

ULAŞTIRMADA PLANSIZLIĞIN VE YANLIŞTA ISRARIN SİMGESİ: 3. KÖPRÜ

Prof. Dr. Güngör EVREN

Son zamanlarda, bir oldu bitti içinde toplumun dikkatinden kaçan bir çok ulaştırma yatırımı gerçekleştiriliyor. Kimileri için de fırsat kollanıyor. Bunlar milyarlarca liralık, gereksiz, yararı bir yana zararlı olabilecek yatırımlardır [1]. Benzeri yanlış yatırımların bir çok özelliğini taşıdığı için, 3. köprü irdelemesi genel anlamda aydınlatıcı olabilir. 3. köprü plandan çok yöneticilerin eğilimlerine ve isteklerine bağlı olarak gündeme geldi. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı iken “Boğaz’a 3. köprü İstanbul için cinayettir...” diyen Başbakan’ın, bugün kentlinin son orman varlığının ve su hazzalarının yüreğine saplanan 3. köprü’nün en kararlı savunucusu olması ilginç ve düşündürücü değil mi?

3. Köprü Neye Yarayacak?

İstanbul’un ulaştırmasının iyileşmesine katkı sağlayabilir mi? Yöneticiler trafiği rahatlatacağı ümidini veriyor. Yani herkes arabalarıyla düzenli akan bir trafikte Boğaz’ı geçerek istedikleri yerlere gidebilecek. Oysa artık bilinen odur ki, yeni yollar, yeni köprüler, otomobil kullanımını teşvik ediyor, toplu taşımadan trafik çekiyor, hızla kendi taleplerini yaratıyor ve çok kısa süreli rahatlamadan sonra eskisinden daha fazla sıkışık ve sorunlu bir durum yaratıyorlar. Üstelik ulaşım uzaklıkları artıyor, kentsel doku toplu taşımaya uygunluktan uzak dağınık bir yapıya yönlüyor. OECD ülkeleri ile ilgili olarak hazırlanan bir çalışmanın

raporundaki şu yorum konuya ışık tutacak niteliktedir:

“Büyük kentlerde ve metropollerde karayolu kapasitesini arttıran yapımlar, insanların otomobillerini daha çok kullanmalarını teşvik etmekte, fakat özellikle pik saatlerde tıkanmayı azaltmamaktadır. Büyük bir kentte yeni bir yol açıldığında çabuk doygunluğa erişmektedir. En geniş karayolu ağına sahip kentsel bölgelerde bile önemli tıkanmalar yaşanmaktadır. Tıkanma sorunlarını, bu tarzda azaltma girişimleri kentleri tamamen tanınmaz hale getirebilmektedir. Yeni yollarla trafiğin tıkanması sorununu çözme girişimlerinin hem bedeli çok ağırdır, hem de tıkanmaları gideremez. Eğer tıkanmayı yaşayan kentlerde talebin artışına paralel olarak yolların kapasitesini arttırmak için hiçbir şey ya da kayda değer bir şey yapılmazsa, bu kentler bu yüzden felç olma riskiyle karşılaşacaklardır. Kurumlar eğer olanakları varsa kendilerine uygun olmayan yerlerde yerleşmezler. Sonuç, en uygun çözümden çok fazla farklı olmayabilir. Kentler zorunlu yolculukları sağlayacak ve tarihi bölgelerin ve trafiğe karşı aşırı duyarlı diğer yerlerin korunmasına olanak verecek nitelikte bir karayolu ağına sahip olmalıdır. Sorunun çözümü için toplu

taşımanın iyileştirilmesi, kentlerin ellerinde bulunan başlıca silahtir.[2]”

Otomobil sahipliği ya da otomobil kullanımı kentsel ulaştırmada odaklanan sorunları ağırlaştırılan temel etkindir. “Avrupa Kentsel Şartı” bu gerçeği keskin çizgilerle ortaya koymaktadır : “...‘Kente karşı otomobil’ çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde otomobil kentleri öldürmektedir. İkisi bir arada olamayacağından, 2000’li yıllar otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır. Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği, özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, ‘sera etkisiyle’ tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır katkıda bulunacaktır.”[3]

İstanbul’da ve diğer kentlerimizde otomobil sahipliği oranı görece olarak düşük (1000 kişi başına İstanbul’da 120 dolayında olan otomobil sahipliği, AB ve ABD kentlerinde 500’ün üstündedir.) olmakla birlikte, kent dokusu-otomobil uyumsuzluğu, toplu taşımanın küçük kapasiteli araçların yoğunluğu, sürücülerin trafik kurallarına uymamaları, koordinasyonsuzluk, plansızlık ve esas olarak kötü yönetim yüzünden sorunların kaynağını oluşturuyor. Dünyada kentsel ulaştırma sorunlarının kökeninde olan otomobil kullanımının kısıtlanması

doğrultusunda bir çok uygulama örneği var. Bunlardan en çarpıcısı, 2003 yılında Seul'de kentin güneyi ile merkezini birbirine bağlayan ve günde 76500 taşıtın geçtiği bir viyadükle 5.5 km.lik ekspres yolun otomobil kullanımını kısıtlama amacına yönelik olarak yıkılmasıdır[4].

Onlar otomobil kullanımını caydırmak için var olan yapıları yıkarken, İstanbul'da karayollarının ulaştırmada payı yüzde doksan dolayında olmasına karşın, çok ciddi tehlikeleri de göz ardı edilerek ve Tarihi Yarımada'yı çiğnemesi umursanmayarak, günde 76 000 otomobilin Boğaz'ı tünelle geçebilmesi amacıyla 5.5 km.lik bir bağlantı yapılıyor. Bu da yeterli görülüyor olmalı ki, 3. köprüde ısrarı edilmektedir. Sanırsınız ki, İstanbul'un ulaştırmasında tek sorun Boğaz geçiştir. İstanbul ulaştırması bütünüyle ağır bir sorunu yaşıyor. Boğaz geçişi'nin toplam taşımadaki payı yüzde 10 düzeyindedir.

Boğaz geçişi yeni karayolu kapasitelerin etkilerine ilişkin süreç açısından ilginç bir örnektir. 1973'de açılan Boğaziçi Köprüsü'nün 1996 yılında doygunluğa erişebileceği öngörülmüştü. Ancak, henüz 5 yıl tamamlanmadan 2. köprü tartışılmaya başlanmıştır. 1978'de 2. köprü'nün yapılabirlik (fizibilite) etüdü üzerinde Bayındırlık Bakanlığı'nca (o tarihlerde Karayolları Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı idi) benimle birlikte onlarca uzmanın katıldığı bir toplantı düzenlenmişti.

Bu etütte, açıkça ifade edilmeden, 2. köprüye ek olarak 3. köprü'nün haberi de veriliyordu. **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü** 1988 yılında işletmeye açıldı, kısa sürede onun da kapasite sınırına dayanıldı. Şu anda Boğaz geçişinde kapasite yetersizliği nedeniyle bastırılmış bir talep söz konusudur. Son yıllarda

Boğaz'ı geçen taşıt trafiği giderek azalan bir artış gösteriyor. İstanbul'un Ulaştırma Ana Planını hazırlayan Japon grubun etütlerine göre, önemli yeni bir kapasite yaratılmaması durumunda trafikte yüzde elli artış beklenirken, yeni kapasite oluşturulması durumunda yüzde yüzelli bir artış beklenmektedir.

Yani Boğaz'a **üç köprü değil beş köprü de yetmeyecek**, üstelik trafikte aynı sıkışıklık sürecektir. Gündemdeki 3. köprüye gelince, bu köprü zaten kentsel ulaşım ile ilgili değildir. Transit trafik için yapılacağı ve bu trafiği üstleneceği için kentsel ulaştırmayı, daha doğrusu trafiği rahatlatacağı ileri sürülmektedir.

Bu sav geçersizdir. Çünkü Boğaz'ı geçen transit trafik toplam trafiğin yüzde 2'sinin altındadır. Bu düzeyde bir trafiğin çekilmesi mevcut köprülerdeki sıkışıklık durumunu değiştiremez. Böyle bir talep için bu çapta bir yatırım gerekir mi? Aslında mevcut köprüler, karayolu geçişleriyle insan değil, taşıt taşıdığını gösterdi. Bu gerçeği şu istatistiksel bilgiler açıkça göstermekte: 1972 yılına göre; 1992 yılında Boğaz'dan taşıt geçişi 12.80 katına çıkarken, yolcu geçişi ancak 2.85 katına çıktı. Günümüzde ise Boğaz'ı geçen taşıt sayısı 30.00 katına yükselirken, yolcu sayısı 4 katına bile yükselebilmüş deşildir.

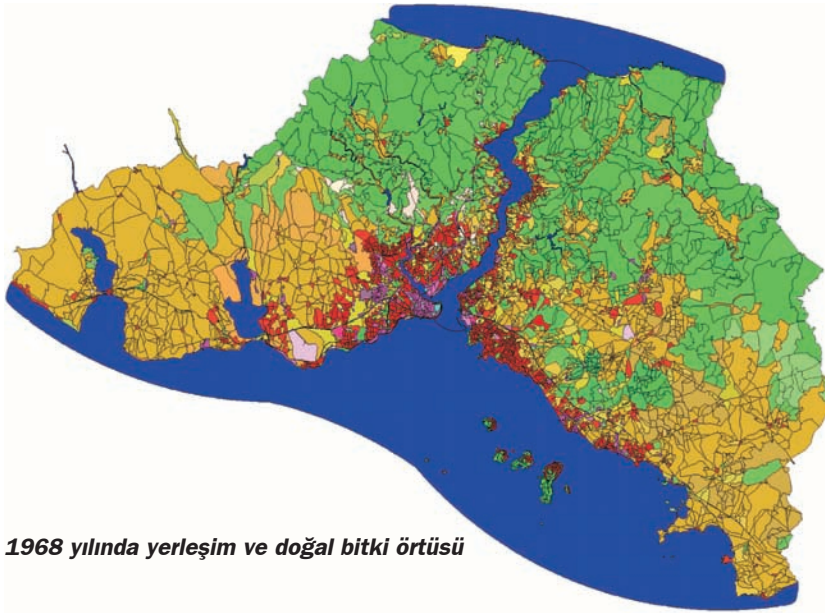
Kısacası, 3. Köprü İstanbul ulaştırmasına hiçbir olumlu katkı sağlayamaz.

SAYDAMSIZLIK VE KURALSIZLIK

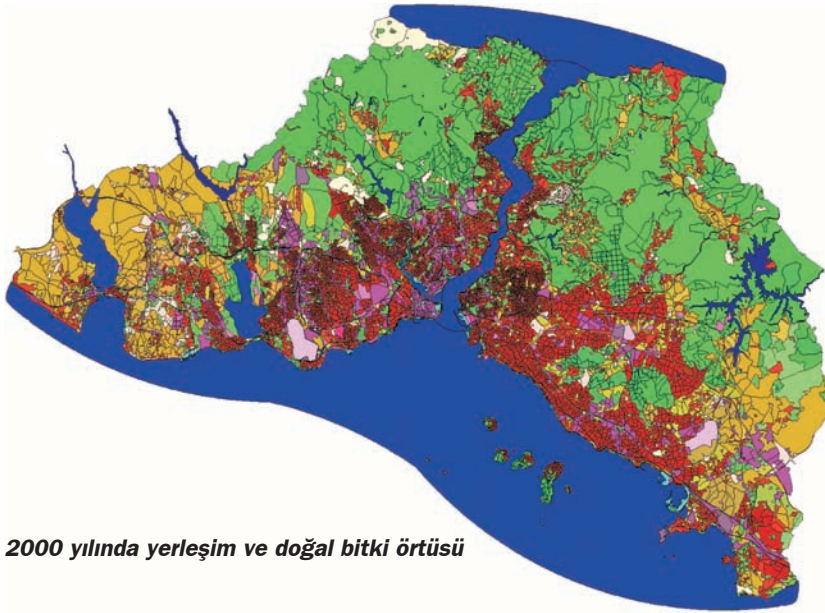
Ulaştırma ve diğer büyük kamu yatırımlarının kilit konusu karar sürecidir. Çağdaş anlayış içinde oluşturulmuş bir karar süreci, günler, aylar hatta bazen yıllar boyu süren anlamsız ve gereksiz tartışmaları geçersiz kılacaktır. Böyle bir durumda olsa olsa sürecin

belirli bir aşamasındaki işlemlerin uygunluğundan kuşku duyularak irdelenmesi söz konusu olabilir. Her şeyden önce kabul edilebilir bir karar süreci plansız olamayacağı için, üzerinde durulan projenin değerlendirilmesine sistemin bütünlüğü içindeki konumu bilinerek başlanır. Daha sonra ayrıntılar doğrultusunda giderek yapılabirlik etüdü ve uygulama projeleri bağlamında karar aşamasına gidilir. Ne var ki, planlama geleneğinden uzak ülkemiz koşullarında, toplum kendi yaşamları ile ilgili büyük yatırımları bir belirsizlik ortamında anlamaya çalışmaktadırlar. Uzmanlar ise, plana dayanmayan yatırımları değerlendirmek gibi yanlışlığın tuzağına düşmektedirler. Verilerin yetersizliği karşısında tartışmalar kör döğüşüne dönüştürülmektedir. Bu durum, elbetteki plan, proje ve bilimsel etütlerin aydınlığının uzağında keyfi kararlar almak isteyenlere yaramaktadır.

Gelişmiş ülkelerde kesinlikle plana dayalı, proje ve etütlerle yapılabirliği saptanmış yatırımlar, ilgili toplum kesiminin katılımıyla ve iyi tanımlanmış saydam süreçler sonucunda karara bağlanmaktadır. Ne var ki, 3. köprü karar planlardan kaynaklanmadığı gibi ciddi proje ve etütlere de dayanmamaktadır. Belirlenmiş bir güzergâh yokken yapıım kararı vardı. Güzergâhı Başbakan, Ulaştırma Bakanı ve İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanı'nın helikopterle havadan belirleyeceklerini basından öğrendik. Son açıklamalara bakılırsa, güzergâh konusunda henüz karar alınmamıştır. İstanbul'un geleceği açısından yaşamsal önem taşıyan Çevre Etki Değerlendirmesinden kurtulmak için, ilgili yasanın geçici maddelerine sığınılacağı duyumları ise kaygı verici ve tehlikenin boyutlarını ortaya koyucu niteliktedir.



1968 yılında yerleşim ve doğal bitki örtüsü



2000 yılında yerleşim ve doğal bitki örtüsü

Asıl ilginç ve düşündürücü olan ise 3. köprünün İstanbul'un 1/100.000'lik Çevre Düzeni Planına ilişkin yaşananlardır. İki kez hazırlanan bu plan 3. köprüyü içermiyor. Daha önemlisi stratejiler kesinlikle bu tür bir projeyi engelleyici niteliktedir. Stratejilere aykırı olan doğru çözüm bulunamayacağı açıktır. Bu stratejilerden birincisi raylı sistem ve denizyolunun otobüslerle

desteklendiği etkin bir toplu taşıma sisteminin planlı biçimde ve hızla geliştirilmesine koşturucu olarak otomobil kullanımının teşvik edici kapasiteler yaratmaktan kaçınılarak normalleştirilmesi; ikincisi Boğaz geçişinin makul düzeylerde kalmasının sağlanmasıdır. En önemlisi de TEM'in kuzeyinde yerleşim ve ulaştırma yollarına izin verilmemesidir. Yani TEM kırmızı çizgi niteliğindedir. Gereğesi,

İstanbul'da sürdürülebilir bir yaşam için son orman varlıklarının ve su havzalarının korunması zorunluluğudur.

2007 sonrasında iki kez hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planına ve stratejilerine Büyük Şehir Belediye Meclisi'nce, birincisinde oy birliği ile olmak üzere, iki kez onay verilmiştir. Bu planın ikincisinde, "Ulaşım SWOT Analizi"nde "Tepeden inme merkezi projeler (3. Köprü önerisi)" denilerek İstanbul ulaştırması için en büyük tehdidin 3. köprü olduğu açık biçimde ifade edilmektedir [5]. Bu koşullarda, aynı Meclis'in 3. Köprü için istenecek onayı vermesi dün beyaz dediğine bugün siyah demesi gibi olasılığını düşünmenin güç olduğu bir durumdur.

Bilimsel gerçeklerin ve sağduyunun kazanacağına, 3. köprünün yapılmayacağına inanmak istiyorum.

Kaynaklar

- [1] Evren, G., *Ulaştırılmamızdan Şaşılması Haller, Ölçü*, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu, Temmuz 2009.
- [2] OCDE/CEMT, *Transports urbains et développement durable*, 1995.
- [3] *Avrupa Kentsel Şartı*, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, s.11-12, 1996. (The European Union Charter, Standing Conference of Local and Regional Authorities of Europe, Council of Europe Press, Strasbourg, 1992).
- [4] Lee, S., *Innovative public transport oriented policies in Seoul*, *Transportation*, March 2006.
- [5] İBB, *1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Raporu*, s.290, (Taslak), İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü, 2008.
- [6] Altan, O., *İstanbul'un 1968 ve 2000 yılları hava fotoğrafları*.