

3. BOĞAZ KÖPRÜSÜNÜN YAPILMASINA KARAR VERMEK, İSTANBUL'A YAPILABİLECEK EN BÜYÜK KÖTÜLÜKTÜR

Cemal GÖKÇE
İMO İstanbul Şube Başkanı

Bilimi yok sayan, uzmanlığı dışlayan, kadercilğe dayanarak **rant** çalışmalarının baş köşesine koyan siyasi kadrolar ve yöneticiler, tüm yetkileri siyasi otoritede toplarlar. Eylemler yukarıdan beklenir, iktidar el değiştirdikçe yöntemlerde değişir.

Bu bağlamda, ülke kaynakları, sorunlara çözüm üretme yerine; siyasi getirisi daha yüksek alanlara yönlendirilir. Kararların nasıl alındığının, hangi süreçlerin izlendiğinin önemi yoktur. “Bir helikoptere üç kişi biner, havadan İstanbul Boğazı'nı ve çevresini inceler, **“3. Boğaz Köprüsü”** buraya yapılacaktır” denir ve süreç tamamlanır.

3. Boğaz Köprüsünün yapılmasına karar vermek, İstanbul'a yapılabilecek en büyük kötülüktür. **1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı** da bu planı yapanlar da, 3. Köprü'nün yapılmasını istememiş, reddetmişlerdir. Ayrıca, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama Müdürlüğü'nün görüşleri de, 3. Köprü'nün yapılması halinde ortaya çıkacak sorunları sıralayarak, **“Köprü'nün yapılması sorun çözen değil, sorun yaratan bir uygulama olacak”** diyor.

3. Köprü'nün, yeniden gündeme getirilmesi ve Sayın **Kadir TOPBAŞ**'ın, başbakan tarafından seçilecek güzergahın plana işleneceğini ifade etmesi, bilimi ve uzman görüşlerini yok sayması, **“en büyük afettir”**. Bu nedenle doğa olaylarının bedellerini çok ağır ödüyoruz. Su taşkınlarının afete dönüşmesi de, depremlerin ortaya çıkardığı can ve mal kayıpları da, benzeri doğal olaylarının afete dönüşmesi de, İstanbul yollarında hastaneye yetiştirilemediği için sayısını bilemediğimiz yaşamını yitiren insanlarımız da, bilimin,

bilginin ve uzman görüşlerinin yok sayılarak, **“dar ve çıkarıcı bir siyasetin”** izlenmesinin ürünüdür.

Peki köprü yapmakta neden direniliyor?

1950 yılına kadar ulaştırma sistemimizin ana omurgası demiryoluna bağlı olarak gelişmişken, 1950 sonrası dönemde sürdürülen politikalarla, demiryolu ve denizyolu ulaştırması yerinde saymış, sadece karayoluna bağlı ulaştırma sistemine önem verilmiştir.

Böylece ulaştırmamızın **%95'i** karayoluna bağlı olacak şekilde gelişmiştir. Marmara Denizi'nin, Haliç'in ve Boğazın şekillendirdiği İstanbul'da, ulaştırmamızın ana omurgası **%92** oranında karayolu ulaştırmasına bağlıdır. **%2,2** deniz ulaşımı, **%6** oranında da raylı ulaşım ile yolculuklar yapılmaktadır. **8500** yıllık tarihi bir kentin **18 km** kadar bir metroya sahip olması en azından ayıplı bir durumdur.

Ülkemizin Başbakanının, konunun bilimsel ortamlarda uzmanlarla birlikte tartışılarak yeni çözümler

aranmasını sağlamak yerine, **ideolojik davranması** da rastlantıya dayalı bir durum değildir.

Yerli ve uluslararası **rant** çevrelerinin sözcülüğünü yapmak, ideolojik davranmak olmuyor da, İstanbul'un ve torunlarımızın geleceğini yok edecek **“3. Köprü'nün yapılmasının”** ulaştırmaya çözüm getirmeyeceğini söylemek mi ideolojik oluyor?

“Sayın başbakan, siz belediye başkanırken **“İstanbul'a köprü yapmak ihanettir”** derken, ne kadar ideolojik davrandıysanız, biz de o kadar ideolojik davranıyoruz.” İstanbul'a **“3. Köprüyü yapmak”**, İstanbul'un ulaştırmasına çözüm olmaz, üstelik İstanbul'un doğal güzelliklerini, İstanbul'un yaşam alanlarını yok eder.

3. Köprü'nün, yeniden gündeme getirilmesi ve Sayın Kadir TOPBAŞ'ın, başbakan tarafından seçilecek güzergahın plana işleneceğini ifade etmesi, bilimi ve uzman görüşlerini yok sayması, “EN BÜYÜK AFETTİR”...



İstanbul için başka çözümler vardır diyoruz. Marmaray projesinin ihalesini siz yaptınız, temelini siz attınız. Biz **Marmaray projesini** destekliyoruz. Bu desteği verirken ne kadar ideolojik davrandıysak, köprü yapılmasına karşı çıkarken de o kadar ideolojik davranıyoruz. İstanbul'un iki yakasını karayolu tüneli ile birbirine bağlamak üzere, Tarihi Yarımada'nın güneyinde bulunan Kennedy Caddesi'ni, D 100

Karayolu'na bağlamak için yalnızca lastik tekerlekli küçük araçların kullanabileceği bir tünel yapıyor. Bu proje de, **Avrupa yakasında, Kennedy Caddesi'nin Küçük Ayasofya-Kazlıçeşme arasında kalan kesiminin, Anadolu Yakasında ise D 100 Karayolu'nun Selimiye-Göztepe arasında kalan kesiminin, 2x4 şeritli olarak düzenlenmesi de öngörülmektedir.** Bugün, Güney Kore ve Türk firmalarından oluşan ortak girişim tünelin yapımını üstlenmiştir.

Sayın Ulaştırma Bakanı, Sayın Başbakan; tüm dünyada, kent merkezlerine ve tarihi dokunun yoğun olduğu kentsel alanlara, özel araçlarla erişimin caydırılması, ya da tamamen engellenerek başka çözümlerin sunulması önem kazanmaktadır. Bu noktada kent yöneticileri, ülke yöneticileri, bilim insanları ve uzmanlar ortak görüşte birleşmişlerdir. İnsan aktivitesini yok sayan, Tarihi Yarımada'yı içinden motorlu araçların daha rahat geçebileceği bir alana çeviren karayolu ulaşım projesi, ne yazık ki yeterince tartışılmamış, adeta kamuoyundan saklanmıştır.

İstanbul'un geleceğe yönelik imar planları ile, Ulaşım Ana Planlarında bu proje yer almamaktadır. **1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda da bu proje, bu tünel yoktur.**

Ulaştırma bilimi diyor ki; **"Kent içerisinde yeni yapılacak büyük kapasiteli karayolu yatırımları, ilk hizmete açıldıklarında belirli bir rahatlama sağlamış gibi görünürler. Ancak artan otomobil kullanımı ve ortaya çıkan yeni yolculuk talepleri, bir süre sonra bu yolların eskisinden daha fazla tıkanmasına neden olur."**

Öngörülerimiz ve geleceğe ilişkin projeksiyonumuzda insan vardır. İnsanlarımızın daha kaliteli bir yaşam sürdürmelerine önemli ölçüde ihtiyaç vardır.

alınacak parayı, sadece o yapının oluşturacağı sorunların çözümü için harcarsanız yine yetmez. Sorunları gidermek için yeni kaynağa ihtiyaç var. Bu sorun yaratan kaynaklar İstanbulluların sırtına yükleniyor.

Sayın Başbakan diyor ki **"köprüye karşı olanlar da köprüyü kullanıyorlar"**. Biz İstanbul'da bulunan tüm ulaşım yollarını ve araçlarını kullanıyoruz, otomobilimizi de kullanıyoruz. 15 yıldır İstanbul Belediyesi'ni yönetiyorsunuz, **her yıl 15 km.** metro yapsaydınız, bugün İstanbul'un **225 km.** metrosu olurdu. Biz de arabalarımızı daha az kullanarak, toplu taşıma araçlarını daha çok kullanırdık. Marmaray projesini geciktirmeseydiniz, karşıdan karşıya köprüden değil,

Marmaray demiryolu hattıyla geçerdik.

Bir kentin toplu taşıma araçları ve sistemi gelişmişse, o kentin ulaşım problemi olmaz. Bugün İstanbul'un en az **500 km.** metroya ihtiyacı var. **%2,2** oranında yararlanılan deniz ulaşımının en az **%20'ye** çıkarılmasına ihtiyaç var. **Tercihli otobüs yolu, metrobüs, denizyolu ve demiryolu arasında doğru bir entegrasyonun kurulmasına ihtiyaç var.** Siz bunları yapın, inanın ki İstanbul'un yeni köprülere, yeni yol genişletmelerine ve şerit ilavelerine, kent merkezlerinde köprü ve kavşak

düzenlemelerine ihtiyaç kalmayacaktır.

Kentimizde yerleşime açılması planlanan bir arazi parçasının, diğer alanlarla bağlantısı ulaşım ağıyla kurulur; Biz bu bağlamda, meslek insanları olarak, her türlü ulaşım altyapısına önem veririz.

Meslektaşlarımız bu alanlarda çalışıyorlar. Bilinmelidir ki kentimizin ve ülkemizin geleceği; **sürdürülebilir** bir gelişmeye bağlıdır. Öngörülerimiz ve geleceğe ilişkin projeksiyonumuzda insan vardır. İnsanlarımızın daha kaliteli bir yaşam sürdürmelerine de önemli ölçüde ihtiyaç vardır. Denizde balık, çevrende kuş ve su yoksa, canlı yoksa; cebindeki doların önemi yoktur. Bu nedendir ki biz meslek insanları, toplumsal yararı, sosyal projeleri, sağlıklı ve yaşanabilir bir çevrenin korunmasını ve yaratılmasını çok önemsiyoruz.

SONUÇ

- Toplum yararına doğru kararların alınmasıyla ilgili olarak izlenmesi gereken yol bellidir. Belirli politikalar doğrultusunda kentin geleceğini biçimlendirmeyi amaçlayan bir kent planınız var mı? Bu planla birlikte hazırlanan bir ulaştırma planınız var mı?
- İstanbul'un gelecekteki ulaştırma sisteminde yer alması gereken projelerin öncelikleri belirlenmiş mi?
- Ulaştırma planınızda bulunan ve öncelikleri ekonomik, toplumsal, sosyal ve çevresel etkileri gözönüne alınarak yapılmış, bütünlüklü bir projenin ve çalışmanın ürünü olarak mı ortaya çıkmıştır?
- Planlama evresinde, ortaya konacak olan öngörülerini bilim insanlarının, meslek odalarının, kentlilerin ve sivil toplum kuruluşlarının görüşleri alınmış mıdır?
- Bu çalışmalar sonunda toplumsal, ekonomik ve bilimsel bir temele dayandırılarak üzerinde anlaşılması bir planlanınız ve projeniz var mı? O zaman 3. Köprü ile ilgili olarak ortaya çıkan iki temel konuyu irdelemek gerekiyor:

Birincisi, 3. Köprü yapılmamalı diyenlerin görüşü: köprüler insanları değil, araçları taşıyor. İstanbul'da

hızla artan motorlu araçları taşımak için ne kadar yol, köprü, kavşak yapılırsa yapılırsın ulaşım ve trafik sorunu çözülmez. Çünkü bu köprüler ve yollar kendi trafiklerini yaratıyorlar. Bir süre hafiflemiş gibi görünen sorun, bir süre sonra daha çok tıkanmaya başlar.

İkincisi, 3. Köprü yapılmalı diyenlerin görüşü: İstanbul'da bulunan iki köprüde tıkanmış durumda, kentimiz hızlı bir şekilde büyüyor. Bu nedenle "3. ve 4. Köprü yapılmalıdır" noktasından hareket ediyorlar.

Yapılması gereken, kentimize olan maliyeti oldukça yüksek olan motorlu araçları ve otomobilleri çözüm aracı olarak gören projeler yerine, iş, okul, eğlenme, dinlenme, akraba ve arkadaş görüşmelerine daha erken erişimi sağlayacak bir toplu taşıma sistemine ihtiyaç var. Bu ihtiyacı hızla gerçekleştirmek de,



kentimizi ve ülkemizi yönetenlerin, olmazsa olmaz olan görevleridir.

- Köprüler üzerinden geçen araçların %90'ı yolcuların yaklaşık %37'sini taşımaktadır. %10 toplu taşıma araçları da yolcuların %63'ünü taşımaktadır.

• Ulaştırma, yalnızca ulaştırma sistemi yönünden bakılarak, sağlıklı bir şekilde değerlendirilemez.

Ulaştırmaya duyulan gereksinme, sosyal, kültürel ve ekonomik etkinliklerin, arazi kullanımında ortaya çıkan bir dağılımın sonucu olmaktadır.

- Bu bağlamda plan bütünlüğünden uzak, merkezden yönlendirilen çok katlı binalar ulaşım sisteminin işleyişini bozarak, **yeni ulaşım talebi yaratmaktadır.**
- İstanbul'da arazi kullanımı ile bütünlüklü olmayan, kentimizin şurasında ve burasında -dere yatakları dâhil olmak üzere- kentin koşullarını çok zorlayan, iş ve

alışveriş merkezlerinin yapılması, ayrıcalıklı imar haklarının sağlanması, yeni ve bütünlükten uzak kent parçalarının oluşturulması, sistemin işleyişini önemli ölçüde bozmaktadır.

- Son yıllarda giderek artan imar değişiklikleri kural dışı, düzensiz ve bilim dışı uygulamalardır. İmar planlarındaki bu değişiklikler

önlenmediği sürece, İstanbul ulaşımı daha dayanılmaz bir hal olacak, yaşam kalitesi giderek düşecektir.

- Yine kentimizde tartışılan önemli konulardan biri de metrobüs ve metrobüs hatlarıdır. **1,2** milyon avroya alınan otobüsler yerine dört otobüs alınması mümkünken, bu yapılmamıştır.

- Ayrıca metrobüs hatlarıyla ilgili sağlıklı bir çalışmanın yapılmadığı da anlaşılmaktadır. Metrobüs hatları kapasitesinin üzerine şimdiden çıkmıştır. Artık pik saatlerde metrobüslere binmek olanaklı değildir.

Son söz olarak:

Demiryolu, metro hatları hızla artırılmalı, tercihli otobüs yolu ve deniz yolu arasında doğru bir entegrasyon kurulmalıdır.

Demiryolu, metro hatları hızla artırılmalı, tercihli otobüs yolu ve deniz yolu arasında doğru bir entegrasyon kurulmalıdır.