

TRAFİKTEN ŞİKAYETÇİYİZ AMA DENİZİ KULLANMIYORUZ!

Türkiye'nin ilk trafik radyosu Radyo Trafik; İstanbul'da sokağa çıkma kısıtlamalarıyla birlikte çoğu zaman içinden çıkılmaz duruma gelen trafik yoğunluğuyla ilgili uzmanların görüşlerine başvurdu. Ticaret Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Meclis Üyesi ve Trafik Komisyonu Başkanı Dr. Suat Sarı ve Radyo Trafik Genel Yayın Yönetmeni Cezayir Doğan İstanbul'da son günlerde yaşanan trafik yoğunluğu ve toplu taşıma sorununun çözümüne yönelik önerilerini sıraladı. Üç ismin de ortak önerisi deniz ulaşımının hem toplu taşımada hem de şehir içi trafiğinde daha etkin kullanılması yönünde oldu.

PROF. DR. ILICALI: "TOPLU TAŞIMADA DENİZE ÖNEM VERİLMELİ"

Radyo Trafik' in sunduğu "Trafikte Küçük Hata Yoktur" programında toplu taşımada sosyal mesafe kurallarının, özellikle iş çıkış saatlerinde sağlanamadığının sıklıkla altını çizen Ticaret Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Ilıcalı, deniz ulaşımında yeniden indirimle gidilmesinin toplu ulaşımına nefes aldiracağını belirtti. Ilıcalı; "İBB Temmuz ve Ağustos aylarında, deniz ulaşımının daha çok tercih edilmesi için şehir hatlarını gün içerisinde ücretsiz hale getirdi. Sadece girişi sayabilmek için 5 kuruş gibi cüzi bir bedel alınıyordu. O zaman gördük ki, insanlar denizi tercih etmeye başladılar. Bunu ben söylemiyorum, rakamlar söylüyor. Ancak ne yazık ki uygulama Ağustos sonrasında uzatılmadı. Acilen yeniden böyle bir karar alınmalı." dedi. Deniz ulaşımına dair rakamları da paylaşan Prof. Dr. Ilıcalı; Ağustos ayında günlük toplu taşıma kullanan kişi sayısının 3,5 milyon seviyelerine düşmesine rağmen (normalin yarısı) denizi kullanan kişi sayısının neredeyse %10 artarak 250 bini aştığını açıkladı. 31 Ağustos'ta bu indirimin sona ermesiyle, vapurları kullanma oranının yeniden düşüşe geçtiğini belirten Mustafa Ilıcalı, "Korona virüs vaka sayılarının en üst seviyeye çıktığı Aralık ayında toplu taşıma kullanan kişi sayısı yine 3,5 milyon civarındayken bu kişilerden sadece 80 bin kadarı deniz ulaşımını kullanmış. Ağustos ayına göre vapur kullanım oranındaki düşüş yüzde 30'dan fazla." ifadelerini kullandı.

Diğer çözüm otobüs yolları

İstanbul'da trafik yoğunluğunun had safhaya çıkmasıyla birlikte toplu taşımada da büyük sorunlar yaşandığını belirten Prof. Dr. Ilıcalı, "İBB açıklamalarına göre, tüm araçları yollara çıkarıyor ama bu yetersiz. Çünkü araçlar pik saatlerde ortalama 1 – 1,5 saat gibi sürelerde sefer gerçekleştirebiliyor. Trafiği en çok çeken bölgelere EDS yardımıyla sadece pik saatlerde toplu taşıma araçlarının kullanacağı şeritler ayırmak kısa vadede en hızlı çözüm. Bu vasıta ile toplu taşıma araçlarının sefer süresini yarı yarıya düşürürsek, bir araca aynı hatta 2 sefer imkânı tanımış oluruz. Böylelikle elimizdeki araç sayısını arttırmadan sefer sayısını iki katına çıkarabiliriz. Bu da bir araçtaki kişi sayısını yarı yarıya düşürür" dedi.

"Toplu taşımadan kaçış trafiği de arttırdı"

Prof. Dr. Ilıcalı, pandemi döneminin başında 150 bin kişi ile bir anket yaptıklarını ve anket sonuçlarına göre katılımcıların yüzde 10'luk kısmının toplu taşımaya güvenmediklerini dile getirdiklerini belirtti. Ilıcalı; "İmkânı olanlar zaten toplu taşıma kullanmayı bıraktı, bunun dışında bir de yeni araç alıp toplu

taşımadan kaçanlar oldu. Anketimizdeki sonuçlara göre, İstanbul'da, günlük 350 binlik bir özel araç trafiği girer oldu. Bu vahim bir durumdur. Bu ağır yükü kaldırması için mutlak suretle tüm paydaşlarının en yüksek kapasitesi ile çalışmasının sağlanması hem trafik açısından, hem de toplu taşıma açısından çok önemli" dedi.

DR. SUAT SARI: "METRO KESİN ÇÖZÜM DEĞİL"

Radyo Trafik' e özel açıklamalar yapan İBB Meclis Üyesi ve Trafik Komisyonu Başkanı Dr. Suat Sarı herkesin şu anda metro yapımına odaklanmış durumda olduğunu ama metronun da kesin çözüm olmayacağını belirtti. Metro ile birlikte otobüs yolları yapmak gerektiğine de vurgu yaptı. Bugün İstanbul ulaşım planında 2030'da ki nüfusuna ulaşmış durumda olduğunu belirten Dr. Suat Sarı; "Biz göçü kısıktırsak, göçü engellemezsek, kentlerin gelişimini engellemezsek bu sefer bu nüfus 25-30 Milyonlara gelecek. Bu sefer yeniden Metro yapımı gibi kısır bir döngüye gireceğiz. Metro yapınca her şey sihirli bir şekilde çözülmeyecek. Metro yapımı ve kilometre maliyeti bildiğiniz gibi 35 Milyon Euro. Bu ülkenin milli gelirinin de altından kaldırmayacak çok pahalı bir yatırım. Kentleri geliştirmek, insanların da otomobil kullanımını caydırmaya yönelik politikalar oluşturmak lazım. Kentlerin içine tüneller, köprüler ve otomobil kullanımını teşvik edici politikalardan vazgeçmek lazım. Bunları yaparsak bir yere varırız. Bunları yaparken de bunları yönetecek olan trafik ulaştırma, şehir plancıları bunları çok geliştirmek lazım." ifadelerini kullandı.

Deniz ulaşımı 1-2 yıl ücretsiz olsun.

İstanbul'da denizin ulaşımındaki payının yüzde 2-3 arasında olduğunun altını çizen İBB Meclis Üyesi ve Trafik Komisyonu Başkanı Dr. Suat Sarı; "Deniz ulaşımını yüzde 10'a ulaştırmak zorundayız. Sübvansiyon yapıp belki 1 belki 2 sene bunu bedava ya da çok küçük ücretlerle, marjinal bir değere getirmemiz lazım. Yani İstanbul gibi bir kentte deniz ulaşımının yüzde 10'lara gelmesi gerekiyor. Dolayısıyla köprülere, Avrasya tüneline, Marmaray'a olan bu yoğunlukları azaltmak için deniz yolunu şu anda yeteri kadar kullanamıyoruz. Mesela Avcılar'daki bir adam niye metrobüsü, treni ya da Marmaray'ı tercih etsin. Oradan bir deniz taşımacılığıyla karşı yakaya geçebilir." dedi. Ana problemlerden birinin, kentin ulaşım otoritesinin tek olmayışı olmasına da dikkat çeken Sarı, "Bizim kentlerimizin ulaşım otoritesi hem valilik hem yerel yönetim olduğu için kararlar hızlı alınamıyor ve uygulamaya sokulamıyor. Bu da kararı geciktiriyor" ifadelerini kullandı.

CEZAYİR DOĞAN: "KAZA VE ARIZA YAPAN ARAÇLAR YOLDAN KISA SÜREDE ALINMALI"

İstanbul'daki kademeli mesai sistemi gelmesiyle sabah trafiğinde azalma olduğunun altını çizen Radyo Trafik Genel Yayın Yönetmeni Cezayir Doğan, "İstanbul'da sabah saatlerinde pandemi sonrası uygulanan kademeli mesai ile birlikte trafikte nispi bir azalma oldu. Akşam ise durum tamamen değişiyor ama sabah trafiğinde bir azalma var. Trafik yoğunluk saati de 8 sonrasına taşındı. Bu sakinliği araç arızası ve kazalar sonrası araçların uzun süre yolda kalması bozuyor. 1 saat hatta çok daha uzun süre arızalı bir araç yoldan alınmadığında önce o bölgede ve sonra birçok güzergâhta ve ardından neredeyse tüm şehirde trafiği hızla artırıyor. Bir an önce kaza ya da arıza yapan araçların en kısa sürede yoldan kaldırılması ile ilgili bir planlama yapılmalı. Yolda belli noktalarda duran belediyeye ait ücretsiz çekicilerin sayısı artırılmalı ya da özel çalışanlar da bir şekilde bu sisteme dahil edilmeli" ifadelerini kullandı. Doğan ayrıca, özellikle akşam saatlerinde son günlerde yüzde 70 seviyelerinin

altına inmeyen trafik yoğunluğunun eski haline dönebilmesi için sokağa çıkma kısıtlamasının saatinin İstanbul özelinde esnetilebileceğini de belirtti.

“Ücretli hatlarda esnek saat uygulamasına geçilebilir.”

İstanbul’da zorunlu olan araçlar dışında çok az kullanılan gidiş dönüş toplamda 8 şeritli bir yol olan Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nün, fiyat politikası nedeniyle çok tercih edilmediğini söyleyen Radyo Trafik Genel Yayın Yönetmeni Cezayir Doğan; "Kuzey Marmara Otoyolu ya da Avrasya Tüneli'nde fiyatlarda indirimle gidilirse ya da en azından pik saatler dışında ücretler düşürülürse veya trafiğe göre esnek ücretlendirme gibi bir planlama hayata geçirilirse bu hatların kullanımı artabilir. Kullanım artınca doğal olarak hem trafik yükü azalır hem de geçiş garanti rakamlarına daha kolay ulaşılabilir" dedi.

“Ciddi bir koordinasyon eksikliği var.”

İstanbul’daki trafik sorununun çözümünde ciddi bir koordinasyon eksikliği olduğunu belirten Doğan, trafiğin yoğun olduğu saatlerde, İBB, Emniyet, AKOM, Karayolları gibi tüm paydaşların bir araya gelip ortak hareket edecekleri bir oluşumun şart olduğunu söyledi. Doğan, trafiğin yoğun olduğu gün ve saatlerde alınacak aksiyonların hızlı olabilmesinin bu yapının kurulmasına bağlı olduğunu ifade etti.

“Aynı yakada deniz ulaşımı”

Deniz ulaşımının İstanbul trafiğinde olan payının yüzde 15 seviyelerine ulaşması gerektiğini de söyleyen Radyo Trafik Genel Yayın Yönetmeni Cezayir Doğan; “Üç tarafımız denizlerle çevrili ama biz bunu kullanamıyoruz. Eğer deniz ulaşımına önem verilirse trafikte ciddi bir hareketlenme olacaktır. Bakın rahatlama demiyorum, hareketlenme diyorum. Çünkü İstanbul’da özellikle işe gidiş – işten dönüş saatlerinde trafik sorununun tamamen çözülmesini zaten beklemiyoruz. Ama bu saatlerde bir metropolde durmadan 20-30 km/s gibi hızlarla ilerleyen bir trafik katlanılabilir bir trafiktir. Bunu sağlamanın bir ayağı da deniz ulaşımıdır. Örneğin, Avrupa yakasında D100 ve TEM’e alternatif olarak deniz hiç kullanılmıyor. Ama tarihi yarımadadan kalkıp, Avcılar – Beylikdüzü taraflarına gidecek, makul ücretli bir arabalı vapur hattının olması insanları buraya yöneltebilir. Bu da TEM ve D100’deki yükü azaltır. Aynı durum Anadolu yakası için de Kadıköy – Pendik hattında olabilir.” dedi.

Radyo Trafik Özel - Kerim ÖZTÜRK