA.....	31

BAĞCILAR VE ULAŞIM

Prof.Dr.Mustafa ILICALI, Mehmet Çağrı KIZILTAŞ

1.GİRİŞ

Bir ülkenin ‘Ulaşım Ağları’ bir bünyenin damarları, kılcalları ve yapıtaşları arası etkileşimi gibidir. Bu anlamda; dengeli ve işler bir ‘Ulaşım Sistemi’ o ülkenin (bölgenin, yörenin, şehrin) sosyal-kültürel-coğrafi-teknik-ekonomik bütün bağlantılarının ve dağılımının da sağlıklı yürümesinin argümanlarından biri ve aynı zamanda sağlamasıdır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan, Marmara Denizi ve Boğazlar gibi eşsiz suyollarına sahip olan, Karadeniz-Akdeniz-Hazar Denizi üçgeninin tam ortasında yer alan, Van Gölü, Göller Yöresi ve birçok besleyici suyollarının üzerinde bulunan ülkemiz; bu özelliklerinin potansiyelini çok çok altında kullanı gelmiştir. Halbuki; bugün Tuna ve Rehn Nehri’ nin birleştirilmesiyle, iç su yolları vasıtasıyla Bulgaristan-Romanya’ dan Kuzey Buz Denizi(Hollanda’ ya) kadar çıkılabildiğini ve benzeri faydaların-hizmetlerin Batı-Kuzey Rusya Coğrafyası’ nda da kullanıldığını görüyoruz. Denizyolları ve İç Su Yolları’ na yapılacak doğru yatırımlar ve hatta doğal suyollarına yapılacak sağlıklı teknik müdahaleler, bir Coğrafyanın stratejik konumunu yeniden formatlayabilecek ve çevre bölgelerin ulaşım kaderini olumlu anlamda derinden etkileyebilecek potansiyele sahiptirler. Yakın modern geçmiş dönemlerde; bu şekilde Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı’ nın yapımı ile birlikte; tarihin-savaşların-ekonominin-stratejinin seyrinin nasıl değişebildiğine de şahitlik ettik. Devasa projeler; cesur yaklaşımlar, insan odaklı (rant odaklı olmayan) bakış açıları ve gerekli teknik donanım desteği eşliğinde, ülkelerin bölgelerin hizmet-güvenlik-sosyal-ekonomik parametrelerini önemli düzeyde geliştirebilir. Bu bağlamda; özellikle İstanbul’ umuzun ‘Kentsel Dönüşüm’ ün ‘bir proses-süreç’ olduğunun ve ‘tarih-mahalle dokusu-çevre-post modern yapıların’ silüet ve birçok yönden entegrasyonu olduğunun farkında olan bir bakış açısıyla Ulaştırma Sistemi’ ni önemli bir hizmet mekanizmasına dönüştürebilecek kabiliyette yatırımlarla sorunlarını fırsata dönüştürebileceğine ve güzelliklerini buradan bütün dünyaya bakan bir açı ile ortaya koyabileceğine inancımız tamdır. Geneli itibariyle Türkiye, özelde ise İstanbul’ un değişken topografyası, sosyo-kültürel kompozisyonu, ekonomik dağılımı, coğrafi konumu ve benzeri özellikleri ‘Ulaşımında Çok Modlu Yaklaşımı’ mümkün ve gerekli kılmaktadır. Daha öncede belirttiğimiz gibi; İstanbul’ da Kablolü Sistemler, Deniz Ulaşımı, Raylı Sistemler gibi bir modal kompozisyon sadece bir gereklilik değil ve aynı zamanda da İstanbul’ un İstanbul olmasının doğal bir sonucudur. İstanbul; tarihi süreci, coğrafik konumu, kültürel yapısı ve doğal arka planı itibariyle problemler bazında çoklu ve yoğun bir süreci ifade etmekle beraber, ortaya konacak ‘insan odaklı’ projelerle Dünya’ya eşsiz ve bizim olan şeyleri söyleyebileceğimiz bir imkanı da sunmaktadır. Son on yıllık süreçte ülke genelinde ve yerelde yapılan hizmetler; birikmiş ulaşım problemlerine yeni bir soluk ve bakış açısı getirmiştir. Bununla beraber; ülkemiz ve İstanbul’ umuz büyük problem ve fırsat potansiyelleriyle yoluna devam etmektedir.

2.ANA METİN

2.1.ULAŞIM

Ulaşım; günümüz dünyasında küreselleşme ve ekonomik büyümeye paralel olarak hızlı bir gelişim göstermektedir. Dünyada meydana gelen teknolojik gelişmeler, nüfus artışı ve yeni yerleşim alanlarının açılmasıyla birlikte ulaşımda da farklı yapılanmaların gerekliliği ortaya çıkmıştır. Ulaşımın teknolojik gelişmelerle her geçen gün büyümesi ve önem kazanması yük ve yolcu taşımacılığında hızlı, güvenli ve konforlu taşımacılığın öne çıkmasına etken olmuştur. Ulaşım sektöründe yük ve yolcu taşımacılığı genel olarak havayolu, denizyolu, demiryolu ve karayolu ile yapılmaktadır. Gelişmiş ülkeleri incelediğimizde, taşımacılığın ABD’de %27 karayolu, %38 demiryolu, %24 denizyolu ve %10 havayolu, Almanya’da %58 karayolu, %22 demiryolu, %12 denizyolu ve %7 havayolu ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Türkiye’de ise tam tersine taşımacılık % 95 karayolu, %3 demiryolu, % 0,1 denizyolu ve % 2 havayolu ile yapılmaktadır. Bu oranlardan da anlaşılacağı gibi ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının neredeyse tamamı karayolları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu taşımacılığına büyük önem verilmiş ve maddi olanaksızlıklara rağmen, yılda ortalama 240 km uzunluğunda demiryolu yapılmıştır. 1950’li yıllardan sonra ise demiryolu taşımacılığına gereken önem verilmemiş, gelişen teknoloji ve maddi olanaklara rağmen yılda sadece 39 km’lik demiryolu yapılabilmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, denizyolu ile yapılan taşımacılıkta da yeterince gelişme sağlanamamıştır. Havayolu taşımacılığı yıllarca devlet tarafından yapılmış ve yeterli sayıda havaalanı olmadığından büyük illerle sınırlı kalmıştır. Son yıllarda özel sektörün hava taşımacılığına girmesi ile birlikte havayolu taşımacılığında artış olmuştur. Ülkemizin nüfus artışı ve ekonomik büyümesine paralel olarak bu artışın devam edeceği değerlendirilmektedir. Ülkemizde taşımacılığın %95 oranında karayolu ile yapılması, yollarımızın bu taşıma yoğunluğunu kaldıracak fiziki büyüklük ve altyapıya sahip olmaması trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır.

Son yıllarda trafiğin yoğun olduğu bölgelerde yapılan ve inşaatı halen devam eden bölünmüş yolların hizmete açılmasıyla bu kazaların azalacağı öngörülmektedir. Türkiye’de 1999 yılında 7.758.511 araç trafiğe kayıtlı iken, 2009 yılında bu sayı 14.316.700’e ulaşmıştır. Araç sayısı hızla artmasına rağmen, karayolu ağının genişletilememesi kazaların artışına etken olmuştur. Araç sayısına bağlı olarak trafik kazaları incelendiğinde, 1999 yılında trafik kaza sayısı 465.915 iken 2010 yılı sonu itibarıyla bu sayı 1.104.388’e yükselmiştir. Bu kazaların %96 oranında sürücü kusurlarından meydana geldiği görülmüştür. İstatistiksel verilerden de anlaşılacağı gibi kazalara etki eden faktörlerin başında sürücü kusurları gelmektedir. Diğer faktörler ise yaya, yolcu, yol ve araç kusurları olarak tespit edilmiştir. Ancak verilen bu değerler gerçeği tam olarak yansıtmamaktadır. Sürücü kusurları dışındaki kaza nedenlerinden bazıları sürücü kusurlarını etkileyerek kaza nedeni olabilmektedir. Bu yüzden sürücü kusurları büyük bir oranla temel kaza nedeni olarak görülmektedir.

Her yıl trafik kazalarında dünyada yaklaşık 1.2 milyon kişi hayatını kaybederken 50 milyon kişi de yaralanmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü (WHO)’nün yayınladığı 2002 yılına ait

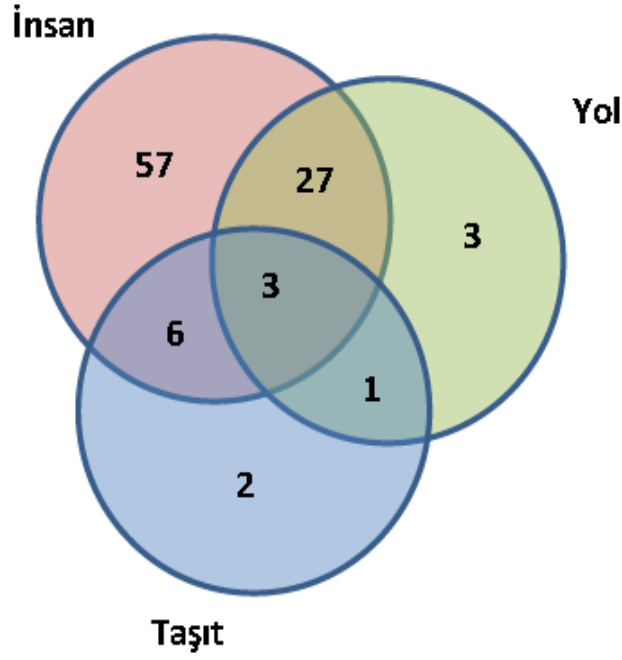
raporda, dünyadaki insan ölümlerinin nedenleri yaş gruplarına göre sınıflandırılmıştır. Bu rapora göre 5-14 ve 15-29 yaş gruplarında trafik kazaları ikinci sıradaki ölüm nedeni olarak yer almaktadır. 30-44 yaş grubunda ise 3. sıradadır. 5-14 yaş grubunda 130.835, 15-29 yaş grubunda 302.208, 30-44 yaş grubunda ise 285.457 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmiştir.

Özellikle ülkemizde trafik kurallarına uyma konusunda vatandaşların duyarlılığı; sorunun kültürel ve eğitim anlamında ele alınması ve toplumsal bilincin oluşturulması için kapsamlı bir çalışmanın ve yöntemin uygulanması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Tüm trafik düzenlemeleri; trafik kurallarına uyulduğu takdirde kazaların olmayacağı ya da en aza indirileceği varsayımına dayanmaktadır. Nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve sanayileşme süreci ile birlikte taşıt sayısı da doğal olarak artmaktadır. Bu artan ivmeli değişim süreci içerisinde özellikle gelişmekte olan ülkelerde trafik ve trafik kazaları gündemden hiç düşmemekte ve en büyük problemlerden biri konumuna gelmektedir. Ülkemizde özellikle son yıllarda kırsal kesimden büyük şehirlere göç eden insanların trafik konusunda bilgisiz, bilinçsiz ve duyarlı olmaları trafik kazalarının nedenlerinden birisidir. Göç sonucu ortaya çıkan bu sorunun kısa sürede çözümlenmesinin de zor olacağı anlaşılmaktadır. Trafik kuralları konusunda bilgisiz, bilinçsiz ve duyarlı kişiler, özellikle şehir içi kazaların artmasına neden olmakta ve trafiğin kontrolünü ve düzenlenmesini olumsuz yönde etkileyebilmektedir. Genel olarak trafik kazaları, beklenmedik yerde, beklenmedik şekilde can ve mal kaybına veya zararına sebep olmaları açısından değerlendirildiğinde can ve mal güvenliği için risk oluşturan en büyük sorunlardan biri konumundadır.

Trafik kazalarının sebepleri veya kazalara neden olan kusurlar çok çeşitlidir. Kusurlar genel olarak;

- Sürücü kusurları
- Yaya kusurları
- Yolcu kusurları
- Araç kusurları
- Yol kusurları biçiminde sayılabilir.

Trafik kazalarının meydana gelmesine etken olan unsurların başında insan, araç ve yol gelmektedir. Şekil.1. de kaza kusurlarının etkisi yüzdesel olarak gösterilmiştir. Şekilden görülebileceği gibi kazaların büyük bir bölümü sürücü kusurlarından kaynaklanmaktadır. Ancak, sürücü kusurları yanında yol kusurlarının da kazaların oluşmasında önemli bir faktör olduğu görülmektedir.



Şekil.1. Trafik Kazalarının Kusur Oranlarına Göre Dağılımı

Ülkemizde bayram tatillerinde meydana gelen kazalarda; ölü ve yaralı sayısı, yılın diğer normal günlerine göre farklılık göstermektedir. Karayolu üzerindeki araç yoğunluğunun artmasının yanında uzun yolculuğa çıkan sürücülerin trafik kurallarına riayet etmeden, yaz tatili ve bayram dönemlerinde yorgun ve uykusuz olarak yola devam etmeleri, sık sık mola vererek dinlenmeleri gerekirken dinlenmemeleri, bir an önce hedefledikleri noktaya ulaşabilmek için aralıksız araç kullanmaları yüzünden ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına karıştıkları bir gerçektir.

Ülkemizde bugüne kadar karayolu trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik, disiplinler arası eşgüdümün sağlandığı stratejik bir planın kabul edilerek, hayata geçirilememiş olması, sorunun her geçen gün daha da büyümesine neden olmaktadır. Gelişmiş ülkelerde her yıl trafik kazalarında yaşamını yitiren kişi sayısı, artan nüfus ve araç sayısına rağmen gerilerken, hatta bazı ülkelerde “sıfır can kaybı” hedefleri konuşulurken ülkemizde kaza, yaralı ve ölüm sayıları üzücü bir şekilde artmaya devam etmektedir. Birleşmiş Milletler ve Avrupa Birliği’nin 2020 yılı için ortaya koyduğu program ve direktiflerle de bu sorun asgariye indirilmeye çalışılmaktadır. Trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak 2003 yılında hazırladıkları stratejik planları uygulamaya koyan İspanya’da, bazı alanlarda iki yıl içerisinde % 27’lik iyileşme oranlarına ulaşılmıştır.

Avrupa Birliği üyesi ülkelerde yapılan çalışmalar sonucunda 2001-2004 yılları arasında ölümlü kaza oranı yaklaşık % 14 azalmıştır. Üye ülkelerden Almanya, Estonya, Fransa, İtalya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Portekiz ve İsveç’te gerçekleşen azalma oranı %14 ün üzerinde olmuştur. Belçika, Danimarka, Yunanistan, İspanya, İrlanda, Avusturya, Finlandiya ve Birleşik Krallık’da ise % 5 civarı bir azalma gerçekleşmiştir. Milyon kişi başına ölen sayısında Malta, Litvanya ve Macaristan haricindeki tüm üye ülkelerde azalma meydana

gelmiştir. Bazı ülkelerde (Fransa, Lüksemburg, Belçika, Portekiz, İsveç, Hollanda, Danimarka, Almanya, İspanya ve Avusturya) ise Avrupa ortalamasının üzerinde azalma sağlanmıştır. Ülkemiz, üyesi olmak için çok ciddi adımlar attığı AB ülkelerindeki bu gelişmelerden uzakta kalmış olması, bugün olmasa da yarın, en temel haklardan biri olan “Yaşama hakkının” insanların elinden alındığı gerekçesiyle AB’deki muhalifleri tarafından eleştiriye konu olacaktır. Çok geç olmadan bu Eylem Planındaki hedeflere ulaşmak için çaba gösterilmelidir. Unutulmamalı ki bu konuda yapılacak olan çalışmalar hemen etkisini gösteremeyecek çalışmalardandır.

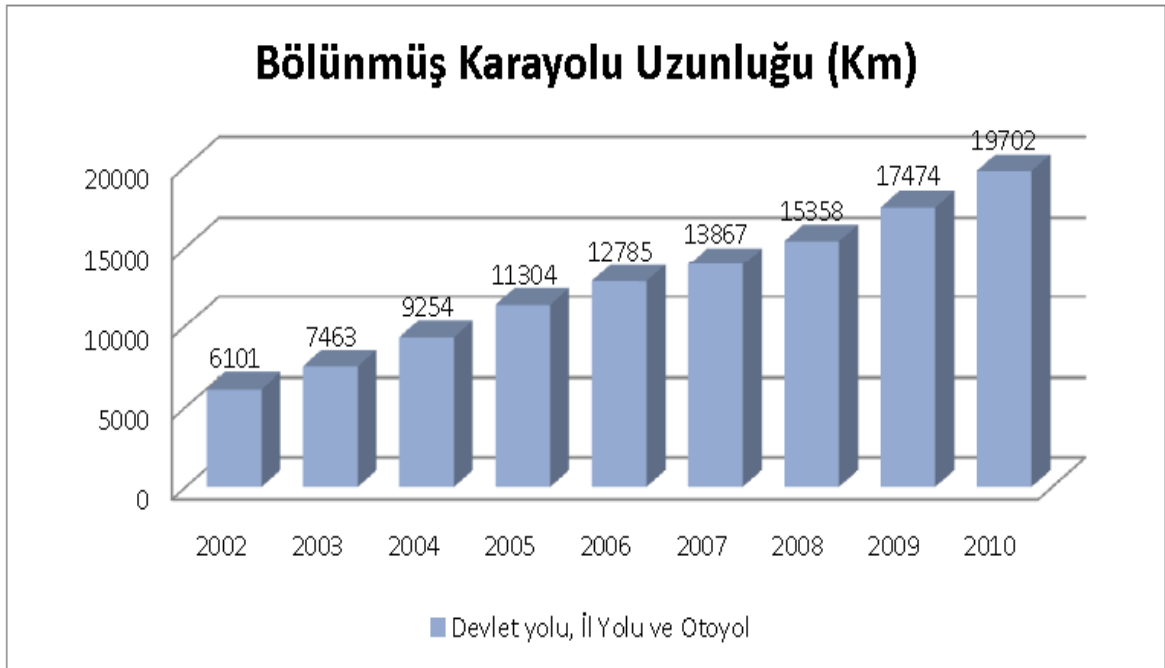
Türkiye’deki araç sayısı son beş yılda %26 artarken, trafik kazaları %44 artmıştır. 2011 yılında meydana gelen 278.353 trafik kazasında 2.582 insanımızı kaybetmiş olmamız, 194.149 insanımızın da yaralanmış olması ne kadar acı bir bilançoyla karşı karşıya olduğumuzun göstergesidir. Trafik kazalarındaki ekonomik kaybın GSMH’nın %2’sine denk geldiği tahmin edilmektedir. Bunun yanında karayollarındaki kara noktalarda yapılan iyileştirmelerin ve bölünmüş yol çalışmalarının kaza sayılarına olan olumlu etkileri istatistiklerden rahatça görülmektedir. 2008 yılında 74 kara noktada yapılan iyileştirmeler sonucu kaza sayılarında %56.62, ölü sayısında %85.65, yaralı sayısında da %67.91’lik bir azalma olmuştur. Ancak en yüksek standartlı yollarımız olan otoyollarda ve bölünmüş yollarımızda dahi aşırı hızın göstergesi olan arkadan çarpma ve yoldan çıkma türündeki kaza sayılarında artış olduğu istatistiklerden (2005-2009) görülmektedir.

Gösterge	2008	2009	2010	Değişim 09-10	Hedef 2014
Toplam kaza sayısının azaltılması	950.120	1.034.435	1.104.990	%6,35	906.939
Toplam ölü sayısının azaltılması	4.236	4.300	4.041	(%6)	2.425
Toplam yaralı sayısı azaltılması	184.468	200.405	211.034	%5,2	166.022

Tablo.1. Kaza, ölüm ve yaralı kişi sayısı istatistiklerinin yıllara göre değişimi ve 2014

Daha öncede ifade ettiğimiz gibi; Karayolu’nda Trafik Güvenliği’ nin sağlanması, Modlar arası dengeli türel dağılım, modlar arası entegrasyon, bütün modlarda toplu ulaşımın güçlendirilmesi ve işlevselleştirilmesi, Karayolu’nda bir taraftan standartların yükseltilmesi ve diğer taraftanda Karayolu’ nun Modal Dağılım’daki payının düşürülmesi ile yakından ilgilidir. Modlar arası dengeli dağılım; gerek şehiriçi ve gereksede şehirler arası yolculuklarda demiryolunun kaliteli ve akıllı yatırımlarla öne çıkarılması, topografyanın elverişli olduğu yerlerde tutarlı arz-talep etüdüleri ile iç su yolları taşımacılığının(yolcu-yük) geliştirilmesi, kablolu sistemlerin yerinde yatırımlarla yaygınlaştırılması ve denizyollarının yeterli filo, teknik donanım ve güzergah analizleri ile birlikte bütün mesafeler için kullanılabilir kılınması

ile sağlanabilmektedir. Modlar arası entegrasyon; Dengeli Modal Dağılımı takiben sağlıklı bir şekilde ele alınabilecek bir konudur ve bu; bütüncül bir yaklaşım açısı, akıllı yatırımlar ve teknolojik enstrümanları en doğru yerde en son imkanlarla kullanmakla sağlanabilecektir. Toplu Ulaşım'ın yaygınlaştırılmasının; İstanbul başta olmak üzere büyükşehirlerdeki en önemli aracı, doğru güzergahlarda cesur kararlarla devreye sokulacak olan 'metro' hatlarıdır. Bu; İstanbul'da Metrobüs adını alan BRT Sistemlerinin; kapsamlı bir şekilde ele alınması, minibüs ve otobüs hatlarının-araçlarının-teknik kapasitesinin sürekli geliştirilmesi ve ıslahı, şehiriçi ve komşu şehirlerarası 'Deniz Ulaşım Hatları' nın doğru talep yönlendirmeleri ile birlikte alternatiflendirilmesi ve modal payın yükseltilmesi gibi konu başlıklarıyla ifade edilebilir. Modal dağılımdaki payı sağlıklı bir çerçeveye oturtulmuş olacak olan 'Karayolu Ulaşım Modu' nun standardizasyonu ise; Bölünmüş yolların artırılması, Geometrik standartlarının istenen düzeye getirilmesi ve bunu takiben 'Akıllı Ulaşım Sistemleri' nin devreye sokularak 'Akıllı Otoyollar, Akıllı Kavşaklar' v.b. kavramsallaştırmaların ortaya çıkarılmasını içermektedir. Daha öncede rakamlarla geniş bir şekilde ortaya koyduğumuz bu süreç; Hükümetimiz ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı' mız Sayın Binali YILDIRIM' ın son on yıllık politikalarında, geniş ölçüde realize edilegelmektedir. Bu bağlamda Sayın Bakan, kendisinde birlikte katılmış olduğumuz birçok sempozyum çalıştay v.b. programlarda genel olarak hep 'Bölünmüş yolları inşa ettik, şimdi sıra bu yolları akıllandırmakta' diyerek bu süreci ifade etmiştir.



Tablo.2. Yıllara Göre Ülkemizdeki Bölünmüş Yol Uzunlukları

Osmanlı' nın son dönemlerinden itibaren- önemli bir kısmı Anadolu topraklarında olmak üzere- önemli yatırımlar yapıldığını, bütün istikrarsız ve savaşa geçen yıllara karşın bu ivmelenmenin devam ettiğini görüyoruz. Sonrasında; savaştan çıkarak kendini yeniden gerçekleştiren bir ülkenin 'Cumhuriyet'in İlk Yılları' nda; aynı ivme ile demiryollarına yatırım yapmaya devam ettiğini de biliyoruz. Bununla beraber; bunun belli bir müddet sonra

hemen hemen tamamıyla kesilip, Türkiye’ de ‘Ulaştırma Sistemi ve Hizmeti’ nin tek modlu bir karayolu sistemine dönüştüğüne şahitlik ettik. Bu dönemeçte; o günün şartları bazında, devasa caddeler ve otoyollar yapıldı. Bütün bunlar gerçekten; ileri görüşlülüğün eseri idi. Fakat bu yatırımlar gerçekleştirilirken; Karayolu’ na gösterilen ilginin Demiryolu ve Denizyolu için bütünüyle atıl kaldığı gerçeği vardı. Ve bu sür git; on yıllar boyu ülkenin kaderi olarak günümüz Türkiye’ sine kadar devam etti. Akılcılığı zaman zaman tartışılmakla ve ara ara akamete uğramasına rağmen, Karayolu yatırımları devam etti, Denizyolu, İç Su Yolu ve Demiryolu ise adeta unutuldu. Bununla beraber; tartışmalı sosyal politikalar, dönemsel rahatlamalar ve para akışları ile ülkemiz insanının anlam dünyasına teknolojilerin nimetlerini sokabilecek şekilde dönüştürülebilse de; sosyal-ekonomik-politik ve teknik anlamda kendi perspektifimizi ‘sürekli kılacak’ şekilde inşa edememiş olmamızdan dolayı, bütün bu gelişmeler çoğu zaman nisbi kaldı ve daha farklı kayıplara yol açtı. Bu kayıpların; teknik-ekonomik anlamdaki okumaları; tüketim kültürünün yönlendirilememiş olması, kaza kayıp oranlarının yüksekliği, sosyal adaletsizliğin giderilememesi ve derinleşmesi, kaynaklarımızı etkin ve verimli şekilde kullanamayıp, modal dağılımın tek modlu dağılıma dönüşmesi, plansız şehirleşme ve rant odaklı bakış açıları şeklinde okunabilir.

Bir ülkenin ‘Ulaşım Ağları’ bir bünyenin damarları, kılcalları ve yapıtaşları arası etkileşimi gibidir. Bu anlamda; dengeli ve işler bir ‘Ulaşım Sistemi’ o ülkenin (bölgenin, yörenin, şehrin) sosyal-kültürel-coğrafi-teknik-ekonomik bütün bağlantılarının ve dağılımının da sağlıklı yürümesinin argümanlarından biri ve aynı zamanda sağlamasıdır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan, Marmara Denizi ve Boğazlar gibi eşsiz suyollarına sahip olan, Karadeniz-Akdeniz-Hazar Denizi üçgeninin tam ortasında yer alan, Van Gölü, Göller Yöresi ve birçok besleyici suyollarının üzerinde bulunan ülkemiz; bu özelliklerinin potansiyelini çok çok altında kullanı gelmiştir. Halbuki; bugün Tuna ve Rehn Nehri’ nin birleştirilmesiyle, iç su yolları vasıtasıyla Bulgaristan-Romanya’ dan Kuzey Buz Denizi(Hollanda’ ya) kadar çıkılabildiğini ve benzeri faydaların-hizmetlerin Batı-Kuzey Rusya Coğrafyası’ nda da kullanıldığını görüyoruz. Denizyolları ve İç Su Yolları’ na yapılacak doğru yatırımlar ve hatta doğal suyollarına yapılacak sağlıklı teknik müdahaleler, bir Coğrafyanın stratejik konumunu yeniden formatlayabilecek ve çevre bölgelerin ulaşım kaderini olumlu anlamda derinden etkileyebilecek potansiyele sahiptirler. Yakın modern geçmiş dönemlerde; bu şekilde Panama Kanalı ve Süveyş Kanalı’ nın yapımı ile birlikte; tarihin-savaşların-ekonominin-stratejinin seyirinin nasıl değişebildiğine de şahitlik ettik. Devasa projeler; cesur yaklaşımlar, insan odaklı (rant odaklı olmayan) bakış açıları ve gerekli teknik donanım desteği eşliğinde, ülkelerin bölgelerin hizmet-güvenlik-sosyal-ekonomik parametrelerini önemli düzeyde geliştirebilir. Bu bağlamda; özellikle İstanbul’ umuzun ‘Kentsel Dönüşüm’ ün ‘bir proses-süreç’ olduğunun ve ‘tarih-mahalle dokusu-çevre-post modern yapıların’ silüet ve birçok yönden entegrasyonu olduğunun farkında olan bir bakış açısıyla Ulaştırma Sistemi’ ni önemli bir hizmet mekanizmasına dönüştürebilecek kabiliyette yatırımlarla sorunlarını fırsata dönüştürebileceğine ve güzelliklerini buradan bütün dünyaya bakan bir açı ile ortaya koyabileceğine inancımız tamdır. Geneli itibariyle Türkiye, özelde ise İstanbul’ un değişken topografyası, sosyo-kültürel kompozisyonu, ekonomik dağılımı, coğrafi konumu ve benzeri özellikleri ‘Ulaşımında Çok Modlu Yaklaşımı’ mümkün ve gerekli kılmaktadır. Daha öncede

belirttiğimiz gibi; İstanbul’ da Kablolü Sistemler, Deniz Ulaşımı, Raylı Sistemler gibi bir modal kompozisyon sadece bir gereklilik değil ve aynı zamanda da İstanbul’ un İstanbul olmasının doğal bir sonucudur. İstanbul; tarihi süreci, coğrafik konumu, kültürel yapısı ve doğal arka planı itibariyle problemler bazında çoklu ve yoğun bir süreci ifade etmekle beraber, ortaya konacak ‘insan odaklı’ projelerle Dünya’ya eşsiz ve bizim olan şeyleri söyleyebileceğimiz bir imkanı da sunmaktadır. Son on yıllık süreçte ülke genelinde ve yerelde yapılan hizmetler; birikmiş ulaşım problemlerine yeni bir soluk ve bakış açısı getirmiştir. Bununla beraber; ülkemiz ve İstanbul’ umuz büyük problem ve fırsat potansiyelleriyle yoluna devam etmektedir. Halkla yönetim mekanizmasının güçlendirilmesi ve Dünya’daki teknik-ekonomik-sosyal gelişmelerin arka planını iyi okuyabilen bir politika; sorunları çözmeye, halkı doğru tüketim alışkanlıklarına yönlendirmeye, ulaşım sistemini tam anlamıyla bir hizmet sektörüne dönüştürmeye, şehirlerimizi daha yaşanılır kılmaya ve hayat standartlarımızı- doğru anlamda- yükseltmeye, ivmelenerek devam edecektir.

Daha önceleri de değindiğimiz gibi; burada ‘Sürdürülebilirlik’ kavramı öne çıkmaktadır. Daha yüzyılın başında bu kavram Ülkemiz kurucu kadrolarınca literatürde tutulan bir kavramdı. Bu bir ileri görüşlülük örneğiydi. Takip eden dönemde ise; teknik gelişmeleri ülkemizden daha önde yaşayan Batılı ülkelerin bu kavramı günümüzden 30-40 yıl öncesinde tedavüle sokup, sonrasında da bu anlamda radikal tedbirler almaya başladığını gördük. Sürdürülebilirlik Kavramı’ nın ‘Ulaştırma Sistemi’ ne yansımaları; geneli itibariyle yakıt çeşitliliğinin arttırılması, yenilenebilir enerji imkanlarının geliştirilmesi, alternatif ulaşım modlarının devreye sokulması, modlar arası entegrasyon gibi başlıklarda okunabilir. Özelde ise; ülkemiz için şehiriçi hatlarda metronun yaygınlaştırılması, aktif ve entegre bir deniz ulaşımının halka sunulması(talebin oluşturularak karşılanması), kablolu sistemlerin devreye sokulması, bisiklet kullanımının yaygınlaştırılması ve bisiklet yolları v.b. uygulamalarla standardize edilip kolaylaştırılması, otomobil kullanımının eğitim-bilinçlendirme ile sağlıklı yönere ve düzeylere kanallene edilmesi, ufuk açıcı ‘insan odaklı’ büyük yatırımların cesur adımlarla gerçekleştirilmesidir.

Yüksek Hızlı Demiryolları(YHD), uygun fiyatlarla, halkın genel kitlesine, çevreci, az yer kaplayan, konforlu, güvenli ve dakik bir ulaşım imkanı sağlamaktadır. Geneli itibariyle; bir demiryolu treni; tek şeritte; Karayolu’nun 6 şeritte taşıdığı yolcuyu, sabitlenmiş(güvenli) bir hat üzerinde ve daha düzenli bir trafikle taşımaktadır. Demiryollarının alternatif yakıt çeşitliliği anlamında ortaya koyduğu imkanlar ve uygulanabilirliği de daha geniştir. Özellikle Yüksek Hızlı Demiryolları yakaladığı hızlar itibariyle, günlük şehirler arası yolculukları ve hatta komşu şehirler arası ev-iş yolculuklarını kaldırabilecek fırsatlar sunmaktadır ki; bu Türkiye çapında komşu iller arası entegrasyonu ‘ortak merkezileşme’ ye varıncaya kadar destekleyecek boyuttadır. Geneli itibariyle, çevreci, dakik, güvenli, toplumsal, arazi kullanımına elverişli, entegre ve entegrist(bütüncül) bir Ulaştırma Modu olan ‘Yüksek Hızlı Trenler’ şehirler arası yolculuklar başta olmak üzere Türkiye’ de yeni bir çağ açacak potansiyeldedir, tek görünen dezavantajı Karayolu’ na göre daha noktasal(sabitlenmiş) bir mod olması ve mücavir alan ‘gürültü’ konusudur. Ve fakat bu bağlamda; Yüksek Hızlı Demiryolları’ nın hız-güvenlik-konfor bağlamında rekabet halinde olduğu Havayolları’ na

nazaran 'istasyonlara erişilebilirlik' anlamında Havalimanlarından çok daha elverişli olduğunu ve hatta yer yer bu iki ulaşım modunun istasyon ve limanlarının birçok Avrupa Kenti'nde (Hollanda) birbirine entegre çalışabildiğini de görmekteyiz. Bir diğer dezavantajlı husus olan 'gürültü' yü ele alacak olursak, burada teknik imkanlar dahilinde bu dezavantajında minimize edilmeye başlandığını görebilmekteyiz. Bütün bu özellikleriyle; 'Sürdürülebilir Kalkınma' ve bunun uzantısı olarak 'Sürdürülebilir Ulaştırma' bağlamında Avrupa'nın son 10 yılda (ve ivmelenerek önümüzdeki 30 yıllık periyotta) 'Yüksek Hızlı Demiryolları'na bakış açısını dahada kuvvetlendirmesinin yerindeliğini görmüş olmaktadır. Ve yeni bu itibarla karakteristikleri dolayısıyla 'çevresel sürdürülebilirlik' 'sosyal sürdürülebilirlik' ve 'ekonomik sürdürülebilirlik' kavramlarını altını dolduran ve adeta bir argümanına dönüşen 'Yüksek Hızlı Demiryolları'nın ülkemiz, bölgemiz ve bahsini ettiğimiz geniş Coğrafyalar için öneminin ve hayatiyetinin de tekrar altını çizmek isterim.

Ülkemizde Yüksek Hızlı Demiryolları yatırımları, bütün bu verilerin ışığında; trafik problemlerinin çözülmesi, trafik güvenliğinin sağlanması ve kaza kayıplarının minimize edilmesi, Havayolları ile rekabetçi şartların sosyal dengeyi daha gözetici şekilde sağlanması ve yöresel-bölgesel-ulusal ve coğrafi entegrasyonun maksimizasyonu açısından hayati ve tercih edilir olmuştur. Daha öncede değindiğimiz üzere YHD'nin; dakiklik-hız-konfor-güvenlik-zaman kazancı-yakıt tasarrufu ve alternatiflendirilmesi-modal entegrasyon ve sosyal gelişim yönünden birçok getirisi olması YHD'yi ülkemiz koşulları için hayli elverişli kılmaktadır. Bahsini ettiğimiz Ekvator ve Çevre Coğrafyası üzerinde YHD'yi 'sürdürülebilirlik' üzerinden okuyan gelişmekte ve dinamik yapıları ülkelerin hızla yatırıma yöneldiğini görmekle beraber bu Coğrafi Eksenin merkezinde olan ülkemiz ve bölgemiz için ise bu yatırımlar vazgeçilmez durumdadır. Psikolojik konfor bağlamında baktığımızda YHD'ler komşu ve civar iller arasında günübirlik ev-iş ve ev-okul seyahatlerine dahi imkan tanımakta olup hızla üniversiteleşen ve sanayileşen ülkemizin bu yönde hareket kabiliyetini arttırıcı bir rol üstlenebilir. Bu bağlamda ilk olarak Ankara-Eskişehir YHD hattının hizmete girmesi başlayan süreç aynı hattın bir başka etabı olan İstanbul-Eskişehir yapım çalışmaları ile devam etmektedir. İstanbul-Eskişehir YHD hattını takiben, bu yıl başında Ankara-Konya YHD hattı tamamlanmış olup bugün itibarıyla tam kapasite hizmete girmeye başlamıştır. Böylelikle yakın bir gelecekte İstanbul'dan Konya'ya günübirlik yolculuğa imkan veren ve hizmet parametrelerini üst düzeyde sağlayan bir YHD hizmeti ile karşılaşmış olacağız. Bütün bunları takiben aynı dönemde Ankara-Yerköy (Yozgat)-Sivas-Erzincan YHD hattının etapları baştan sona inşa halinde hızla ilerlemektedir ve bu hattın belli etaplarının açılışına yakın dönemde şahitlik edebileceğiz. Bu hattın Erzincan'dan Erzurum-Trabzon ve Kars'a ulaşacağına da düşündüğümüzde, yakın bir gelecekte İstanbul'dan Kars'a YHD koşulları altında seyahat edebileceğimiz gerçeği karşımızda durmaktadır. Aynı şekilde bugün itibarıyla Ankara-Kayseri Yüksek Hızlı Demiryolu Hattı'nın inşası da devam etmektedir.

Ankara-İstanbul YHD Hattı'nın Eskişehir-İstanbul etabında tamamlanmasıyla beraber İstanbul-Bursa-Ankara üçgeni ve çevresindeki müthiş potansiyel çok daha hızlı bir şekilde aktive ve entegre olacaktır. Bu bağlamda, yakın bir gelecekte Batı Karadeniz, Ankara, İç Batı Anadolu, Güney Marmara, İstanbul ve Trakya Bölgeleri'nde birçok anlamda müthiş bir

sinerjinin oluşacağından bahsedebiliriz. Bu sinerji; Tekirdağ, İstanbul, Yalova, Bilecik, Bursa, İzmit, Sakarya, Balıkesir, Çanakkale, Düzce, Afyon, Kütahya, Eskişehir, Ankara, Bolu, Zonguldak, Karabük, Kastamonu ve Çankırı' ya kadar geniş bir alanı ihtiva etmektedir. Bütün bu alana YHD Ağı bağlamında 'İzmir' inde dahil edilmesi ve planlanan yatırımların yarısının bile gerçekleştirilmesi Türkiye' ye 'Ulaştırma Hizmetleri' bazında ve bütün alt ve ilgili parametreleri bağlamında çağ atlatacak potansiyele sahiptir.

Aynı şekilde bu yatırımların bütün Anadolu sathında, Konya' dan Akdeniz' e, Çukurova ve Malatya' ya oradanda Elazığ ve Diyarbakır' a ulaştırılması, bununla beraber Van Yöresi' nde Van ve Bitlis' i içeren bir güzergah planlaması ile Urfa Yöresi'nde de benzer bir güzergah planlamasının yer alması yatırımların boyutunu ortaya koymaktadır. Bütün bunlara İstanbul-Bursa ve Ankara-İzmir ile İstanbul-Trakya YHD Bağlantılarının da ilave edilmesi ile birlikte 'yatırım süreci' nin boyutları daha iyi ortaya konabilir.

Aynı zamanda bütün bu YHD Projeleri hem yersel ve hem de teknik anlamda entegristtirler. Yani şöyle ki; bu hatlar bizim her zaman dillendirdiğimiz 'modlar arası entegrasyona' doğrudan katkı sağlayıcı olup İstanbul' a dair devasa projelerden asrın projesi Marmaray' a kadar bütüncül bir algının ürünüdür. Bununla beraber, yersel anlamda da- şartlar dönemsel olarak farklılaşmakla beraber- kalıcı olarak Urfa-Halep, Trakya-Bulgaristan, Van-İran, Kars-Batum-Tiflis-Bakü ve benzeri YHD Hat bağlantıları her zaman gündemde ve planlama fazına hazır vaziyettedir.



Türkiye'de Hızlı Tren	
Ankara-İstanbul.....	533km./3 saat
Ankara-Eskişehir.....	245 km./1 saat 5 dakika
Ankara-Konya.....	212 km./1 saat 15 dakika
İstanbul-Konya.....	641 km./3 saat 30 dakika
Eskişehir-Konya.....	360 km./1 saat 26 dakika
Ankara-Sivas.....	466 km./3 saat
Ankara-İzmir.....	624 km./3 saat 20 dakika
Ankara-Afyon.....	281 km./1 saat 20 dakika
Bandırma-Bursa-Osmaneli.....	190 km./60 dakika
Ankara-Kayseri.....	350 km./2 saat
Halkalı-Bulgaristan.....	230 km./1 saat
Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars.....	710 km./5 saat

Tablo.3. Türkiye' de YHD

Aynı şekilde, politik ve ekonomik gidişat doğrultusunda, Ermenistan, Irak, Lübnan, Ürdün ve hatta Mısır' a ve Yunanistan-Bulgaristan üzerinden Balkanlara bir 'Yüksek Hızlı Demiryolları' ağı inşa süreci düşünülebilir. İstanbul' dan Ankara' ya Konya' ya gidiş süreleri ve diğer hizmet parametreleri esasında YHT ile Kırcalı, Sofya, Üsküp, Belgrad, Zagreb, Podgorica, Priştina, Ohri, Yenipazar(Novipazar), Selanik ve Atina' ya ve hatta İstanbul' dan Kars'a YHT hizmeti yolculuğu süresinde Viyana'ya Floransa' ya ulaşmak heyecan verici olup uzak bir ihtimal değildir.

Tarihi bağlamıyla Denizyollarına baktığımızda; hem yolcu ve hem de yük taşımacılığı anlamında sürekli bir ihtiyaç ve kullanım alanı olarak varlığını sürdürdüğünü, Coğrafi Keşiflerde başat rol oynadığını görüyoruz. Ülkemiz özelinde de; Osmanlı Dönemi' nde özellikle Kuzey Afrika, Karadeniz çevresinde etkileşimin gerek siyasi gerek sosyal anlamda sağlanmasının birinci düzeyde aracı Denizyollarıydı. Buna binaen; Osmanlı' nın birçok anlamda zirve dönemini yaşadığı çağda; iki büyük Kanal Projesi' nin üzerinde ciddi anlamda çalışıldığını görüyoruz. Bunlardan birisi; Kuzeydoğu Karadeniz' de İdil ve Volga nehri yataklarının açılarak birleştirilmesi yoluyla Karadeniz-Hazar Denizi suyolu bağlantısının sağlanmasıdır. Bu; Osmanlı' nın Kuzey ve Doğu' ya siyasi-sosyal-kültürel entegrasyon ve tesirinin önemli bir fikir ayağıydı. Diğeri ise daha iç coğrafya diyebileceğimiz bir alanda; bugün ki Marmara Bölgesi dahiline düşen 'Sakarya Nehri' nin yatağının genişletilmesi vasıtasıyla su yollarının İzmit Körfezi ve Sakarya' nın Karadeniz sahili üzerinden birbirine dökülmesi ve bu sayede, Karadeniz-Marmara Denizi Hattı' nda ikinci bir su yolunun, mevcut İstanbul Boğazı' na ilaveten oluşturulmasıydı. Her iki proje içinde; hem düşünce ve hem de eylem bazında ciddi çalışmalar yapıldığını fakat sonrasındaysa akamete uğradığını biliyoruz. Kadim Dünya' nın merkezi olan ve yeniden çok ciddi gelişme ivmeleri gösteren 'Akdeniz Havzası' coğrafyasının merkezinde ve önemli bir bileşeni olan ülkemiz, deniz ulaşımından her anlamda had safhada faydalanmanın yollarını ve imkanlarını geliştirmelidir. Bu bağlamda; ülkemizde ve bölgemizde, ekonomik gelişimin hızlanması ve siyasi istikrarın derinleşmesine paralel izlenecek doğru sosyal politikalar, yerinde kullanılacak 'teknik imkanlar ve argümanlar' la beslenerek gerçekleştirilecek olan büyük ölçekli yatırımlarla 'Deniz Ulaşımı' bölgesel çapta, bütün tarafların faydasına bir itici güç ve temel hizmete dönüştürülebilir. Bütün bu yaklaşımlar '2023 Vizyonu' ve T.C. Dışişleri Bakanı Sayın Ahmet DAVUTOĞLU' nun 'Paris-Berlin-Londra-Moskova-Pekin-Yeni Delhi' yayının çevrelediği Coğrafya' daki en büyük ekonomik güç olma perspektifi ile bütünlüklü ve birbirini doğrular-besler niteliktedir. İstanbul' umuz bütün bu Coğrafya' nın aslında; sosyal-politik-ekonomik-kültürel-coğrafik anlamda 'Doğal Merkezi' konumundadır. İstanbul' da yaşıyor olmamız ve İstanbul' un bir parçası olmamız, bütün bu sorumlulukları, faydaları, maliyetleri, riskleri ve fırsatları bize muhatap kılmaktadır. Daha 'sağlıklı bir yaşanabilirliği' ancak bütünlüklü bir bakış açısı, 'insan odaklı bir yaklaşım', uzun vadeli politikalar, kendi perspektifimizi geliştirebilme düşüncesi ve 'sürdürülebilir' bir kavrayış ile yakalayabileceğiz.

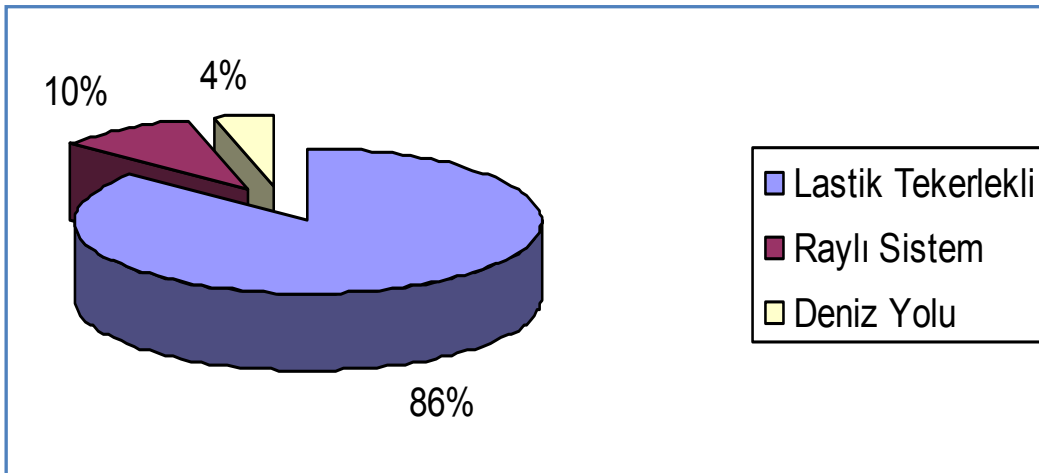
Hizmette esas olan 'insan' odaklı bir yaklaşım açısı geliştirebilmiş olmaktır. Ekonomik-Politik-Kültürel-Teknik kimi süreçler sonucunda; dönemsel olarak 'devlet yatırımları' ve/veya 'özel şirket teşebbüsleri' ön plana çıkabilir. Fakat burada; geleneksel anlamda

‘devletçi’ bakış açısı veyahut ‘özel teşebbüsü esas alan’ bakış açısı tek başına işlevsel değildir. Bakış açımıza ve bu noktadan hareketle eyleme döktüğümüz; sistem yatırımları ve politikamıza yön verecek olan ‘insan odaklı’ yaklaşım açısıdır. Bu anlamda geliştireceğimiz bir perspektifle Uluslar arası literatürde ‘PPP(Public Private Partnership)’- Kamu Özel Sektör Ortaklıkları olarak anılan sistematüğün önünü ‘halkımızı ve ona hizmeti’ merkeze alarak açabiliriz. Böylelikle; sosyal-ekonomik-teknik-kültürel politikalarımızı daha bütüncül kılabiliriz. Ve bu bağlamda; çevreci-üretimi teşvik eden-paylaşımçı-çok modlu ve entegre-işlevsel bir sistem geliştirebiliriz. Buda; herkesi gözeten, ortak faydayı önceleyen bir mantalitenin kökleşmesine yardımcı olur. Batı; teknolojik tecrübeleri daha erkenden yaşadığından bu bağlamda 1980’ lerden itibaren ‘tek boyutlu-tüketimci-çevreyi tahripkarp toplumlara kaybettiren’ bakış açısının sürdürülemez olduğunu görmeye başladı. Ve ‘Sürdürülebilirlik’ kavramını öne çıkartıp bu kavramsallaştırmanın içeriğini doldurmaya çalıştı. Bu itibarla ‘Sürdürülebilirliği’ – en azından kendi Coğrafyasında- çok geniş bir konu yelpazesi için ana başlıklardan biri haline getirmeye başladı. Bizde; bu süreçte ‘Sürdürülebilirlik’ kavramının altını kendi enstrümanlarımızla ‘insanı merkeze koyarak’ doldurabiliriz. Böylelikle; bize ait bir ‘hizmet perspektifi’ ni kökleştirip sağlam bir temele oturabiliriz. O zaman; ‘Ulaştırma Sistemi’ ve mevcut zaaflarımızı daha net ve bütünlüklü bir bakış ile görebiliriz. En basitinden; yazının başında sizlere aktarmış olduğumuz tecrübede, ‘Shell&Turcas A.Ş.’ nin sadece ‘Eğitim ve Bilinçlendirme’ başlığı altında gerçekleştirmiş olduğu çalışmalarla kendi filusunun yıllık kaza kayıp oranlarını 1/3 oranlarına kadar çekebildiğini gördük.

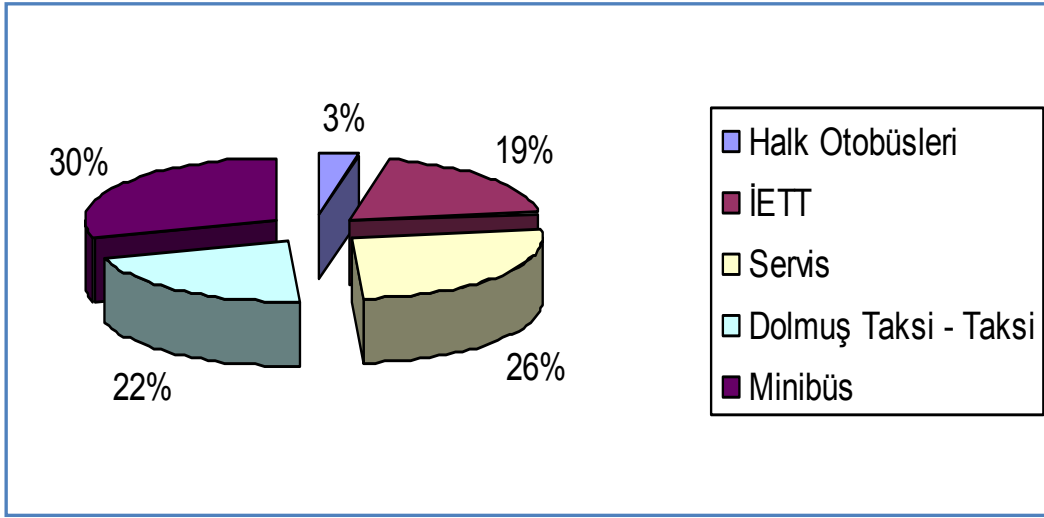
2.2.İSTANBUL' DA ULAŞIM

Ülkemizde planlı gelişmeye ayak uydurulamaması sonucu köyden kente olan göçün artarak devam etmesi ve kent yönetimlerinin bu göçün getirdiği nüfusa gereken hizmeti götürememesi sonucu ortaya çıkan altyapı sorunlarının en önemlilerinden birisi de ulaşım sorunudur. Kentleşmenin plansız yürütülmesi, ulaşım altyapısının oluşturulmasında yapılan yanlış uygulamalar, toplu taşımacılık yerine bireysel taşımacılığın öne çıkmasını sağlayan yatırımlar, kent içinde özel oto sahiplik oranının ve hareketlilik ihtiyacının artması, bu ihtiyacın lastik tekerlekli sistemlerle karşılanmaya çalışılması, trafik yoğunluğunun artmasına ve buna bağlı olarak sera gazı salınımlarının artması yaşam kalitesinin düşmesine neden olmaktadır. Kentler insanlar içindir ve kentsel yaşamın ama hedefi insanların hareket özgürlüğünü sağlayarak kentsel aktivitelere erişimlerini kolaylaştırmaktır. Kent içindeki ulaştırma problemlerinin çözümünde göz önüne alınması gereken ilk hedef “Taşıtların değil insanların hareketliliğini sağlamak” olmalıdır. Bugüne kadar işlenen yanlış ve topluma maliyeti yüksek politikalar artık bir kenara bırakılarak “ **otomobil ve kent birbirlerine uymayan mekan profillerine sahiptir” gerçeğine ağırlık verilmelidir.** Artan taşıt sayısını karşılamak amacıyla daha fazla yol, daha fazla otopark, daha fazla katlı kavşak ya da tünel, daha hızlı kent geçişleri yapılarak “ **kenti taşıtlara uydurmak” yerine “otomobili kente uydurmak” gerek kentte yaşayanlar açısından gereksede ulaştırmanın çevreye yaptığı olumsuz etkiler açısından daha iyi sonuçlar verecektir. Dolayısıyla kenti ulaştırma sorunlarının çözümünde bireysel taşımacılığın yerini toplu taşımacılığın alması ve otomobile ayrılmış kent mekanlarının planlı bir şekilde azaltılması öncelik olmalıdır.**

İstanbul’ da modal dağılımda olması gereken Deniz Ulaşımı payı ‘%20’ ler’ ken, bugün bunun çok gerisinde olduğumuz gerçeği ile karşı karşıyayız. Bu durum; ‘Ulaşım Bazlı’ olarak adeta ‘denizin kıyısında denize bakmadan yaşamak’ olarak açıklanabilir. İstanbul’ daki modal dağılımda Karayolu aşırı yüklü bir paya sahipken, Karayolu’ nda ‘özel otomobil’ kullanım payıda çok yüksek bir orana sahiptir. Bu; Karayolu Trafik Güvenliği’ ni tehdit eder boyutlarda sonuçlara yol açarken, bütün İstanbul Halkı’ nı alabildiğine konfor-güvenlik-dakiklik gibi parametrelerden sürekli olarak feragat etmeye zorlamaktadır.



Tablo.4. Toplu Taşımanın Türlerine Göre Dağılımı



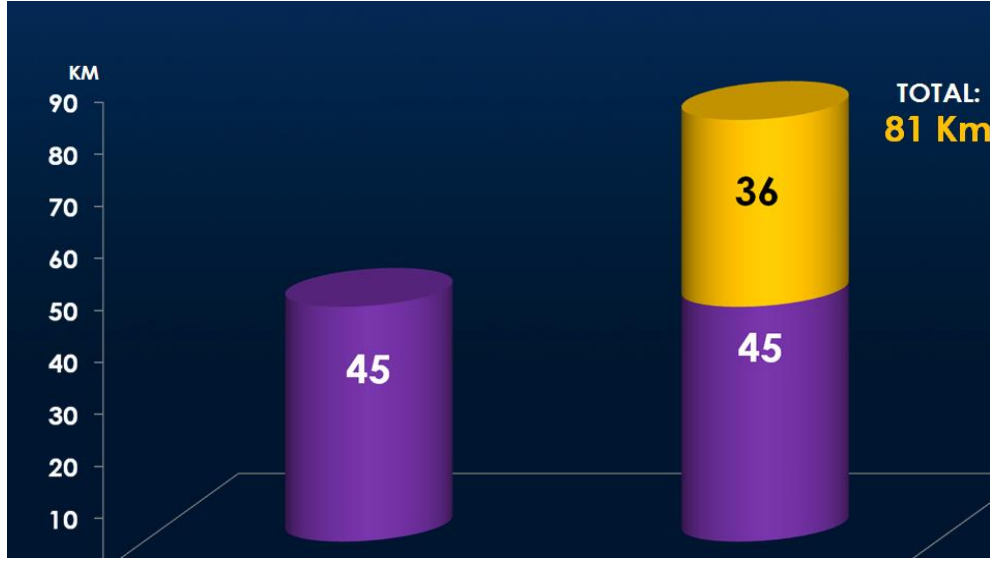
Tablo.5.Lastik Tekerlekli Toplu Taşıma Araçlarının Türlerine Göre Dağılım

Toplu Ulaşım' a; bütün ulaşım modlarında yönelmek ve bu anlamda daha entegre, konforlu, dakik, güvenli bir hizmeti sunabilmek kısa vadede gözle görülür geri dönüşler almamızı sağlamaktadır ve sağlayacaktır. Bu yılın genel verilerine baktığımızda; Şehir Hatları Genel Müdürlüğü' nün rakamlarına göre 'Şehirçi Denizyolları' mızın ancak %10 luk doluluk kapasitesi ile çalıştığını görmekteyiz. Bu kapasitenin; %50 lik düzeylerde dahi kullanılması, ilaveten kabaca 1.000.000 yolcunun denizyoluna çekilmesi demektir. Ortalama; İstanbul' da bir otomobilin 1 ila 2 yolcu taşıdığını düşündüğümüzde; bu 'trafikten 500-600 bin aracın' çekilmesi demek olacaktır. Köprülerde devam eden geniş çaplı tadilatlar neticesinde ortaya çıkan talebin deniz ulaşımına yönlendirilmesi' fırsatının doğduğunu ve bunu doğru yönetebileceğimizi ifade etmek gerekmektedir. Eşsiz bir Boğaza sahip olup ta trafik yönünden burayı atıl vaziyette bırakıyor oluşumuzun tutarsızlıklarını ortaya koydum. Boğaz yolumuzu kullanan Uluslar arası Büyük Tonajlı Yük Gemileri' nin daha akılcı yöntemler ve ileride hayata geçirilecek büyük yatırımlarla- 'Deniz Ulaşımı' nı İstanbul için ideal seviyeye ulaştırmamız anlamında- Boğaz Trafığı' ne oluşturabildiği olumsuz etkilerin tamamen bertaraf edilebileceğini ifade ettim.

Deniz Ulaşım Modu' nun payının artırılmasında bir diğer hususta; Boğaz aşan servis araçlarının, bu hizmetini gerçekleştirmesinde 'Denizyolu' na yönlendirilmesidir. Bu bağlamda yapılan araştırmalar, gerekli çalışmalar için uygun arka planı sağlayabilecek değerleri ihtiva etmektedir. Zira; ülkemizde, şehir içi ve şehirler arası yollarda henüz tam anlamıyla aşamadığımız önemli problemlerden biri; karma trafikte özel araçların ve ağır taşıtların birlikte akışının tam bir karmaşaya dönüşebilmesidir. Bunun için; uzun süredir öncelikli olarak 'toplu taşıma araçlarına' saat ve şerit bazlı olarak 'özel şerit' uygulamasını önerdim ve bu konuda önemli çalışmalar gerçekleştirdim. Bu bağlamda; servis araçlarının toplu olarak

Deniz Ulaşımı' na sistematik ve elverişli bir şekilde yönlendirilmesi bizlere önemli kazanımlar sağlayacaktır.

Benzer şekilde İstanbul' da Demiryolu Ulaşım Modu' na yapılacak yatırımlar hem Kentiçi Toplu Ulaşım' ı destekleyecek ve hem de dolayısıyla 'Karayolu Trafik Güvenliği' ne önemli katkıda bulunacaktır. Ve tabii ki bütün bu yatırım süreci de 'Modlar Arası Entegrasyon' bakış açısının içerisinde gerçekleştirilmelidir. 'Toplu Ulaşım' ın yaygınlaşması; hem tüketim kültürü ile yakından ilgili olup ve hem de aynı zamanda optimum hizmet parametrelerini (konfor, hız, güvenlik, dakiklik, emniyet, maliyet) aynı anda sağlamak durumundadır. Bütün bunların 'Çevreci' bir bakış ile birleştirilmesi, İstanbul' da 'Sürdürülebilir Ulaştırma' nın önünün açılması demektir.



Tablo.6.Demiryolları Ulaşım Ağlarındaki Artış Oranı: %80

Son on yıllık süreçte demiryollarına(özellikle metrolara) önemli oranlarda yatırım gerçekleştirilmiş ve bunların önemli bir bölümü hizmete açılırken, önemli bir bölümünde yapım ve planlama safhasındadır. Yukarıdaki tabloda; son on yılda 'Demiryolları Ulaşım Ağlarında' yakalanmış olan artış oranı ortaya konmuştur. Bu oran %80 dolaylarında olup, son olarak Kadıköy-Kartal Metrosu' nunda açılımlıyla %100 lük bir oranı bulmuştur diyebiliriz. Halihazırda; Ümraniye-Çekmeköy-Üsküdar ve benzeri hat inşaatları devam etmektedir.

Yapımı Devam Eden Demiryolları Ulaşım Ağları(Metro): 52.5 km

HACIOSMAN-YENİKAPI

KADIKÖY-PENDİK

OTOGAR-İKİTELLİ

İnşaat İhalesi Aşamasındaki Demiryolları Ulaşım Ağları(Metro)

BAKIRKÖY-BEYLİKDÜZÜ

İDO-KİRAZLI

KABATAŞ-MAHMUTBEY

ÜSKÜDAR-ÇEKMEKÖY

YENİKAPI-İNCİRLİ

Proje Çalışması Devam Eden Demiryolları Ulaşım Ağları(Metro)

AKSARAY-SÖĞÜTLÜÇEŞME

ATAKÖY-İKİTELLİ

ATAŞEHİR MONORAYI(!)

DUDULLU-BOSTANCI

KAZLIÇEŞME-SÖĞÜTLÜÇEŞME

KİRAZLI-HALKALI

MAHMUTBEY-BAHÇEŞEHİR

ZİNCİRLİKUYU-ÇAMLICA(!) TELEFERİK

Aşağıdaki Tablolarda 2010 Günlük Yolculuk Değerleri Modal Dağılımı ve ardında 2014 ve 2018 Tahmini Modal Dağılım Oranları verilmiştir. Tablolarda görüldüğü üzere; Lastik Tekerlekli Ulaşım Oranı; düzenli ve kontrollü bir düşüşle makul bir seviyeye çekilirken, Raylı Sistemler’ dede sürekli ve düzenli bir artış söz konusu olacaktır. Marmaray; 2014’ ten itibaren devreye girmesiyle tek başına önemli bir ‘Kentiçi Toplu Ulaşım Modu’ kalemine sahip olacak ve ilerleyen yıllarda da bu düzenli artışını sürdürecektir. Fakat aynı şeyi; mevcut veriler ışığında maalesef ‘Deniz Ulaşımı’ için henüz söyleyememekteyiz. Mevcut eğilimler devam ettiği takdirde; ‘Deniz Ulaşımı’ düzenli bir azalma süreci içerisinde olup ‘Modal Dağılım’ daki payını sürekli olarak yitirecektir.

2010 YILI GÜNLÜK YOLCULUK DEĞERLERİ		
ULAŞIM TÜRÜ	YOLCU/GÜN	ORAN%
LASTİK TEKERLEKLİ	5.541.466	78,4%
RAYLI	1.335.372	18,9%
DENİZ	195.056	2,8%
TOPLAM	7.071.894	100,0%

Tablo.8. 2010 Yılı Günlük Yolculuk Değerleri

2014 YILI GÜNLÜK YOLCULUK DEĞERLERİ		
ULAŞIM TÜRÜ	YOLCU/GÜN	ORAN%
LASTİK TEKERLEKLİ	10.715.595	67,7%
MARMARAY	1.170.178	7,4%
RAYLI	3.745.397	23,7%
DENİZ	186.575	1,2%
TOPLAM	15.817.745	100,0%

Tablo.9. 2014 Yılı Günlük Yolculuk Değerleri

2018 YILI GÜNLÜK YOLCULUK DEĞERLERİ		
ULAŞIM TÜRÜ	YOLCU/GÜN	ORAN%
LASTİK TEKERLEKLİ	8.427.620	50,7%
MARMARAY	1.312.880	7,9%
RAYLI	6.722.825	40,4%
DENİZ	170.071	1,0%
TOPLAM	16.633.396	100,0%

Tablo.10. 2018 Yılı Günlük Yolculuk Değerleri

Kentiçinde meydana gelen trafik kazalarının ortaya çıkardığı, gerek sosyal gerekse ekonomik olumsuzlukların çözümü için kentiçinde toplu taşımacılığın payının artırılmasının önem taşıyor ve doğuracağı olumlu sonuçlar ile bunlara ek olarak Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kullanımı trafik kazalarını azaltmada büyük rol oynar.

Kentiçi Ulaşım’ da Trafik Güvenliği’ nin sağlanması; ‘Intermodal Entegrasyon’ dan ‘Eğitim’e, ‘Toplu Taşıma’ da Verimliliğin Arttırılması’ ndan ‘Akıllı Ulaşım Sistemleri’ nin aktif bir şekilde kullanımına kadar geniş bir alanı ihtiva eder. Bu itibarla; Akıllı Ulaşım Sistemleri’ nin(AUS) ilk uygulamalarına uzunca bir süredir İstanbul’ umuz ev sahipliği yapmakta olup ilk etapta birkaç kavşakta başlayan bu ‘Gözetim ve Denetim’ uygulamaları bugün itibariyle, İstanbul’ un Kentiçi Ulaşım’ daki her noktasında uygulanır olmuştur.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Sayın Kadir Topbaş’ın İstanbul’daki başarılı çalışmanın tüm Türkiye’de uygulanabilmesi için Türkiye Belediyeler Birliği Başkanı olarak kanunun yasalaşmasında arkadaşları ve milletvekilleriyle yaptığı çalışmalar “Gözetim ve Denetleme” alanında çok önemli bir adım olmuştur. Emniyet Genel Müdürlüğü’nden alınan kaza istatistikleri incelendiğinde, ölümlü kazalardaki en büyük hatanın aşırı hız olduğu görülmektedir. Aşırı hızın önlenmesinin bu eylem planında hedef alınan ölümlü kazalarda %40 azalmayı tek başına sağlayacağı tahmin edilmektedir. Diğer taraftan, şehirlerarası yollarda 90 km/sa olan maksimum hızın yükseltilmesine yönelik yasa çalışması tamamlandığında, özellikle bölünmüş yollarda ölümlü trafik kazalarında artış olacağı endişesini taşımaktayız. Hızın 20 km/sa artmasının açığa çıkan enerjide %40’lık bir artışa, 40 km/sa artmasının ise %100’lük bir artışa sebep olacağı fiziksel bir gerçektir. Bu nedenle rahatlıkla, bölünmüş yollarda ölümlü kazalardaki azalmayı ya da başka bir deyişle, karayolu güvenliğinde sağladığı avantajı istatistiksel olarak açıklayabilmemiz için, hız kontrolünün sürekli ve yolun bütününe sağlayacak bir biçimde yapılması büyük bir öneme haizdir. Akıllı

Ulaşım Sistemlerinin kullanımıyla 7/24 yapılacak denetimlerle özellikle hız ihlallerinin minimize edilecektir.

Sürücü hatalarının denetlenmesi görevi ülkemizde Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Komutanlığı tarafından yapılmaktadır. Denetimlerin sıklığının artırılması ile sürücü hatalarının azaldığı, sürücülerin trafik kurallarına uyma oranının arttığı yapılan çalışmalar sonucu ortaya çıkan bilimsel bir gerçektir. Trafik denetimlerinde gelişen teknolojinin kullanılması, denetimlerin verimliliğini artırmaktadır. Uzun yıllardan beri birçok ülkede kullanılan Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS), 2006 yılından itibaren İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Trafik Müdürlüğü bünyesinde kurulan Trafik Kontrol Merkezinde de kullanılmaya başlanmıştır. Başlangıçta, 5 kavşakta kırmızı ışık denetimi ve bir kesimde emniyet şeridi kullanımı ihlali tespit için kullanılan EDS, bugün tüm İstanbul genelinde yayılmıştır. Bu sistemler sayesinde kentiçi trafik güvenliğinin artırılmasında önemli gelişmeler sağlamıştır. İBB'den alınan istatistiklere göre Mayıs 2007 – Mayıs 2008 tarihleri arasında EDS uygulanan bahsedilen kavşaklarda kırmızı ışık ihlali %82 oranında azaldığı ve emniyet şeridine kurulan EDS sistemiyle amaç dışı kullanımın %91 oranında azaldığı tespit edilmiştir. Elektronik denetleme sistemlerinin sürücü hatalarının azaltılması, dolayısıyla trafik güvenliğinin artırılması ve trafik kazalarında kaybettiğimiz kişi sayısının azalması konusunda büyük katkısı olacağı yapılan uygulamalarda da görülmüştür.

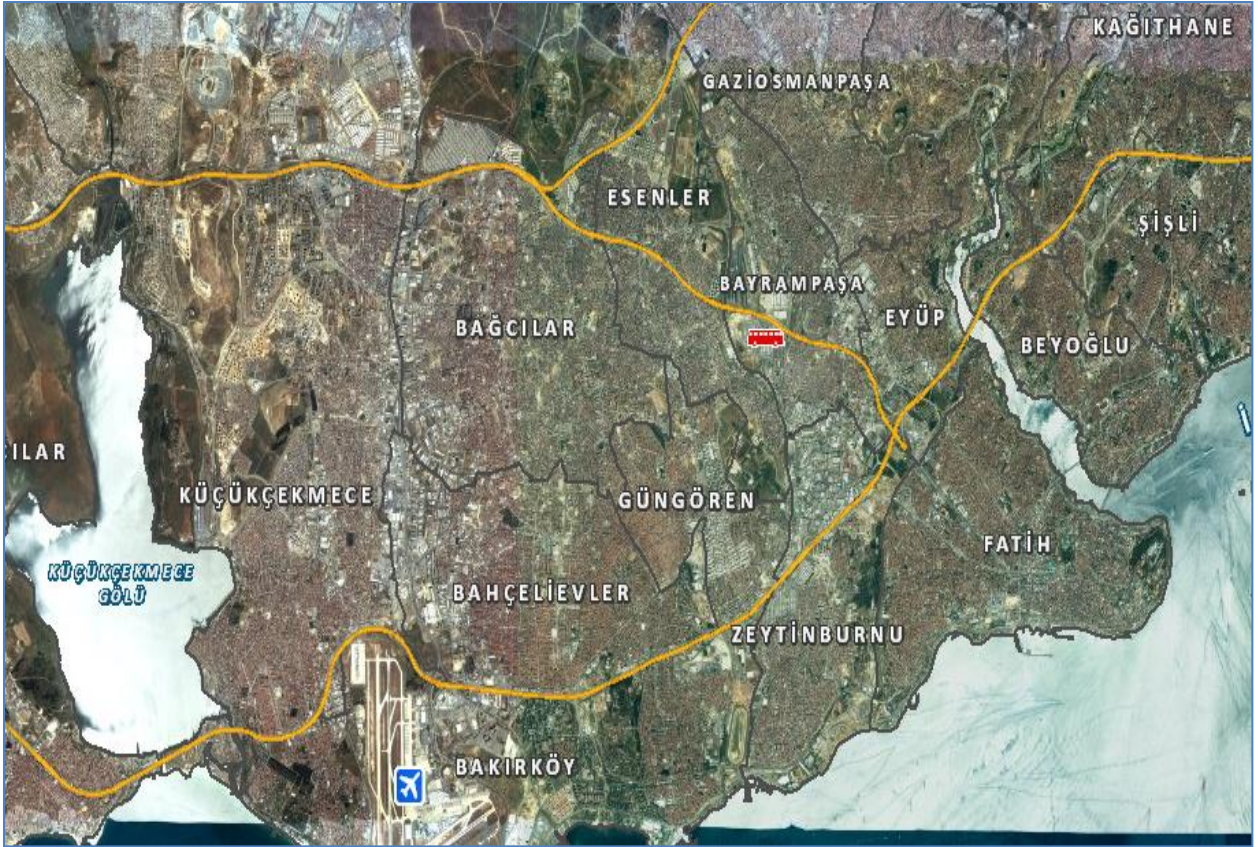
2.3.BAĞCILAR' DA ULAŞIM

Bağcılar, İstanbul Avrupa Yakası'nda bir ilçedir. İstanbul'un ilçeleri arasında en yüksek nüfus yoğunluğuna sahip olanıdır. Son yıllarda doğu illerinden ciddi oranda göç almıştır.

Önceleri Bakırköy ilçesine bağlı iken 1992 yılında ilçe olmuştur. Bağcılar'ın tarihi geçmişi bilinmemektedir. Bu konuda yeterli ve detaylı bir araştırma bugüne kadar yapılmamıştır. Osmanlı döneminde çoğunlukla Rumların yaşadığı Mahmutbey Nahiyesi köylerinden biri olmuştur. İstanbul Belediyesi İstatistik Müdürlüğü tarafından hazırlanan *İstanbul Şehri İstatistik Yıllığı 1930-31* adlı eserde Mahmutbey'e bağlı olan 6 köyden biri olan Bağcılar'ın o dönemdeki adının Çıfıtlıburgaz olduğu söylenmektedir. 1924 yılında yapılan mübadele anlaşması gereğince Mahmutbey ve Bağcılar'daki birçok yere Yunanistan'ın Selânik kentinden gelen Türkler yerleştirilmiştir. Ardından 1929 yılında Bulgaristan'ın Varnakentinden gelen Türkler Çıfıtlıburgaz Çiftliği denen mevkiden yaklaşık 17,000 dönümlük arazi almışlar ve buraya yerleşmişlerdir. 1925'te adı "Yeşilbağ" olarak değişmiş ve bu ad yaklaşık 1970'lerin sonunda şehirleşme sonucu bağcılık yok oluncaya kadar kullanılmıştır.

1975 yılına kadar geçimini bağ ve bostan işleriyle sağlayan halk, Anadolu'dan İstanbul'a başlayan göç dalgası nedeni ile aşırı ve plânsız büyümüş, 90'lı yıllara dek hiçbir alt yapısı olmayan büyük bir çarpık kente dönüşmüştür. 1992 yılından itibaren ilçe statüsüne yükselmesi ile Bağcılar'da modern şehirciliğe geçiş çalışmaları yapılmış ve bugün büyük ölçüde altyapı problemleri çözülmüştür.

Bağcılar İstanbul'un Avrupa yakasında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi hizmet sınırları içinde yer alır. Yüzölçümü 22 km²'dir. Göç alan bir ilçedir. E-5 ile TEM Otoyolu arasında kalmaktadır. Güneyinde Bahçelievler, batısında Küçükçekmece ve Başakşehir, doğusunda Güngören, kuzeyinde Esenler ve askerî arazi bulunmaktadır. Denize kıyısı yoktur. Aşınma ile meydana gelmiş yer yer düz ve dalgalı bir plâtoya yayılan Bağcılar ilçesinin denizden yüksekliği 50 - 130 metre arasında değişkenlik gösterir.



Tablo.11. Bağcılar Yerleşimi ve Ulaşımı

İlçede tekstil lokomotif sektördür. İlçenin hemen sınırlarında İstoç, Oto Center, Tekstilkent, Massit gibi önemli ticari birimler bulunmaktadır. Önemli basın merkezleri ve bankacılık birimleri bu ilçededir. Tekstil dışında gıda, metal işleri, taşımacılık sektörleri gelişmiştir. İlçenin ana ticari dokusunu küçük işletmeler oluşturur. Tarım tamamen terk edilmiştir. Arsa fiyatlarının uygun olması nedeniyle çok hızlı ancak çarpık kentleşmektedir. Yeşil alanlar giderek azalmaktadır.

Metro inşaatının tamamlanması ile şehir merkezine ulaşım sorunu da azalacaktır. Son dönemde ulaşım ve arazi bakımından daha uygun niteliklere sahip olan Güneşli Mahallesi'nin de Bağcılar'dan ayrılarak ilçe hâline gelmesi planlanmaktadır.

Bağcılarda aktif nüfusun 1/3'ünü 7 - 22 yaş arası insanlar oluşturur. İlköğretim alanında okullaşma oranının en yüksek olduğu ilçelerden biri olmasına rağmen, 600,000 kişiyi kapsayan ilçe nüfusuna kayıtlı olmayan birçok göçmen ailenin de olması neden ile okul konusunda hâlâ büyük bir yetersizlik vardır. Bağcılarda ilköğretim ve lise düzeyinde 118.250 öğrenci olup bunların öğrenim gördüğü 65 okul ve 1509 derslik vardır. İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi Bağcılar'da bulunmaktadır. Mahmutbey semtinde 3068 kitap kapasiteli halk kütüphanesi bulunur. Bunun yanında ilçeye bağlı 22 mahallenin mahalle konaklarına da birer kitaplık kurulmuş ve burada kitapların yanı sıra el beceri kursları ve sağlık ocakları da vardır.

İlçede kültür faaliyetlerine yardımcı olması amacıyla Bağcılar Kültür Merkezi kurulmuştur. Kültür merkezi içerisinde 20,000 kitap kapasiteli bir kütüphane, spor salonları, sinema-

konferans salonları ve kapalı spor salonları da bulunur. İlçede park ve çocuk oyun alanı bakımından kişi başına 0,35 km² olan aktif yeşil alan yapılan yatırım programları sonucunda kişi başına 2 km²'ye çıkarılmıştır.

Bağcılar'da 2554 adet cadde / sokak, 61 cami, 11 lise ve dengi okul, 49 ilköğretim okulu, 8 özel okul, 22 mahalle ve bunlara bağlı mahalle konakları, 14 sağlık ocağı, 1 büyükşehir sağlık merkezi, 5 özel hastane, 23 özel klinik merkez, 2 verem savaş merkezi, 1 ana-çocuk sağlığı merkezi, 1 sağlık danışma merkezi ve 1 belediye kültür merkezi bulunur.

Yıllar	1935	1940	1945	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1997	2000	2007	2010	2011
Bağcılar nüfusu	1.833	1.988	2.099	3.869	4.173	3.568	6.057	8.593	32.075	82.247	169.762	306.586	487.896	559.894	719.267	738.809	746.650

Tablo.12.Bağcılar Nüfus Gelişimi

T1 Kabataş-Bağcılar Tramvay Hattı

İlk bölümü olan Sirkeci-Aksaray arası 1992 yılında açılan hat, önce Topkapı ve Zeytinburnu' na daha sonra Eminönü' ne bağlanmış, son olarak 29 Haziran 2006 tarihinde Kabataş bağlantısı ile Taksim-Kabataş Fünikülerine dolayısı ile Taksim-4.Levent metrosuna bağlanarak 4.Levent' ten Havalimanı' na kesintisiz raylı ulaşım sağlanmıştır.

T1 Hattı 2006 yılında hizmete alınan T2 Zeytinburnu - Bağcılar hattı ile 3 Şubat 2011'de birleşerek Kabataş'tan Bağcılara kesintisiz ulaşım sağlandı.

İstasyonlar :

Kabataş, Fındıklı, Tophane, Karaköy, Eminönü, Sirkeci, Gülhane, Sultanahmet, Çemberlitaş, Beyazıt, Laleli, Aksaray, Yusufpaşa, Haseki,Fındıkzade, Çapa-Şehremini, Pazartekke, Topkapı, Cevizlibağ-A.Ö.Y, Merkez Efendi, Akşemsettin, Mithatpaşa, Zeytinburnu, Mehmet Akif, Merter Tekstil Sitesi, Güngören, Akıncılar, Soğanlı, Yavuz Selim, Güneştepe, Bağcılar



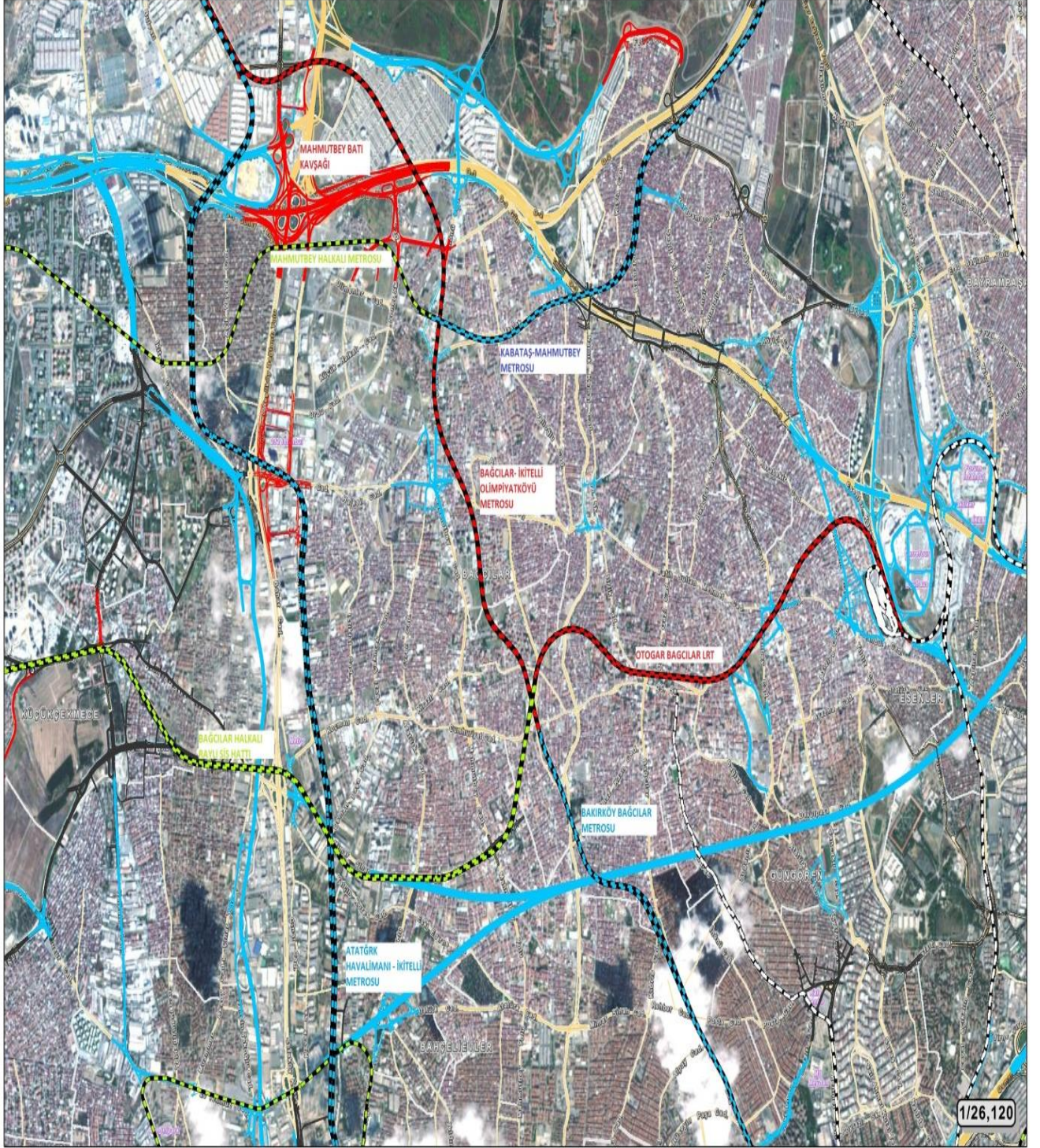
Hizmete Açılış Tarihleri:

- Aksaray-Beyazıt: 13.06.1992
- Sirkeci-Beyazıt:10.07.1992
- Aksaray-Topkapı:29.10.1992
- Topkapı-Zeytinburnu:10.03.1994
- Eminönü-Sirkeci: 20.04.1996
- Eminönü-Fındıklı: 01.01.2005
- Fındıklı-Kabataş:01.06.2006
- Zeytinburnu-Bağcılar:15.09.2006(T2 Hattı)
- T1-T2 Hatlarının Birleştirilmesi:3 Şubat 2011

İşletme Bilgileri



- Hat Uzunluğu : 18,5 Km
- İstasyon Sayısı : 31
- Vagon Sayısı : 92
- VagonSefer Süresi : 65 Dk
- İşletme Saatleri : 06:00 / 00:00
- Günlük Yolcu Sayısı : 320.000 Yolcu /
- Günlük Sefer Sayısı : 295 Sefer Tek Yön
- Sefer Sıklığı : pik saatte 2 dk



Tablo.13.Bağcılar Mevcut-Yapım ve Plan Fazlarındaki Kentiçi Demiryolu Hatları

Bağcılar; 1.000.000 lara yaklaşan nüfusu ile hızlı bir şekilde geçirdiği Kentsel Dönüşüm Süreci paralelinde Ülkemizin ve Dünyanın en büyük ilçelerinden biridir. Hızla gelişen kentte 'Ulaşım Sistemleri' özellikle 'Toplu Ulaşım Raylı Sistemler' modu üzerine yoğunlaşmaya başlamıştır. Bu bağlamda; kentin içinden geçen veya çevreleyen birçok Raylı Sistem Ulaşım Ağı planlama ve inşa etabındadır. Tablo.11.' dede açıkça görüldüğü üzere Bağcılar; yakın bir gelecekte geniş anlamda Raylı Sistemler Zinciri ile çevrelenmiş ve örülmüş olacaktır.

Bağcılar; Küçükçekmece, Güngören, Gaziosmanpaşa ve Zeytinburnu gibi nüfus yoğun kent alanlarının komşuluğunda bir konuma sahiptir. Aynı zamanda; düzenli Kentleşmenin örneklerinden olan Bahçelievler' e komşu durumdaki Bağcılar' ı çevreleyen ilçelerin önemli bir bölümü hızlı bir Kentsel Dönüşüm Süreci' ni yaşamaktadır. İstanbul' un en yoğun nüfuslu alanlarından birinde konumlanan Bağcılar; Haliç-Küçükçekmece Gölü Havzası' nın tam ortasındadır.

Bağcılar' da, Bağcılar-İkitelli Olimpiyat Köyü Metro, Otogar-Bağcılar Hafif Raylı Sistemleri, Bakırköy-Bağcılar Metro, Bağcılar-Halkalı Raylı Sistem Hattı yapım ve planlama fazındaki Bağcılar Kentiçi Demiryolları Hatlarını teşkil etmektedir. Bununla beraber; kenti plan ve yapım aşamalarındaki, Mahmutbey-Halkalı Metro, Atatürk Havalimanı-İkitelli Metro, Kabataş-Mahmutbey Metro çevrelemektedir.

Bağcılar; gelişen yapısı, büyüme ölçekleri, hizmet parametreleri, kentsel dönüşüm süreci ve benzeri göstergeler itibariyle 20 yıllık sürecinde genel olarak Fırsat-Tehdit eksenindeki geniş alanı iyi yönetebilmeyi başarmıştır. Akıllı planlama, Akademi-Piyasa Entegrasyon, İnsan Odaklı yaklaşımlar ve Hizmet Perspektifi desteğinde kent bu yapısını önemli ölçüde güçlendirerek yoluna devam edebilme kapasitesine sahiptir.

'Şehirleşme ve Şehirlilik' olgusu; planlama-ulaştırma-mimari-estetik' in kopmaz ilişkisine dayanıyor olup, teknik yönünün yanı sıra 'kültürel-ekonomik-sosyal-politik' derin arka planları olan bir süreci ifade etmektedir. Bütün bu bağlamlarıyla; geçmişi iyi okuyan, mevcut durumu yerinde tespit eden ve böylelikle bir gelecek tasavvuru ortaya koyan bir bakışı gerektirmektedir. Bütün bunlarda; Mühendislere Sosyologlara Politikacılara ve Ekonomistlere hep beraber geniş bir çalışma alanı yetki ve sorumluluğu yüklemektedir. Derinlemesine ve eşgüdümlü çalışmaların sonucu olarak yeniden kazanılacak bir 'perspektif' ile Dünya' ya özgün bir şeyler söyleme iddiasında olan 'Mühendislik Harikaları' ortaya koymamız mümkün olacaktır.

3.SONUÇ:

Daha önce çok defa ele aldığımız ‘Sürdürülebilirlik’ kavramı; ‘Kentsel Dönüşüm’ den, ‘Entegre ve Dengeli Bir Modal Karaktere Sahip Ulaştırma Sistemi’ nden ayrı düşünülemez. Burada ‘Sürdürülebilirlik’ kavramını; ‘insan odaklı, tasarrufu önceleyen, üretimi karakterize eden ve tüketimi dengeleyen’ bir yaklaşım olarak okuyabiliriz ki; buda ‘günümüzü aşan, ileriye planlayan ve bunun içinde geçmişin kavrayışı üzerine ayağını yere sağlam basan’ bir bakış açısını beraberinde getirir. Bütün bunlarda; bir ‘süreklilik algısı’ gerektirir. Bu algıda; ‘geçmiş doğru okuyan’ ve bunun üzerine ‘sürekliliği olan bir perspektifin inşası’ nı bizlere işaret eder. Bütün örnek Batılı Şehirler; bu bütünlüğün, sürekliliğin ve sürdürülebilirliğin örneklerini yansıtarak kendi ‘doğruları’ nı ortaya koymaktadırlar. Bizlerde; bu bağlamda kendi perspektifimizi ortaya koyarak kendi tecrübelerimiz paralelinde ‘doğrularımızı’ üretmeliyiz. O zaman; ‘bizim şehrimiz’ ‘bizim ürünümüz’ ‘bizim çözümümüz’ ‘bizim icadımız’ ve ‘bizim mühendisliğimiz’ diyebileceğiz.

Dünya ‘dan örneklere baktığımızda; Moskova’ nın Şehir Yapısı itibariyle, kendine özgü bir dili, tarihi tecrübeyi, kronolojiyi(Çarlık Dönem, Sovyet Dönem, Federal Dönem) tamamıyla yansıttığını görürüz. Bir diğer Rusya Şehri St.Petersburg; aşırı soğuk iklimi, Kuzey Kutbu’ na yakın konumu ve buna bağlı iklim özellikleri paralelinde eşsiz bir şehirlenmeyi(kültürlenmeyi) ortaya koyabilmiştir. Aynı şekilde Finlandiya’ nın başkenti Helsinki; bataklıkların kurutulması, savaşlar, kıtlıklar v.s. eşliğinde gelişen tarihi çerçevesinde ‘yeşilin eşsiz güzelliğini yansıtan’ bir şehirleşmeye ulaşabilmiştir. Yeni Dünya’ nın keşfiyle Kuzey Amerika’ nın sakinleri haline gelen günümüz Kanada Vatandaşları’ nın üzerinde yaşadığı Vancouver, Toronto gibi şehirler yaşam kalitesi en üst düzeyde olan, konfor ve hizmet parametreleri itibariyle en yüksek yaşam kalitesini yansıtan özelliklere sahip olup, Ulaşım Problemleri’ ni bütünüyle çözmüş durumdadır. Geneli itibariyle Dünya’ da Kuzey Şehirleri; daha az nüfus yoğun yapıları, göç yolları üzerinde olmayışları(tarihin daha yavaş aktığı) gibi konumlanmaları itibariyle ve Batı-Kuzey’ in Yeryüzü’ nde yakaladığı ekonomik-teknik-kültürel üstünlük çerçevesinde ‘Sorunlarını minimize etmede’ daha avantajlı konumdadırlar. Bir başka; Anglo-Sakson(Kuzey-Batı İttifakı) Kültürü şehri örneği ise Dünya’ nın en güney ucundaki Avustralya’ nın Sidney, Canberra(Kanbera) ve Yeni Zelanda’ nın Wellington(Wellington) şehirlerinde görülebilmektedir. Bu şehirlerde; alışılmışın dışındaki iklimleri, yüksek hayat standartları, az nüfuslanmaları itibariyle yine bir Batı Uygarlığı ortak dilinin örneklerini sunmaktadır.

İstanbul başta olmak üzere şehirlerimiz; Osmanlı Selçuklu ve daha öncesinden bu yana, Camii figüründen avlu tasarımına, halkın toplanma yeri anlayışından sokak dizaynına(çıkılmaz sokaklar), evlerin cephe oluşumundan kapılarımızın tasarımına, şehir planlamasının engebeli ve düz arazide yayılış şekline topografya ile bütünleşme tarzına kadar ‘incelikli bir dili ve tasavvuru’ ortaya koymaktadır. Öyle ki; kapılarımız başlı başına birer sanat eserini meydana getirirken, kitlelerin toplandığı ortamlar ‘meydanlar’ değil ‘çınaraltı’ lar olarak kendini göstermiştir. Meydanlar; geneli itibariyle Batı’ da ‘güneşin az olduğu iklimlerde’ halkın güneşi en doğrudan alabileceği(güneşleneceği, ısınacağı) alanlar mantalitesine dayanır. Bu anlamda; bizdeki ‘çınaraltı’ ların işlevi daha farklıdır. Mühendislik kelimesi bizde ‘hendese:

yer' kökenli olup, yeryüzünün geometrisinin ilmini ifade ederken, Batı' da mühendis kelimesinin karşılığı 'engineer' olup 'engine' kök kelimesindedir ve 'balans, cihaz ve en nihayetinde 'motorize' kelimesi ile açıklanır. Bütün bu bağlamda; aslında yeryüzü ile barışık, onunla savaşmayan, ondan hasıl olan bir tekniği ifade eden, doğayla rekabet etmeyen ama onla uyum(insicam, harmoni) içerisinde bir imarı ifade eden bir sürecin ortaya konusudur. Hal böyle iken; bizde Camii ve benzeri yapılardaki genel 'kubbeli' tasarımında, yer altı, yeryüzü(ru-i zemin) ve gök arasında bir uyuma(ulaşıma) temellenmiş bir düşüncenin(dilin) ürünü olduğunu söyleyebiliriz ki, bu şekilde üç düzlem arasında bütünleşik bir yapının göğe ulaşan aşkınlığıyla tamamlandığını okuyabiliriz.

Bu bağlamda; görülmektedir ki bir şehir 'sosyal dokusu, ulaşım ağları, silüeti, yerleşimi(topografya), mimarisi ve estetiği' ile 'organik(canlı) bir yapı' olup kendine has bir söylemi içerir. Bu da; şehirleşme(kültürlenme) olgusunun sadece teknik anlamda ulaşım-mimari-planlama üçlüsü ile değil, bunların arkasında önemli bir sosyal bilimler arkaplanı(sosyoloji-teoloji-psikoloji-felsefe) desteği ile yürüyen bir olduğu gerçeğine işaret eder.

Sonuç itibariyle 'Şehirleşme ve Şehirlilik' olgusu; planlama-ulaştırma-mimari-estetik' in kopmaz ilişkisine dayanıyor olup, teknik yönünün yanı sıra 'kültürel-ekonomik-sosyal-politik' derin arka planları olan bir süreci ifade etmektedir. Bütün bu bağlamlarıyla; geçmişini iyi okuyan, mevcut durumu yerinde tespit eden ve böylelikle bir gelecek tasavvuru ortaya koyan bir bakışı gerektirmektedir. Bütün bunlarda; Mühendislere Sosyologlara Politikacılara ve Ekonomistlere hep beraber geniş bir çalışma alanı yetki ve sorumluluğu yüklemektedir. Derinlemesine ve eşgüdümlü çalışmaların sonucu olarak yeniden kazanılacak bir 'perspektif' ile Dünya' ya özgün bir şeyler söyleme iddiasında olan 'Mühendislik Harikaları' ortaya koymamız mümkün olacaktır.

4.KAYNAKÇA:

- Minsterio,Del Interior (2008), Strategic Plan on Road Safety 2005-2008, “Action Report on Road Safety 2005”
- “Ulusal Trafik Güvenliği Programı” Swe Road, 2001.
- OECD, International Transport Forum, A Record Decade for Road Safety
- Öztürk, Osman (2010), “Türkiye’ de Trafik Kazaları Gerçeği”
- World Health Organization (WHO), World Report on Injury Prevention.
- T.C. Sayıştay Başkanlığı, (2008), “Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetlerine İlişkin Performans Denetleme Raporu”
- İlıcalı, Mustafa (2012), Taşıma Dünyası Gazetesi İlgili Makaleleri
- <http://www.trafikhareketi.org/>
- <http://www.ibb.gov.tr>
- <http://www.trafik.gov.tr>
- İlıcalı Mustafa, Camkesen Nilgün, Kızıldaş Mehmet, ‘Kentiçi Toplu Taşımada Verimliliğin Arttırılması, Trasist 2011
- İlıcalı Mustafa, Camkesen Nilgün, Kızıldaş Mehmet, ‘Bir Kentiçi Ulaşım Modu Olarak Kablolü Sistemler ve Trafik Güvenliği Açısından Deđerlendirilmesi, ‘3.Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi
- İlıcalı Mustafa, ‘Financing Of Urban Transport, CMIM Barcelona Workshop’, 20 October 2011,Barcelona

