

3. Köprü Yerine Yaşam Platformu Başbakana 27 Nisan 1995'teki Sözüünü Hatırlattı:

3. KÖPRÜ BİR CİNAYETTİR

TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu'nun bileşenlerinden olduğu ve Şubemizin etkinliklerine aktif olarak katıldığı 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi önünde basın açıklaması yapıldı. Basın açıklamasını Prof. Dr. Zerrin Bayraktar okudu.

Değerli İstanbul Halkı,

Ülkemiz; akla, bilime, vicdana, halkın iradesine, -sivil topluma-, demokratik gelişmelere çok önem verdiğini her fırsatta dile getiren bir siyasi iktidar tarafından yönetiliyor. Ancak ne hikmettir ki diğer pek çok konuda olduğu gibi üçüncü köprü ile ilgili bu güne kadar yaptığımız sayısız bilimsel rapor, toplumun tüm kesimlerinin iradesini yansıtan onca eylem ve etkinlik yine aynı iktidar tarafından görmezden, duymazdan geliniyor. -İstanbul'a üçüncü bir köprü hiçbir sorunu çözmeyeceği gibi, şu an içinden çıkılmaz hale gelmiş ulaşım, çevre, su gibi temel sorunları daha da derinleştirecektir- görüşümüz, siyasal iktidarın kendi düzenlediği kongrelerde, kendi seçtikleri bilim insanları tarafından dile getirilmesine rağmen, hiçbir dayanağı olmayan bu projeyi uygulamaktan vazgeçemiyorlar. Neden? Bin kez sorduk. Bir kere daha soruyoruz? Bunca hırpalanan İstanbul'u yaşama bağlayan kuzey ormanlarından, su kaynaklarından daha değerli olan nedir? Bunca zorluğa rağmen gece gündüz dişini tırnağına katarak çalışan, üreten İstanbul halkından, bu halkın sağlığından, bu halkın çıkarlarından daha değerli olan nedir? Para ve güç hırsı bu kadar mı gözlerinizi kararttı.

Değerli İstanbul halkı,

Bu proje sana karşıdır. Bu projede seni

"ulaştırmak" yoktur. Ulaştırılacak olan bir avuç sermayedarın kasasını daha da doldurması için gereken mal ve sermayenin ulaştırılmasıdır. Onların ulaşım dediği kıt ülke kaynaklarının petrole, mazota, arabaya harcanmasıdır. Bu projede parası olmayanın su hakkı yoktur. Köprü güzergâhı ve bağlantı yolları ile senin su kaynakların yok edilirken kendileri sadece keyifleri için suyun acımasızca israf edildiği siteler yapmaktadırlar. Bu projede parası olmayanın "ormanı", "yeşili" yoktur. İstanbul'u yaşanır kılan kuzey ormanları, milyonlarca ağaç rantı kurban edilirken, sizlerin trilyonlarca lirası ithal lalelere, çimlere hiç edilmektedir. Bu projede emek ve emekçi yoktur. Bu ve benzeri projeler ile emeğiyle geçinen yüzbinlerce İstanbullu sürgün edilecek, "boşalttıkları" alanları alışveriş merkezleri, villa kentler, plazalar dolduracaktır. Bu projede halk yoktur. Bu proje baştan sona sermaye için, bir avuç rantiyecinin, müteahhidin, emlak şirketinin cebini doldurması ve hatta taşıması içindir.

Onlarca emek ve meslek örgütü, mahalle dernekleri demokratik kitle örgütlerinin oluşturduğu 3.Köprü Yerine Yaşam Platformu olarak bu projeye itirazımız bundandır. Daha şimdiden 4. Köprüden söz edilmeye başlanması hızla İstanbul'un yaşanılabilir bir kent olmaktan

çıkaracak projelerin hazırda bekletildiğini göstermektedir. Herkesin insanca yaşayacağı bir İstanbul için, bizi var eden doğaya ihanet etmemek için buradayız. Ormanlarımız için buradayız, suyumuz için buradayız, insanca ulaşım için buradayız, yaşamı savunmak için buradayız.

Sayın basın mensupları

Bugün itibariyle İBB'de 1 Eylül 2010 tarihinde askıya çıkan 1/ 25.000 ölçekli İstanbul ili Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı'na ve bu planı hayata geçirebilmek için 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı plan Uygulama Hükümleri üzerinde yapılan değişikliklere onay vermediğimizi resmen İtiraz Dilekçelerimizle ilettik.

İtirazlarımız reddedildiği takdirde Köprü Yerine Yaşam mücadelemize bir taraftan mahkemeler aracılığıyla hukuksal tüm haklarımızı kullanarak da devam ederken, diğer taraftan duymayan kulaklar duysun görmeyen gözler görsün diye İstanbul'un her yerinde halkımıza gerçekleri anlatarak yaşamı savunmaya devam edeceğiz. Ta ki; bunun gibi halkı yok sayan ve doğayı katleden projeleri durdurana kadar.

3. Köprü Yerine Yaşam Platformu

Dayatmacı Projelere Niçin HAYIR Diyoruz?

İTÜ Öğretim Üyesi Prof. Dr. Zerrin Bayraktar, 3.Köprü Yerine Yaşam Platformu'nu temsilen sunduğu bildiride, bir ulaştırmacı olarak İstanbul'a yapılacak 3. bir karayolu köprüsünün, kentin dokusunu nasıl değiştireceğini ve yaşamlarının kalitesini nasıl düşüreceğini bilen İstanbulluların çabaları ile bugüne kadar engellendiğini ve bundan sonra da engelleneceğinin bu tür projeleri dayatanlar tarafından bilinmesinin gerektiğini söyledi. TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu'nun bileşenlerinden olduğu platformu temsilen hazırlanan bildiriye yayınlıyoruz.

Bayındırlık Bakanlığı'nın çabaları ile boğaz köprülerinin kapasitelerini doldurdukları gerekçesi ile 1993 yılından itibaren Karayolları Genel Müdürlüğü'nce projeler üretilmeye başlanmış ve 1998 yılında 3. Köprü'nün Arnavutköy-Vaniköy arasına yapılmasına karar verilmiştir. Yeni bir Boğaz köprüsünün İstanbul için gerekli olmadığını ve yapımının İstanbul'a yarar değil zarar vereceği konusunda bilinçli Arnavutköylü'ler somut gerekçelerle bu projeye karşı çıkarak yapılmasını engelleme başarısını göstermişler ve 1998 yılından bu yana 3. Köprü Projesinin İstanbul için gereksizliğini her yıl yaptıkları şenlikleriyle İstanbulluların hafızasında canlı tutmakta başarılı olmuşlardır. Nitekim 2008 yılı başında yeniden gündeme

getirilen ve güzergahı gizlenerek İstanbullulara kabul ettirmeye çalışılan 3. köprü'nün İstanbul için gereksiz olduğu ve böyle bir köprü'nün yapılmasının İstanbul'u yaşanmaz bir kent haline getireceğinin bilen ve kentine sahip çıkan İstanbullular Arnavutköylü'lerin başlattığı hareketi geliştirerek 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu adı altında bir oluşumu gerçekleştirmişlerdir. 3.Köprü Yerine Yaşam Platformu Orman Mühendisleri Odası Marmara Şubesinin öncülüğünde 22 Mart 2008 tarihinde Havantepe'de yapılan eylem sonrası demokratik kitle örgütleri, meslek odaları, çevre dernekleri, mahalle dernekleri, belediye meclis üyeleri ve mahalle muhtarlarının da aralarında bulunduğu 42 kurum tarafından

kurulmuş ve 10 Mayıs 2008'de ilk basın açıklamasını Sarıyer Meydanı'nda yapmıştır. 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu Sarıyerliler Derneğinde 11 Mayıs ve 18 Mayıs 2008 tarihlerinde iç eğitim toplantıları düzenleyerek, 3. Köprü'nün yapılması halinde yaşanacak sorunlar ortaya konuldu. Mayıs 2008'den bu yana birçok eyleme imza atan platform İstanbulluları ormanlarına, su kaynaklarına, topraklarına, mahallelerine ve tarihlerine sahip çıkmaları için sürekli uyarma görevini sürdürmektedir. Bugün için sayıları 108'e ulaşan katılımcılar arasında İstanbul'da bulunan Mimar ve Mühendis Odalarının tümü ve onların üst yönetimi olan İl Koordinasyon Kurulu ve İstanbul Barosu' da yer almaktadır.

Platform üyesi bir ulaştırmacı olarak 3. köprü gibi dayatmacı projelere niçin karşı çıktığımı zı aşağıda önemli gördüğüm hususlara değinerek açıklamaya çalışacağım.

Kentsel ulaşımın ana hedef, insanların hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik biçimde kentsel etkinliklere erişimlerini sağlamaktır. Kentlerde ulaşımın çözümleri taşıtların hareketlerini değil, insanların erişebilirliklerini esas almalıdır. İstanbul'da son 20-25 yıl içinde motorlu taşıt sayısında çok önemli artış söz konusudur. 1980 de nüfus 4,7 mil-





yon iken, 2007 de 12,5 milyona çıkmış, otomobil sayısı ise 200 binlerden 2 milyona ulaşmıştır. Yani nüfus 27 yılda 2,65 kat artarken, otomobil sayısı 10 misli artmıştır. Sürekli artan taşıt sayısını esas alan bir ulaşım planlaması yapmanın sürdürülemez olduğu çok açıktır, çünkü bu bütün mekanları araçlara terk etmek demektir. Sürdürülebilir ulaşımın iki temel sorunu vardır:

1-Trafik tıkanıklığı ki, bunun kontrol edilebilir düzeyde tutulması gerekir. Bunun için yapılacak ilk iş ulaşımda talebin azaltılması ve yolculukların otomobilden toplu taşımaya kaydırılmasıdır. Bu amaçla toplu taşıma sistemlerinin geliştirilerek otomobil kullanmayı azaltmak, sorunları daha az ve esnek yatırımlarla çözmek ki; bu kentin ulaşım taleplerini azaltan uzun dönemli bir arazi kullanım planının olması ile mümkündür.

2- Hava kirliliği ve küresel ısınma sorunu bugün için yaşamsal bir sorundur. Unutulmamalıdır ki küresel ısınmayı tetikleyen emisyonların, özellikle karbondioksitin çok önemli kısmı motorlu araçlar tarafından üretilmektedir. İstanbul'da 1990-2000 yılları arasında emisyon miktarları %60 artmıştır. Bunların yanında gürültü kirliliği ve yılda 10 bine yaklaşan cana mal olan trafik kazaları da karayolu ulaştırmasının ortaya çıkardığı sorunlardır. Bunların ekonomiye önemli etkisi vardır. AB standartlarına göre otomobil ile yapılan 1 km. yolculuğun hava kirliliği, gürültü, sera etkisi, kazalar ve zaman kaybı nedeni ile topluma yüklediği dışsal maliyet 0,2 Euro olarak öngörülmektedir. Bu rakam esas alınırsa İstanbul'da otomobille yapılan yolculukların günlük dışsal maliyeti 6 milyon euro olarak hesaplanmaktadır.

İstanbul'da yaşadığımız gibi, belirli bir politika dayanan ya da çelişen politikaları yansıtan, parçacı bir yaklaşımla bir araya getirilmiş projeler kümesi sürdürülebilir bir ulaşım sistemi planlaması değildir. Örneğin; kentin iki yakası arasında yüksek kapasiteli toplu taşıma olanağı sağlayacak olan Marmaray projesini başlatmak, diğer yandan da büyük ölçüde otomobil trafiğine hiz-

met edecek ve sürdürülebilir bir ulaşım planlamasının tüm temel ilkelerine ters düşen 3. köprüyü gündeme getirmek, bunun yanında Marmaray'a paralel olarak boğaza otomobiller için tüp geçit projesi, getireceği sonuçlar açısından birbiriyle çelişen projelerdir. Bütün bunlar ulaşım planlaması ve çözümlerinde sağlam, belirli ve tutarlı bir politikanın olmadığını, karar süreçlerinde ise katılımcılığı dışlayan, tepeden inme ve hızlı bir sürecin söz konusu olduğunu göstermektedir. Toplumdaki değişik kesimlerin kentsel gelişmeden anladıkları farklıdır, yani birisi için iyileştirme denilen proje bir diğeri için kötü sonuçlar getiren bir proje olabilir. Bu nedenle plan ve projelerin gelişmiş ülkelerde olduğu gibi dikkatli ve uzun bir çalışma süreci içinde, katılımcı bir çevrede ve aşağıdan yukarıya doğru oluşturulması gereklidir.

Artık açıkça bilinmektedir ki, yeni yollar ve yeni köprüler, otomobil kullanımını teşvik edip, toplu taşımadan trafik çekerler ve hızla kendi taleplerini yaratarak çok kısa bir rahatlama sonra eskiye göre daha sıkı ve sorunlu bir durum yaratırlar. Bunun yanında kente ulaşım uzaklıkları artarak kentsel doku toplu taşımaya uygun olmayan dağınık bir yapıya dönüşür. 1995 yılında OECD ülkeleri için hazırlanan rapordaki

OECD RAPORU: Büyük kentlerde ve metropollerde karayolu kapasitesini artıran yapımlar otomobil kullanımını teşvik etmekte, ancak özellikle pik saatlerde tıkanmayı azaltmamaktadır. En geniş yol ağına sahip kentsel bölgelerde bile önemli tıkanmalar yaşanmaktadır. Sorunun çözümü için kentlerin elinde bulunan en önemli silah toplu taşımanın iyileştirilmesidir.

yorum yukarıda belirtilen hususu çok yalın olarak ortaya koymaktadır. Raporun yorumunda: "Büyük kentlerde ve metropollerde karayolu kapasitesini artıran yapımlar otomobil kullanımını teşvik etmekte, ancak özellikle pik saatlerde tıkanmayı azaltmamaktadır. En geniş yol ağına sahip kentsel bölgelerde bile önemli tıkanmalar yaşanmaktadır. Yeni yollarla trafiğin tıkanması sorununu çözmeye girişimlerinin hem bedeli çok ağırdır, hem de tıkanmaları gideremez. Tıkanmayı yaşayan kentlerde talebin artışına paralel olarak yolların kapasitesini arttırmak için kayda değer bir şey yapılmazsa, kentler bu yüzden felç olmazlar. Kişiler ve kurumlar kendilerini duruma uyarlarlar. Sorunun çözümü için kentlerin elinde bulunan en önemli silah toplu taşımanın iyileştirilmesidir." denilmektedir.

Dünyada kentsel ulaşım sorunlarının başında gelen otomobil kullanımının kısıtlanması doğrultusunda birçok uygulama örneği bulunmaktadır. Bunlardan en çarpıcısı, 2003 yılında Seul'de kentin güneyini kent merkezine bağlayan ve günde 76500 taşıtın geçtiği bir viyadükle 5,5 km.lik ekspres yolun otomobil kullanımını kısıtlamak amacıyla yıkılmasıdır. İstanbul'da karayollarının payı yüzde doksan civarında olmasına karşın, birçok olumsuzluk yanında tarihi yarımadanın çığnemesi de gözardı edilerek, günde 76000 otomobilin boğazı otomobille geçebilmesi için 5,5 km'lik bir tüp tünelle bağlantı için ihale yapılmıştır. Bunun yanında şimdi de 3. köprü yapımı gündeme girmiştir. Aslında İstanbul ulaşımını bütünüyle ağır bir sorun yaşamaktadır, bu sorun göz ardı edilerek tek sorun boğaz geçişi gibi gösterilmektedir. Oysa boğaz geçişinin İstanbul trafiğindeki payı %11 civarındadır. Raylı sistemleri geliştirmek yerine yapılacak 3. bir köprü, mevcut iki köprüde olduğu gibi insana değil araç trafiğine hizmet ederek, açılışından kısa bir süre sonra tıkanacak, yine yeni bir köprü gereksinimini ortaya çıkaracaktır. Bu bir tahmin değil, yaşanarak ortaya çıkmış bir gerçektir. 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün, 1988 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün hizmete açıl-





ması ile, 1972 yılına göre 2007 yılında Boğazı geçen taşıt sayısı 30 kat artarken, yolcu sayısı 4 kat bile artmamıştır. Gerçekten de araç kompozisyonunda yolcunun %30'unu taşıyan özel otomobillerin payı 1. Boğaziçi köprüsünde yaklaşık % 90, Fatih Sultan Mehmet Köprüsünde ise yaklaşık % 86 düzeyindedir. Dolayısıyla köprülerdeki trafik yoğunluğunun başlıca nedeni de budur. İki yaka arasındaki yolcuların % 50'sinden fazlasını taşıyan İETT ve ÖHO'lerinin araç trafiği içindeki payı ise % 4-6 civarındadır.

3. köprünün Karadeniz Sahilyolu'nun Avrupa bağlantısı için transit taşımacılığı sağlayacağı öne sürülmektedir. Aynı şey Fatih Mehmet Sultan Köprüsü yapılırken de ileri sürülmüştü. Ancak 1989 ve 1990 yılı trafik sayımları incelendiğinde 1. köprüde hiç bir trafik azalması olmadığı gibi aksine her iki köprü trafiğinde önemli artışlar olmuş, 1. köprüden geçen transit trafiğin belirtildiği gibi önemli olmadığı görülmüştür. Zaten bilindiği gibi transit taşımacılığın Boğaz köprü geçişlerindeki payı % 2'ler dolayındadır ve artma olasılığı da bulunmamaktadır. Kamyonların ve TIR filolarının Avrupa'ya geçişi için yapılacak 3. köprü Türkiye'nin karayoluna bağımlılığını arttırmaktadır. Bu proje yerine yük taşımacılığının deniz ve demiryoluna aktarılması akılcı bir yoldur. Bilindiği gibi Tekirdağ Muratlı arasında demiryolu inşa edilmiş ve Tekirdağ limanı demiryolu hattına bağlanmıştır. Dolayısıyla Karadeniz sahilyolundan gelecek kamyon ve TIR'ların taşıdıkları yükü Derince'de tren ferilerine aktarak yüklerin İstanbul'dan transit geçişi sağlanabilecektir. Ege bölgesinden gelen yüklerde aynı şekilde Bandırma'dan tren ferilerine yüklenerek Tekirdağ üzerinden raylı sisteme aktarılmış olacaktır. Diğer taraftan fizibilite aşamasında olan İDO Ro-Ro projesine göre, Marmara'nın kuzeyindeki Ambarlı ile güneyindeki Mudanya ve Bandırma arasında çalıştırılacak gemilerle, tüm kamyon ve TIR'lar İstanbul trafiğine girmeden Avrupa'dan Asya'ya veya tersi yönde geçebileceklerdir. Ambarlı'da yarım saatte yük-

İstanbul için, raylı sistem ağırlıklı, denizyolunu en etkin biçimde kullanan ve otobüslerle desteklenmiş bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması gereklidir. O halde planlı olarak toplu taşımayı etkinleştirme ve bu amacı destekleyecek biçimde otomobil kullanımını caydırıcı tedbirlerin alınması sağlanmalıdır.

necek gemilerin Mudanya'ya 2 saat, Bandırma'ya 2,5 saatte ulaşacakları belirtilen raporda; karayolunda 6-8 saat süren yaklaşık 300-350 km.lik mesafenin 2,5-3saate ineceği, kentiçi ağır vasıta transit geçişinin tümüyle ortadan kalkacağı, kamyon ve TIR'lardan kaynaklanan yol yıpranmalarının da sona ereceği belirtilmektedir. Bütün bu kazanımların aynı zamanda en ekonomik çözüm anlamına geldiği belirtilen Ro-Ro raporlarında, çevrenin korunmasının yanında yakıt harcamasında da önemli kazançlar sağlanacaktır. Ro-Ro taşımacılığı başlangıçta 70 milyon Euro maliyetli 140 TIR kapasiteli iki ROPAX adlı gemiyle günde karşılıklı 6 sefer yapılarak Fatih Sultan Mehmet köprüsü günde 1700 TIR'dan kurtarılacaktır. İDO'nun raporda bu projenin bedelinin 300 milyon euro'ya mal olacağı (3. Köprü maliyetinin %10'u) ve üç yıllık bir sürede de hizmete girebileceği, çevreye zarar vermeyen Ro-Ro taşımacılığı ile amortisman giderleri, kaza riskinin azalması, zamandan ve yakıttan tasarruf, karayolunun ve şoförün yıpranmasını önleme birlikte düşünüldüğünde, tartışmasız en uygun çözümdür denilmektedir. Dolayısıyla İDO'nun önerdiği projenin gerçekleştirilmesi ile İstanbul'un ormanlarının ve su havzalarının da yeni köprü ve yol projelerinden kurtarılması sağlanmış olacaktır. Zira Boğaz'a yapılacak her yeni köprü ve bağlantı yolları ile her iki yakadaki tarih, kültür ve doğa değerleri doğrudan veya dolaylı bir şekilde tahribata uğrayacaktır. Bu durum mevcut ormanların

ve su toplama havzalarının giderek yok olmasına dolayısıyla İstanbul'un yaşam damarlarının kesilmesine neden olacaktır.

Kentin planı gelişimi amacıyla 2007 sonrasında iki kez hazırlanan ve Büyük Şehir Belediye Meclisin'ce birincisinde oy birliği ile olmak üzere iki kez onaylanan 1/100 000'lik Çevre Düzeni Planı da yukarıda belirtilen hususların altını çizmiştir. Şöyle ki bu plan 3. köprüyü içermemekte ve daha önemlisi plan stratejileri bu tür bir projeyi engelleyici niteliktedir. Bu stratejilerden birincisi raylı sistem ve denizyolunun otobüslerle desteklendiği etkin bir toplu taşıma sisteminin planlı biçimde ve hızla geliştirilmesi koşulu ile otomobil kullanımını teşvik edici kapasiteler yaratmaktan kaçınılması, ikincisi ise Boğaz geçişinin makul düzeylerde kalmasının sağlanmasıdır. Planda belirtilen en önemli husus TEM'in kuzeyinde yerleşime ve ulaştırma yollarına izin verilmemesidir. Bunun gerekçesi de İstanbul'da sürdürülebilir bir yaşam için son orman varlıklarının ve su havzalarının korunması zorunluluğudur.

İstanbul için, raylı sistem ağırlıklı, denizyolunu en etkin biçimde kullanan ve otobüslerle desteklenmiş bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması gereklidir. O halde planlı olarak toplu taşımayı etkinleştirme ve bu amacı destekleyecek biçimde otomobil kullanımını caydırıcı tedbirlerin alınması sağlanmalıdır. İstanbul ulaşımı için akılcı çözüm eldeki kaynakların raylı sistemlere yönlendirilmesidir. O halde yapılması gereken Karayolu Tünellerinin yapımını durdurmak, 3. Köprü ile Boğaz Otomobil Tünelini gündemden çıkarmak ve gerçek planlı gelişim yoluna girmektir.

Ulus olma, vatandaş olma, kentli olma bir takım özenli davranışlarla kendini belirler. İşte bu kapsamda İstanbullu'lar olarak tarihi, kültürel ve doğal varlıklarımızı gelecek kuşaklara taşımak gibi bir görevimiz vardır. Bu görevi büyük bir sorumlulukla yerine getirenler ulusa, insanlığa, bunu engellemek isteyenler hatta önemsemeyenler ise sömürgeciliğe hizmet etmiş olacaklardır.

