



TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi



3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu



TMMOB Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şubesi

3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu

Yazım ve derleme: Çare Olgun ÇALIŞKAN

Kitap Tasarımı ve Görsel Hazırlık : Aysun KOCA
Gökçer OKUMUŞ

Kapak Tasarımı: Çare Olgun ÇALIŞKAN

İletişim ve Sekreteryaya

Adres : Emirhan Cad. Bayındır Çıkmazı Sok. No: 1/1 Beşiktaş

Tel : 0212 275 43 06 - 0212 288 99 60

Faks : 0212 272 91 19

E-posta : spoist@spoist.org

Web adresi : www.spoist.org

EYLÜL 2010
İSTANBUL

BAŞLARKEN...

İnsanların salt erişebilme ihtiyacına yanıt olarak nehirlere yatırılan ağaç dalları ile tarihteki yerini almaya başlayan köprülerin suyla ayrılmış yakaları, dik yamaçları ve derin vadileri geçmemizi sağlayan temel ulaşım çözümlerinin başında yer alması; insanların yaşam alanları, sosyo-ekonomik ilişkileri ve hareketlilikleri arttıkça türlerinin, niteliklerinin ve işlevlerinin değişmesi ile şekillenen binlerce yıllık bir sürecin sonucudur. Tıpkı Karadeniz'deki engebeli köy yollarını derelerin üzerinden geçiren asma köprüler, Mezopotamya'dan Anadolu içlerine ilerleyen İpek Yolu'nun ticareti kolaylaştıran taş kemerli köprüleri, Doğu Anadolu'nun derin vadilerindeki nehir yataklarını aşan demiryolu köprüleri, eski ile yeni kent dokularını birbirinden ayıran ırmakların üzerinde kurulan betonarme köprüler gibi...

Köprüler, okuluna varmak isteyen çocuklar dereyi aşıyorsa; ürünü ve geliri adil paylaşılan bir ticareti kolaylaştırıyorsa; insanların doğayla iç içe, daha ekonomik ve sosyal erişimini sağlıyorsa amacına ulaşmış ve savunulabilir. Ancak İstanbul gibi içinden deniz geçen bir kentin iki yakasını birleştiren ve neredeyse her 10 yılda bir yenisinin yapılmak istendiği köprüler, diğerleri kadar masum ve savunulabilir mi? Çünkü bu kent son derece hassas bir coğrafyada, sürekli artan nüfus ve yapılaşma baskısıyla doğal değerlerini kaybetme riski taşıyan eşsiz bir konum ve öneme sahiptir. Hal böyle olunca, İstanbul'un iki yakası arasında yapılan ilk iki köprünün kente ne gibi etkilerinin olduğunun yeterince iyi anlaşılması, yapımı düşünülen 3. ve belki 4. köprülerin daha bilinçli değerlendirilmesini sağlayacaktır.

3. Köprü Projesi'nin fiziksel, çevresel, sosyal, hukuksal ve ekonomik başlıklar altında çok boyutlu değerlendirilmesiyle ve İstanbul için gerekli ulaşım sistemindeki yeri dikkate alındığı takdirde, merkezi ve yerel yönetimlerin mevcut kabulleri ve karar alma süreçlerinin aksine daha sağlıklı ve ayakları yere basan bir sonuç ortaya konulabilecektir.

İstanbul'un ulaşım probleminin kaynağının yeni bir köprü ihtiyacında olup olmadığını bilimsel bir yaklaşım ve savunulabilir bir dille ortaya koymaya çalışan bu rapor çalışması, gerek ulaşımında yaşanan problemlere kapsamlı bir sistem yaklaşımı ile çözüm getiren, gerekse boğaz geçişlerinde yeni arayolu köprüleri yerine daha ekonomik, daha adil, çevreye ve insan yaşamına daha duyarlı ve sürdürülebilir başka çözüm alternatiflerinin de varlığını ortaya koyan ortak bir iradenin ürünüdür. TMMOB Şehir Plancıları Odası (ŞPO) İstanbul Şubesi öncülüğünde kurulan 3. Köprü Çalışma Komisyonu'na üye onlarca akademisyen, ilgili meslek odalarından uzmanlar, gazeteci, araştırmacı ve STK temsilcilerinin katkılarıyla hazırlanan bu çalışma, 3. Köprü Projesi'ne ilişkin gündemi bilimsel tabanlı ve daha gerçekçi bir dille yeniden canlandırmayı ve bu süreci daha geniş kitlelerle paylaşabilmeyi amaçlamaktadır.

Önyargılardan arınmış olarak ele alındığında bizleri, İstanbul'un geleceğini olumsuz yönde ve kökten değiştirecek bir senaryonun tercihiyle baş başa bırakan 3. Köprü Projesi'ne karşı bu raporda anlatılan mücadeleye ortak olan ve benzer mücadeleler içinde yer alan tüm insanlara ve ortaya koyulan emeklere teşekkürlerimizle.

TMMOB Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	5
1. BOĞAZIÇI VE FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ	7
2. 3. KÖPRÜ PROJESİ'NİN KENT İLE ETKİLEŞİMİNİN TEMEL BOYUTLARIYLA DEĞERLENDİRİLMESİ	14
2.1. Ulaşım ile İlişkisi	14
2.1.1. Kent İçi Ulaşım Bakımından	15
2.1.2. Transit Ulaşım ve Lojistik Hareketlilik Bakımından	19
2.2. Kentin Fiziksel Yapısı ,Gelişimi ve Nüfus ile İlişkisi	20
2.3. Doğal Çevre İle İlişkisi	23
2.4. Sosyal Yapı ile İlişkisi	30
2.5. Kanunlar ve Yönetmelikler ile İlişkisi	33
2.5.1. Ulusal Hukuka Uygunluk	33
2.5.1.1. Ulusal Kalkınma Planı'na Uygunluk	33
2.5.1.2. İmar Hukuku'na Uygunluk	33
2.5.1.3. Boğaziçi Kanunu'na Uygunluk	34
2.5.1.4. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'ne Uygunluk	34
2.5.1.5. İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'ne Uygunluk	35
2.5.1.6. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na (KTVK) Uygunluk	35
2.5.2. Evrensel Hukuka Uygunluk	37
2.6. Ekonomik Yapı ile İlişkisi	37
2.6.1. Sermaye ve İktidar İle İlişkisi	38
2.6.2. Uluslararası Ekonomik Yapı İle İlişkisi	39
3. İSTANBUL İÇİN NASIL BİR ULAŞIM SİSTEMİ VE BOĞAZ GEÇİŞİ?	41
3.1. Nasıl Bir Ulaşım Sistemi?	41
3.2. Nasıl Bir Boğaz Geçışı?	44
SONUÇ	46
YARARLANILAN KAYNAKLAR	49
EK: ULUSAL ve YEREL BASINDAN 3. KÖPRÜ SEÇKİSİ	51

GİRİŞ

Geçmişte İstanbul Boğazı'na yapılan her köprü, bir sonraki köprünün habercisi olmuş ve yeni köprü tartışmalarını başlatmıştır. Boğaza 1973'te ilk köprü yapıldığında 2. köprünün de çok geçmeden yapılacağı konusu tartışılmış ve 15 yıl sonra 2. köprü yapılmıştır. 1988'de hizmete açılan 2. köprüden sadece 5 yıl sonra bu kez 3. köprü'nün yapımına dair tartışmalar başlamış, devlet yatırım programlarına 3. köprü projesi dahil edilmiş ancak sonraki yıllarda bu proje uygulamaya geçirilememiştir. Bu süreçte, başta Arnavutköy halkının karşı duruşu olmak üzere yaratılan örgütlü tepkiler, 3. köprü yapımının askıya alınmasını sağlayabilmiştir. 2. köprü ile başlayan 3. köprü konusu, günümüzde hükümetin artan baskısı ile yeniden gündeme alınmış ve güzergahı İstanbul'un en kuzey kesiminde, Poyrazköy-Garipçe hattı olarak belirlenmiştir. 2. köprünün yapımında öne sürülen "transit trafiğin kent içi trafikten arındırılarak kuzeye kaydırılması" gerekçesi bu kez 3. Köprü Projesi için de savunulan tek gerekçedir.

Ancak, iktidar yönetimince gündeme getirilen bu projenin geçmiş yıllardaki gibi ulaşım ve kentsel gelişim adına çözüm üretmeyecek olması bir yana, telafisi neredeyse imkansız zararlar doğuracak olması, TMMOB Şehir Plancıları Odası (ŞPO) İstanbul Şubesi'nin mesleki sorumluluğu gereği bu projeye ilişkin bilimsel gerçeklerle ortaya konulacak kapsamlı ve çözüm üreten bir değerlendirme raporu hazırlamasını haklı ve gerekli kılmıştır.

Bu rapor çalışması başta TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi'nin mesleki bilgi birikimi ve kaynakları kullanılarak ve meslek odamız bünyesinde kurulan 3. Köprü Çalışma Komisyonu'nun katkıları ile hazırlanmıştır. Ayrıca bilimsel anlamda güvenilir çok sayıda yazılı ve görsel kaynaktan, 3. Köprü Projesi'ne ilişkin benzer çalışma ve birikimlerden yararlanılarak oluşturulan rapor, gerek yazıya geçirilmesi gerekse bilimsel değerlendirmeler ve eleştiri süzgecinden geçirilmesi sürecinde katkı koyabilen tüm kişi ve kurumların ortak üretimini ve katılımcılığını da ifade etmektedir.

3. Köprü Projesi'ne neden karşı geldiğini geçmiş köprü deneyimlerinden başlayarak ele alan rapor, sonraki bölümlerinde kent ile köprüler ve bağlantı yollarının ne denli önemli bir etkileşim içinde olduğunu ve bu etkileşimin bilimsel bir zeminde ele alınmadığı takdirde kenti hangi kötü senaryoların beklediğini ortaya koymaktadır. İlkesel ve kapsayıcı çözüm önerilerine de yer veren rapor 3 temel bölümden oluşmuştur.

Birinci bölümde Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin yapıldıktan sonra kente ne gibi etkilerinin olduğu, yakalar arası geçişlerin planlama ve ulaşım alanında kent için neden önemli olduğu konuları değerlendirilmiştir. Bu bölüm, sonraki bölümlerin anlaşılmasını kolaylaştıracak bir arka plan niteliği de taşımaktadır.

İkinci bölüm, yapımı düşünülen 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının kent üzerinde yaratacağı değişimi; ulaşım, fiziksel yapı, doğal çevre, sosyal yapı, kanunlar ve yönetmelikler ile ilişkisi üzerinden yapılan kapsamlı değerlendirmelerle ortaya koymaktadır. Raporun en temel anlatımlarına yer verilen bu bölüm, 3. köprü gündeminin daha iyi açıklanabilmesine ve yorumlanmasına yardımcı olacaktır.

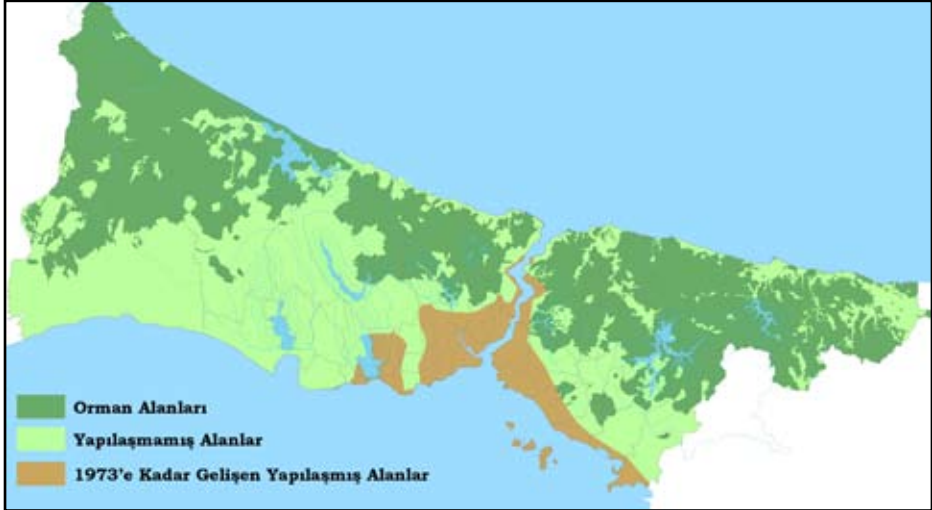
Üçüncü ve son bölümdeyse, geçmiş deneyimler ve bugünkü değerlendirmeler ışığında İstanbul ulaşımında ideal ulaşım sistemi ve boğaz geçişlerinde nasıl bir yol izlenmesi gerektiğine dair çözüm yaklaşımları ve temel ulaşım politikaları geliştirilmiştir.

Sonuç bölümünde ise raporun bütününe ilişkin bir değerlendirme yapılarak, yapımı düşünülen **3. köprünün aslında güneyden kuzeye 4. köprü olduğu ve asıl 3. köprüye bir “ön hazırlık”** niteliği taşıdığı öngörüsü vurgulanarak; İstanbul’un temel sorunları ve öncelikleri konusunda tüm kesimler yeniden düşünmeye çağırılmaktadır. Bu projenin ancak kitlesel bir bilinçlenme ve tepki ortaya koyarak önlenebileceği düşüncesi de bu bölümün temel çıkarımlarından bir diğeridir.

1. BOĞAZIÇI VE FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

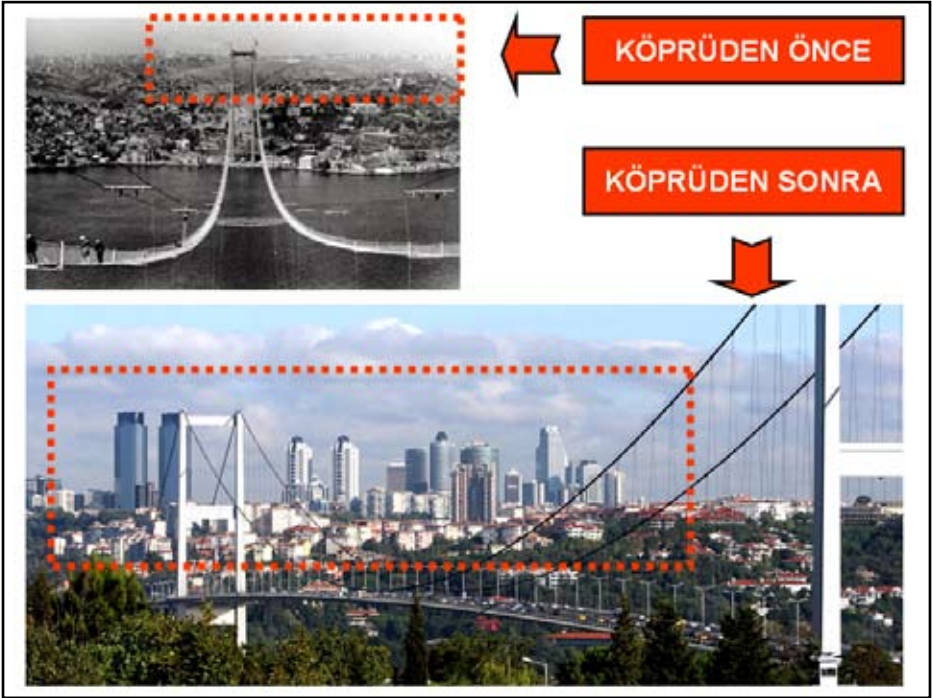
İstanbul Boğazı'nda ilki 1973'de, ikincisi de 1988'de trafiğe açılan köprüler, boğaz geçişlerinin kent in arazi kullanımı, ulaşım yapısı, ulaşım tercihleri ve kent gelişimi üzerindeki büyük ve geri dönülemez etkileri olduğunu gösterirken; ulaşım ve planlama bilimleriyle, geçmişten bugüne her yeni köprü projesinin kendisinden önce yapılmış olan köprülerin kent ile olan etkileşimlerini dikkate alarak geliştirilmesi ve tüm boyutlarıyla ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu noktadan hareketle, İstanbul'da yapılması düşünülen 3. Boğaziçi Köprüsü'nü değerlendirmeden önce, kentin geçmiş köprü deneyimlerinin planlama ve ulaşım bakımından kente yönelik etkilerini ortaya koymak hem bir ön bilgilendirme olacak, hem de konuya daha bilinçli yaklaşılmasını sağlayacaktır.

İstanbul, 1950'li yıllardan günümüze sürekli değişen nüfus, istihdam ve arazi kullanım yapısıyla her geçen gün ulaşım ihtiyaçlarının çeşitlenerek arttığı bir kenttir. Yarım asrı geçen bu dönemde kent içi ulaşım politikalarında izlenen yol temelde karayolu öncelikli yatırımların uygulama önceliği bulduğu ve özel araç kullanımını teşvik eden, deniz ve raylı ulaşımaya dayalı toplu ulaşımın düşük pay ve sınırlı yatırımla ihmal edildiği bir süreç izlemiştir. Ulaşım konusunda izlenen bu politikalar, kentin genel yapısının gelişiminde belirleyici bir rol oynamıştır. 1950'lere kadar deniz ve demiryolunun da teşvik ettiği, Marmara Denizi'ne paralel olarak şekillenen kentsel gelişim, ulaşım da karayolunun ağırlık kazanmasıyla birlikte daha yayılcı bir süreç izlemiştir (Harita 1).



Harita 1. 1973'e kadar gelişen yerleşim alanları

Bu gelişim, 1973 yılında boğaza birinci köprünün (Boğaziçi Köprüsü) ve çevre yollarının yapılması ile köklü bir değişime girmiş ve kent; gerek nüfus, gerekse arazi kullanım yapısı bakımından yoğunlaşarak daha kuzeye yönelmiştir. Kentin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiş ve kentin nüfus ve istihdam dengesini değiştirmiştir (Harita 2). Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasından sonra 1973'ten 1974'e, boğazi geçen taşıt sayısı % 200 artarken taşınan yolcu sayısındaki artış sadece % 4 kadar olmuş ve köprünün asıl etkisinin insan değil araç taşımaya dönük olduğu anlaşılmıştır. Köprü yapımıyla birlikte özel otomobil sahipliğinin 1970-1990 yılları arasındaki % 230'luk artışının sağladığı hareketlilik, kentin merkezden uzak kesimlerinin yerleşime açılmasını hızlandırmış ve köprünün iki yaka arasındaki insan odaklı geçişler için değil, araç geçişleri için yarar sağladığını ortaya çıkarmıştır.



Şekil 1. Boğaziçi Köprüsü'nden Sonra Değişen Arazi Kullanımı

1970'te kent nüfusunun yüzde 23'ü Asya, yüzde 77'si Avrupa Yakası'nda yaşarken, 1990'da Asya yakasında yaşayanların kent nüfusu içindeki payı yüzde 34'e yükselmiştir (Tablo 1). Aynı dönemde (1970-1990) kent bütününde istihdam edilen nüfustaki artışın 1,5 milyona ulaşması da, köprü ve yarattığı karayolu erişim hareketliliğinin en önemli yansıması olmuştur.

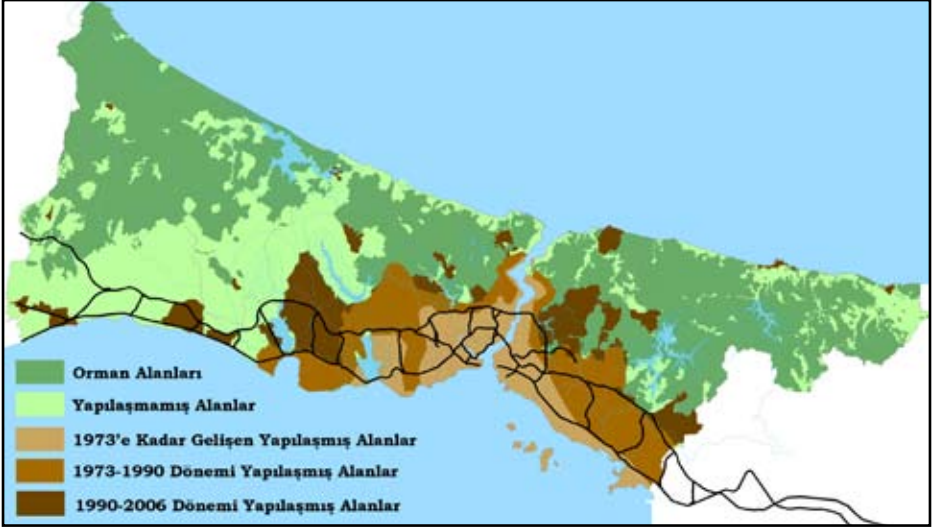
Yakalar	1970 (%)	1990(%)
Asya	23	34
Avrupa	77	66

Tablo 1. İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Yakalara Dağılımı, 1970-1990



Harita 2. 1973-1990 dönemi kentsel yerleşim alanı

1988'da transit trafiğin kentin daha kuzeyine taşınması amacıyla yapılan 2. boğaz köprüsü (Fatih Sultan Mehmet) ve TEM (Trans-European Motorway) bağlantı yollarıysa kentin kuzeyindeki içme suyu kaynakları, orman alanları, su havzaları, kırsal yerleşimler ve tarım alanları üzerindeki yapılaşma baskılarını arttırması yanı sıra özellikle yasal sorunlarla şekillenen yeni yerleşim alanlarının gelişmesinde en önemli itici güç olmuştur (Harita 3). 2. Köprü ve TEM bağlantılı yollarının faaliyete geçişini takip eden 10 yılın sonunda, TEM boyunca uzanan ve köprü bağlantılarıyla beslenen ilçelerden Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 360 bin, Ümraniye'nin nüfusuysa 305 bin kadar artmıştır. 1989'da Ümraniye'ye bağlı bir yerleşim olan Çekmeköy'ün nüfusu aynı dönemde 13.500'den 37.500'e, Kartal'a bağlı bir belde olan Sultanbeyli'nin nüfusu 82.000'den 175.000'e ve Gaziosmanpaşa'ya bağlı bir yerleşim olan Arnavutköy'ün nüfusu ise 21.000'den 37.500'e yükselmiştir. Beykoz, Sarıyer ve Eyüp ise nüfusu önemli oranda (45-70 bin arasında) artan ilçeler olarak öne çıkmışlardır.



Harita 3. 1990-2006 dönemi kentsel yerleşim alanı

2. Boğaz Köprüsü yapıldıktan sonra boğazdan geçen taşıt sayısı % 1180 artarken, yolcu sayısındaki artış sadece % 170 olmuştur. İlk köprüde de benzer bir tablonun yaşanmış olması, ne kadar köprü yapılırsa yapılsın artan değer, köprüden geçen insanların değil araçların sayısı olduğunu tekrar göstermiştir.

1987-2006 yılları arasında, araçlarla yapılan yolculuklarda özel otomobiller ve servis araçlarının paylarındaki artışa rağmen; otobüs ve deniz ulaşımı kullanımındaki düşüşler ve raylı sistemlerin payındaki %1'in bile altındaki artış, 2. köprü'nün kent içi trafiğine olan temel etkilerinin "özel araç sahipliğini arttırmak" ve "boğaz geçişlerinde toplu ulaşımın önemini azaltmak" şeklinde olduğunu göstermektedir (Tablo 2).

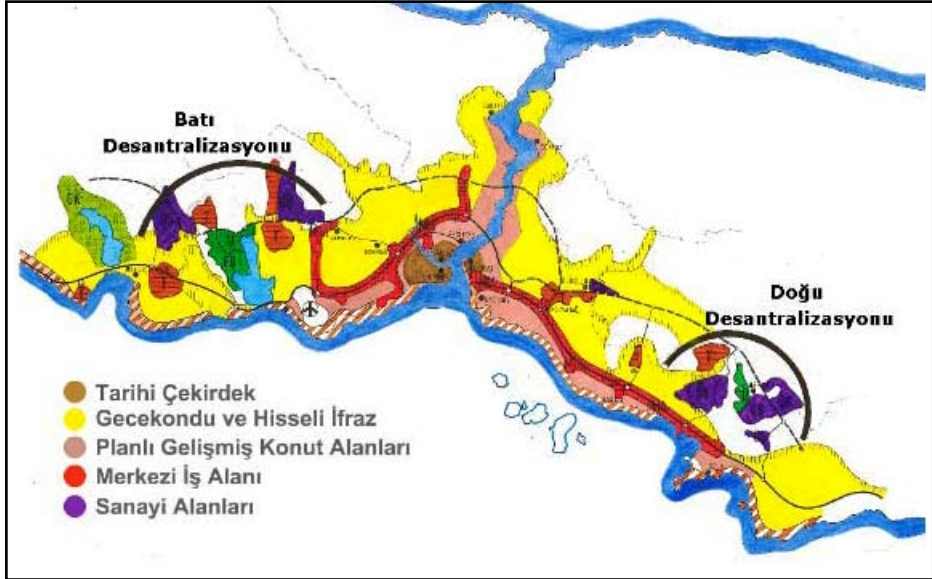
Ulaşım Türü	1987 (%)	1996 (%)	2006 (%)
Özel Otomobil	19,3	19,2	26,34
Taksi+Dolmuş	10,2	9,4	4,75
Servis Araçları	10,4	11,5	21,48
Otobüs (İETT + Özel Halk O.)	35,2	34,1	24,12
Minibüs	19	19,6	16,71
Raylı Sistemler	3,8	3,6	4,6
Deniz Ulaşımı	2,1	2,6	2

Tablo 2. Yolculukların Ulaşım Türlerine göre dağılımının 1987-2006 dönemindeki değişimi

1990'dan sonraki dönemde geçmiş ulaşım yatırımlarına paralel bir şekilde nüfus hareketleri ve yerleşme eğilimleri doğu-batı doğrultusunda dışa doğru yayılmış, ana ulaşım aksları boyunca daha kuzeye yönelen gelişmiş sanayi alanları, yerlerini ticaret ve hizmet alanlarına bırakmaya başlamıştır (Harita 4). Ayrıca özel otomobil sahipliğinin nüfus artış hızına göre daha yüksek oranda artması ve yakalar arasındaki nüfus ve istihdam dengesizliği, kentin bugünkü temel ulaşım sorunlarının önemli nedenlerindedir (Tablo 3).

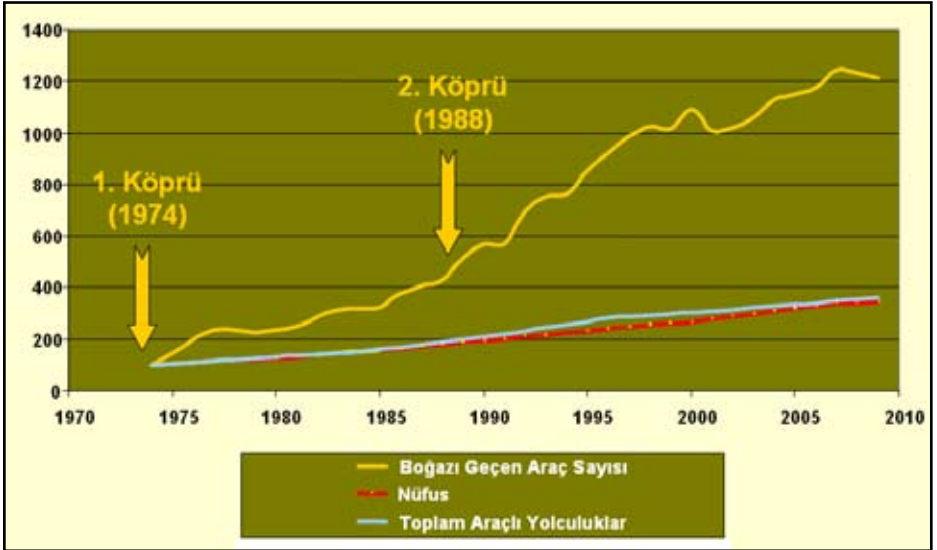
	1970'li yıllar	1980'li yıllar	2000'li yıllar
Nüfus	3,5 milyon kişi	4,8 milyon kişi	12,9 milyon kişi
Özel otomobil sayısı	60 bin adet	200 bin adet	1,8 milyon adet
Özel otomobil sahipliği	1000 kişiye 17 oto.	1000 kişiye 42 oto.	1000 kişiye 140 oto.
Avrupa Yakası nüfus oranı	76%	69%	64%
Avrupa Yakası İstihdam oranı	80%	77%	71%

Tablo 3. 1970-2000 döneminde İstanbul'un nüfus ve otomobil sayılarındaki değişim



Harita 4. İstanbul içinde sanayinin ulaşım odaklı yer değişimi

Her iki köprü sonrasında yaşanan süreç İstanbul'daki arazi kullanımı ve ulaşım dinamiklerinin köprü inşaa etmeyi, kısa süre sonra köprülerin kendi trafiklerini yarattıkları bir kısır döngüye dönüştürdüğünü ortaya koymaktadır. Çünkü İstanbul'da nüfus artışı yılda % 4, özel otomobil sahipliğindeki artış ise yılda % 16'dır. Buna göre, mevcut eğilimin devam etmesi halinde bu talebi karşılamak için 2020 yılında 7 köprü, 2040 yılında ise 70 köprü gerekecektir. 1970-2010 dönemindeki nüfus ve boğaz geçişleri ile kentteki tüm araçlı yolculukların bir arada incelenmesi durumunda, başta boğaz köprüleri olmak üzere yapılan ulaşım yatırımlarının insan odaklı olmadığı açıkça ortaya çıkmaktadır. Her türden araçlı yolculuklardaki toplam artışla kent nüfusundaki toplam artışın paralellüğünün aksine, boğaz köprülerinden geçen araç sayılarındaki artışın bu paralellikten çok farklı ve yüksek değerler olarak özellikle 2. köprü yapımından sonra artması, köprülerin özel araç trafiğini artırma ve insan odaklı bir ulaşım çözümü olmadığını İstanbul özelinde kanıtlamaktadır (Şekil 2).



Şekil 2. İstanbul'da Nüfus, Toplam Araçlı Yolculuklar ve Boğazi Geçen Araç Sayılarının Karşılaştırması, 1970-2010

Geçmişten bu yana tek merkezli olarak büyüyen İstanbul'da, arazi kullanım kararları ve ulaşım yatırımları arasındaki uyumsuzluk ve yanlış politikalar, kentin kuzeye doğru giderek artan yayılma baskısının bugün bile devam etmesine yol açmaktadır. Özellikle ilk iki köprü ve çevre yollarının itici rol oynadığı bu süreç, kente en büyük zararı kuzeydeki orman alanları, su havzaları, tarım alanları, önemli bitki alanları ve canlı çeşitliliği üzerindeki telafisi mümkün olmayan müdahalelerle vermiştir. İstanbul'un bu gibi yanlış kentsel gelişim politikaları ve uygulamalarını belirli oranda telafi edecek daha dengeli ve sürdürülebilir bir gelişim için üzerinde neredeyse ilgili tüm bilim dallarında uzman akademisyenlerin de hemfikir olduğu **2 temel adımı atması gerekmektedir.**

1. İstanbul'un tüm yaşam kaynakları (ormanlar, su havzaları ve tarım alanları) kuzeyde olduğundan, bu alanların ve Boğaziçi'nin korunması için kent kuzeye doğru daha fazla büyümemelidir. Kent, Marmara Denizi'ne paralel, doğu-batı ekseninde çizgisel olarak büyümelidir.
2. Boğaz geçişlerini en aza indirecek arazi kullanımı-ulaşım ilişkisi kurgulanmalıdır. Bu da, iki yaka arasında daha dengeli bir nüfus ve istihdam yapısı oluşturularak, özellikle Anadolu yakasından iş amaçlı boğaz geçişlerini en aza indirecek, iki yaka arasındaki bağımlılıkların ortadan kaldırılmasını sağlayacak çok merkezli bir arazi kullanım politikasını gerektirmektedir.

2009 yılında yasal hale gelen ve İstanbul'un planlı bir kent olabilmesi için temel rehber niteliği taşıyan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı da, yukarıdaki temel yaklaşımları benimseyen bir hedef ortaya koymaktadır:

“İstanbul'un Doğu-Batı aksında ve Marmara Denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda çok merkezli (sıçrayarak) geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınması”

Sonuç olarak, ilk iki köprü projesinin kente etkileri, ulaşım ve planlama anlamında her iki köprünün de çözümden çok yeni sorun alanları yarattığını doğrularak; daha kuzeyde yeni bir köprü yapılması seçeneğinin ideal bir çözüm olmadığını, hatta ulaşımdaki mevcut tıkanıklıkların ve karmaşıklığın bu seçenek ile daha da kötüleşeceğini ortaya çıkarmıştır.

2. 3. KÖPRÜ PROJESİ'NİN KENT İLE ETKİLEŞİMİNİN TEMEL BOYUTLARIYLA DEĞERLENDİRİLMESİ

3. Köprü Projesi'nin tam anlamıyla bilimsel ve etkin bir analizinin yapılabilmesi için, bu projenin kentsel ve transit ulaşımdaki yeri; kentin fiziki yapısı, doğal çevresi ve sosyal yapısı ile ilişkisi ve hukuka uygunluğu incelenmeli; ekonomik açıdan nasıl bir zemine oturduğu ortaya koyulmalıdır. Projenin kent ile etkileşiminin temel boyutları üzerinde yapılacak değerlendirmelerin sonucunda, İstanbul'un bugünü ve geleceği için ihtiyaç duyduğu ideal ulaşım sisteminin ve bu sistem bütününde boğaz geçişi için en uygun çözüm yaklaşımlarının ortaya konulması, 3. Köprü Projesi'nin yarattığı gündemi belirleyici ve çözüm tartışmaları için yol gösterici olacaktır.



Harita 5. Yapımı Düşünülen 3. Köprü'nün Boğaz Geçiş Hattı

2.1. Ulaşım ile İlişkisi

3. Köprü Projesi'nin ulaşım çerçevesinde kent ile ilişkisinin irdelenmesi, öncelikli olarak kent içi ulaşım sistemine bütüncül bir bakışı gerektirmektedir. 3. Köprü Projesi'nin hükümetçe transit trafiğin daha kuzeyden geçirilmesi ve kent içi kara ulaşımından arındırılarak trafiği rahatlatması amacıyla ortaya koyulduğu düşünüldüğünde, transit ulaşım ve lojistik hareketlilik bakımından da irdelenmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

2.1.1. Kent İçi Ulaşım Bakımından

İstanbul'da kent içi ulaşım, bünyesinde Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki (deniz ve karayoluyla yapılan) boğaz geçişlerini ve her iki yakanın kendi içindeki (deniz yoluyla, raylı sistemle, karayoluyla ve yaya olarak yapılan) yolculuklarını barındırmaktadır. Kent içi ulaşımın, yakaların kendi içlerindeki ve yakalar arası geçişler üzerinden sayısal verilere dayalı olarak irdelenmesiyle, boğazda üçüncü bir karayolu geçişinin gerekli olup olmadığı konusunda ulaşım odaklı bir öngörü oluşturulabilir.

İstanbul'da bir günde –yaya yolculukları dahil- toplam 21 milyon yolculuk yapılmakta ve bunun yarısı araçlı yolculuklardan oluşmaktadır. Araçlı yolculukların % 11'ini ise kentin iki yakası arasındaki boğaz geçişleri oluşturmaktadır. Yakalar arası geçişlerde Anadolu'dan Avrupa'ya yapılan yolculukların payı -sabah zirve saatlerinde- % 72 iken, Avrupa'dan Asya'ya yapılan yolculukların payı ise % 28'dir (Tablo 4). Yakalar arası yolculuklardaki bu oransal dengesizliğin temel kaynağını, Anadolu yakasından Avrupa yakasına iş amaçlı yapılan günlük yolculuklar oluşturmaktadır ki; bu yolculuklar yakalar arasındaki 1,1 milyonluk toplam yolculuğun yarısından fazladır. Yakalar arasındaki yolculuk hareketliliğinin bu ağırlıklı yönü, iki yaka arasındaki nüfus-istihdam dengesinin daha sağlıklı kurgulanmasını ön plana çıkarmaktadır. 3. boğaz köprüsü yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı ise sadece % 2-3 dolayındadır ve bu düşük oran, 6 milyar dolarlık yeni bir köprü yapımı için kesinlikle yeterli bir transit trafik talebi değildir.

Yakalar	Asya	Avrupa	Toplam
Asya	6.993.447	783.883	7.777.330
Avrupa	313.137	12.833.667	13.146.804
Toplam	7.306.584	13.617.550	20.924.134

Tablo 4. Günlük yolculukların yakalar arası değişimi (Sabah zirve saatlerindeki - yaya yolculukları da dahil- yolculuklara göre hesaplanmış günlük yolculuklardır)

Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki geçişler ulaşım türlerine göre incelendiğinde köprü geçişlerinin %81'lik, deniz yoluyla yapılan boğaz geçişlerinin ise %19'luk bir paya sahip olduğu görülmektedir (Tablo 5). Yakalar arasındaki köprü geçişlerinde otomobillerin yolcu taşımadaki payı yaklaşık % 24 olarak hesaplanmaktadır. Ancak köprülerdeki araç kompozisyonu içerisinde, trafik sıklığının esas nedeni olan özel otomobillerin payı % 82'dir. Başka bir deyişle, köprülerden geçen araçların % 82'si özel otomobil iken, bu otomobillerin taşıdığı yolcu sayısı sadece % 24 oranındadır. **Bu da köprülerin insanların değil, özel araçların karşıya geçişlerine hizmet verdiklerinin en açık göstergelerinden biridir.**

Ulaşım Türü	Yüzde	
Özel Otomobil	23,8	% 81
Taksi	2,0	
Servis Aracı	13,3	
Dolmuş	2,7	
İETT Otobüsü	33,1	
Özel Halk Otobüsü	5,7	
Motosiklet	0,4	
Vapur	14,8	% 19
Deniz Otobüsü	1,5	
Deniz Motoru	2,4	

Tablo 5. Yaka geçişi yapan yolcuların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı

İstanbul'un boğaz geçişlerini, henüz faaliyete geçmemiş ve yapım aşamasında olan Marmaray Projesi ile uygulama süreci işleyen İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi farklı şekillerde etkileyecektir. Boğazı denizin altından ve tüneller boyunca kat eden bu projeler, hem kendi aralarındaki ilişki hem de kent içi ulaşım ve boğaz geçişleri bakımından farklı niteliklere sahiptirler.

İstanbul'un yaka geçişlerinde en önemli projelerinden biri olan ve 2014'de bitirilmesi hedeflenen Marmaray Projesi, zirve saatte tek yönde 75.000 yolcu taşıma kapasitesiyle büyük bir talebi karşılayacaktır (Harita 6).



Harita 6. Marmaray Projesi'nin güzergahı ve Boğaz geçişi

Her iki köprüden zirve saatte ve tek yönde taşınabilen 140.000 yolcunun, Marmaray ve diğer toplu taşıma alternatiflerinin geliştirilmesiyle, boğazda yeni bir köprü gerektirmeden taşınabileceği görülmektedir. Marmaray'ın fizibilite raporlarında yer alan **"Marmaray'ın işletmeye geçmesiyle birlikte Boğaziçi'ne artık yeni bir köprü ihtiyacının da ortadan kalkacağı"** ifadesi bu durumu daha net açıklamaktadır.

Merkezi yönetimce (Ulaştırma Bakanlığı/DLH) yapımı sürdürülen, Haydarpaşa-Sarayburnu arasında denizin altından tünelle geçerek sahil yoluna mevcut şerit sayısını -tek yönde dört şerit olacak biçimde- arttırarak bağlanan İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi ise iki yaka arasında bir günde Marmaray'ın 4 saatte taşıyabileceği yolcu sayısından daha azını taşıyacaktır. Trafik yükü azaltılmaya ve yaya dolaşımına elverişli hale getirilmeye çalışılan Tarihi Yarımada'ya ek trafik yükü getirecek olması, bu projenin kentsel gelişme bakımından da yaratacağı olumsuzlukları ortaya koymaktadır. Yap-ışlet-devret modeliyle yapılacak bu tünelden, sözleşmede garanti edilen miktarda araç geçişi olmadıği takdirde, eksik kalan geçiş ücreti devletin kasasından ödenecektir (Harita 7).

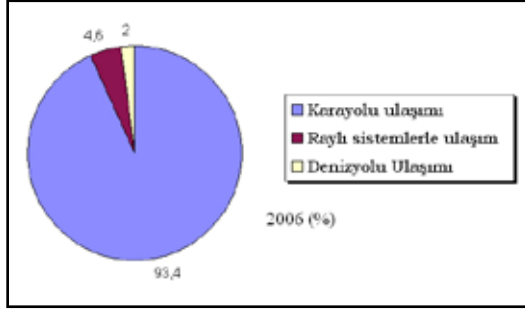


Harita 7. Karayolu Tüp Tüneli Projesi'nin güzergahı ve Boğaz geçişi

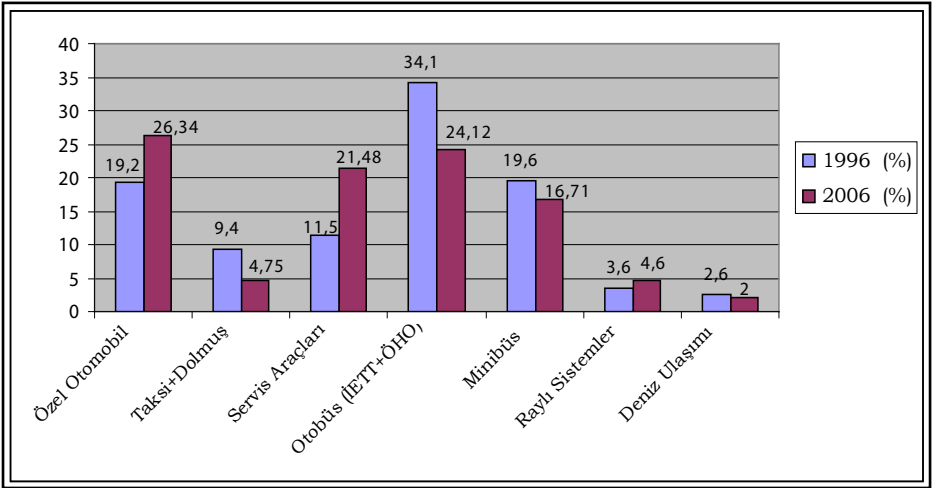
Ekonomik risklerinin yanında, kamuoyu ve ilgili kurumlarla yeterince paylaşılmadan yönetilen proje süreci, katılım ve karar alma zafiyetleri de içermektedir. Yüksek ücretli (her yön için otomobil başına 4 ila 6 \$ + KDV olup bu ücret her yıl ihale edilen yıl baz alınmak üzere, Amerikan Tüketici Fiyatları Endeksi'ne göre artacaktır) ve erişim kontrollü olarak hizmet edecek bu yeni karayolu geçişi, sadece sınırlı kapasitedeki araçların karayolu erişimine imkan sağlaması (Tünelin boyutları İETT ve ÖHO'lerinin kullanımına elverişli değil) ve özel araç kullanımını artırıcı özellikleriyle ulaşım planlaması bakımından da, Marmaray Projesi ve yakalar arasında toplu ulaşımı özendirici politikalarla ters düşmektedir. Boğaziçi köprüleri üzerinden geçen araçların % 90'ı yolcuların % 37'sini taşırken, geri kalan % 10'luk toplu ulaşım araçlarının yolcuların % 63'ünü taşıyor olması, yakalar arası geliştirilecek projelerde toplu ulaşımın birincil önceliğini ve yararını açıkça ortaya koymaktadır.

Kent içi ulaşımın –boğaz geçişleri de dahil olmak üzere- genel durumuna bakıldığında, yine karayolu ulaşımının araçlı yolculuklarda en büyük paya (%93,4) sahip olduğu görülmektedir (Şekil 3). İstanbul'da kent içi ulaşımında toplu taşımanın payı ise %

47'dir. Toplu taşımanın % 86'sı karayolu ile sağlanırken, % 4'ü denizyoluyla ve % 10'u ise raylı sistemlerle sağlanmaktadır (Şekil 4). Dünya metropollerinin kentsel ulaşım sistemlerinde toplu ulaşım ağının bel kemiğini oluşturan raylı sistemlerin toplu ulaşım içindeki payları incelendiğinde İstanbul'un % 10'luk payı; Londra'nın % 72, Paris'in % 87, Moskova'nın % 77, New York'un % 77 ve Tokyo'nun % 96'lık raylı sistem oranlarının oldukça gerisindedir.



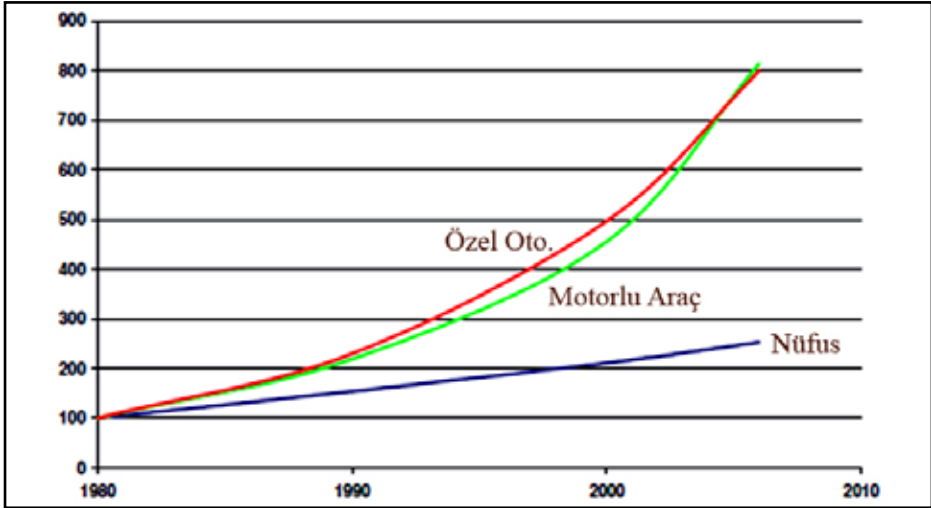
Şekil 3. Kent içi ulaşımında araçlı yolcuların türlerine göre dağılımı



Şekil 4. Kent içi ulaşımında araçlı yolcuların türlerine göre dağılımı (1996-2006)

İstanbul'da hem iki yaka arasındaki geçişlerde hem de kent içi ulaşımında karayolu odaklı ulaşım türlerinin en büyük paya sahip olmasının yanında, özel otomobil kullanımının da giderek artması ve toplu taşımanın kentsel ulaşım içindeki payının azalması oldukça dikkat çekicidir. İstanbul'da 1980'den bugüne, motorlu araç ve özel otomobil sayılarındaki artış hızının, kent nüfusundaki artış hızına oranla 5 kat daha fazla olması, yaklaşık son 30 yılın ulaşım yatırımlarının karayolu odaklı ve özel araç kullanımını özendirici bir eğilim içinde olduğunu ortaya koymaktadır (Şekil 5). Ancak bugün, İstanbul'da yüksek gelir grubunun (aylık 2500 TL ve üzeri kazanan) toplam nüfus içindeki payının % 5 olması, özel araç sahibi olanların toplam nüfusun % 35'ini oluşturması ve her 1000 kişiden sadece 140'ının özel otomobil sahibi olması; kentsel

ulaşım politikalarında asıl önceliğin % 95'lik nüfus payı ile üst gelir grubu dışında kalanların, % 65'lik nüfus payı ile özel otomobil sahibi olmayıp, toplu ulaşımı kullanması beklenenlerin ve her 1000 kişiden özel otomobil sahibi olmayan 860 kişinin temel ulaşım ihtiyaçları olduğunu açıkça göstermektedir.



Şekil 5. İstanbul'da nüfus, motorlu araç ve özel otomobil sayılarındaki artış (1980-2006)

Ayrıca kent içi ulaşımın, yakaların kendi içlerindeki ve yakalar arası geçişler üzerinden sayısal verilere dayalı irdelenmesi, boğazda üçüncü bir karayolu geçişinin gerekli olup olmadığı konusunda ulaşım odaklı bir öngörüü kolaylaştırmaktadır. Bu öngörü, bize şu somut çıkarımı sunmaktadır:

“İstanbul, 1950’li yıllardan bu yana, özellikle boğaz köprüleri ve bağlantı yollarının yapımıyla ivme kazanan karayolu öncelikli ve özel araç kullanımını sürekli teşvik eden bir ulaşım politikası ile yönetilmiştir. Raylı sistemlere ve deniz yolu ulaşımına ağırlık veren bir toplu ulaşım politikasının geri plana itilmesinin yanında, ulaşımında hizmet ve akılcı yönetim anlayışlarındaki yanlışlıklar sonucu bugün gelinen noktada İstanbul bütüncül bir kent içi ulaşım ve boğaz geçişi sorunu ile karşı karşıyadır.”

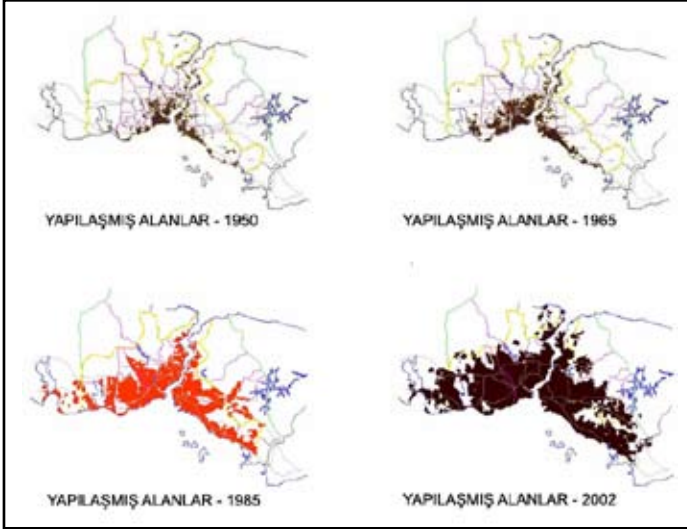
2.1.2. Transit Ulaşım ve Lojistik Hareketlilik Bakımından

Bir önceki bölümde bahsedildiği gibi, 3. Boğaz Köprüsü yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı sadece % 2-3 dolayındadır ve bu pay, yeni bir transit ulaşım odaklı köprü yapımını gerektirmeyecek bir öneme sahiptir. Boğaz'da yapılan ikinci köprünün de (FSM) transit trafiğin kuzeye-kent dışına taşınması gerekçesiyle yapıldığı, ancak bugün kent içi ulaşım hizmet eder durumda olduğu ve kentsel yerleşim alanlarının kuzeye yönelmesine zemin hazırladığı düşünüldüğünde, bugün yeni bir köprü yapımı konusunda aynı gerekçenin gerçekçi ve kente yararı olmadığı açıktır.

İstanbul'da kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkileyerek, iki yaka arasındaki köprü geçişlerini sürekli gündemde tutan yük taşımacılığındaki temel sorun, ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılarak, deniz ve demir yolu kullanımı ve yatırımlarının kısıtlı tutulması ve lojistik odaklarının kent içinde kontrolsüz-dağınık bir şekilde bulunmasıdır. İstanbul'un mevcut ve gelecekte yapımı düşünülen lojistik odakları ile transit trafik odakları (limanlar, hava alanları, otogarlar gibi) bütüncül bir ulaşım sistemi içinde ele alındığında esas önceliğin, boğaz geçişlerindeki transit trafik yükünden çok, bu odak alanlarının kente ve bölgesel ulaşım ağına entegrasyonu olduğu anlaşılacaktır. Kentin gelecekteki bölgesel ve kıtalar arası ulaşımındaki etkinliğini kent içi trafiğini olumsuz yönde etkilemeden sağlayabilmesi için, deniz yolu ve raylı sistemlerin daha akılcı modellerle birlikte kullanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu açıdan bakıldığında transit trafiğin akılcı modellerle çözümünde karayolu taşımacılığını raylı sistemlerle buluşturan Ro-La ve yine karayolu taşımacılığını deniz ulaşımı ile buluşturan Ro-Ro taşımacılığının büyük bir önemi vardır.

2.2. Kentin Fiziksel Yapısı, Gelişimi ve Nüfus ile İlişkisi

Özellikle ilk iki köprü deneyimi, İstanbul'da kentsel ulaşım ve arazi kullanım kararlarının birbirinden bağımsız alınamayacağını ciddi bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu konuda özellikle ikinci köprü ve sonrası yaşanan kentsel yayılım, önemli ulaşım kararlarının kendi trafiğini ve nüfus çekimini de beraberinde getirerek kentin fiziksel yapısını nasıl etkilediğinin en somut örneğidir (Harita 8).



Harita 8. 1975-2002 döneminde gelişen yerleşim alanları

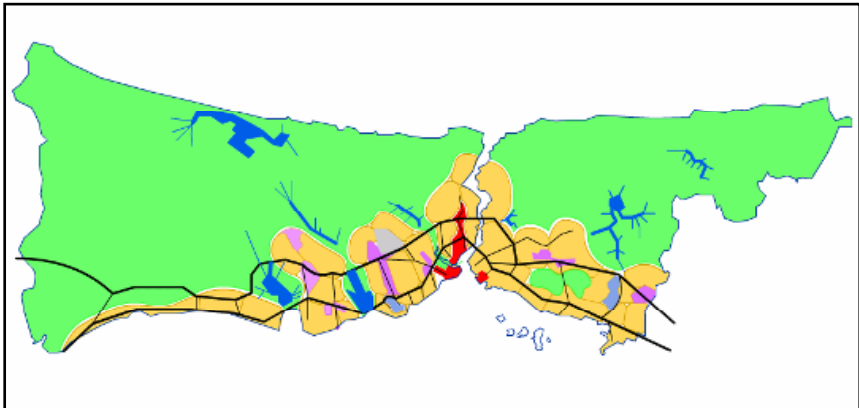
İstanbul'un fiziksel yapısının ve kentsel gelişiminin planlı-kontrollü bir biçimde şekillenmesi için temel arazi kullanım ve ulaşım politikalarının birbiriyle uyumlu ve destekleyici olması gerekmektedir. Bu yapıyı belirleyen en temel planlama rehberi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından hazırlanarak 2009 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (ÇDP)'dir. Temel arazi kullanım ve ulaşım kararlarının bir arada bulunduğu bu plan, alt ölçeğindeki diğer tüm planların

da anayasası niteliğindedir. Kentin ana ulaşım politikalarını ve alt uygulamalarını daha detaylı ve teknik olarak belirleyen İstanbul Ulaşım Ana Planı ise Çevre Düzeni Planı'na uygun olacak şekilde yine Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmakta ve 2010 yılı içerisinde onaylanması beklenmektedir. Raporun ilerleyen bölümlerinde de sıkça atıfta bulunulacak olan ÇDP, içerdiği bazı plan kararları nedeniyle çeşitli meslek odalarının (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi de dahil) itiraz ve davalarına konu olmasına karşın, 3. Boğaz Köprüsü gündemine ilişkin temel ulaşım yaklaşımı ve öngörüsüyle meslek odalarının da savunduğu önemli bir misyon yüklenmiştir.

Bu bölümde, henüz tamamlanmadığı için Ulaşım Ana Planı ve kararlarına ilişkin değerlendirmeler yapılmayarak, kentin 2023 yılına kadarki gelişimini belirleyen politikalarıyla ÇDP verileri ve kapsamı bir arada değerlendirilecektir.

Ulaşım yatırımlarının, arazi kullanım kararlarının destekleyici ve tetikleyicisi olarak akılcı kullanımı ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekirken ne yazık ki bu güne kadar bu süreç ters işlemiştir. Tek merkezlilik, boğaz geçişi talebini arttırmakta ve bu durum geçmişte olduğu gibi boğazın üçüncü defa karayolu köprüsü ile geçişini gündeme getirmektedir.

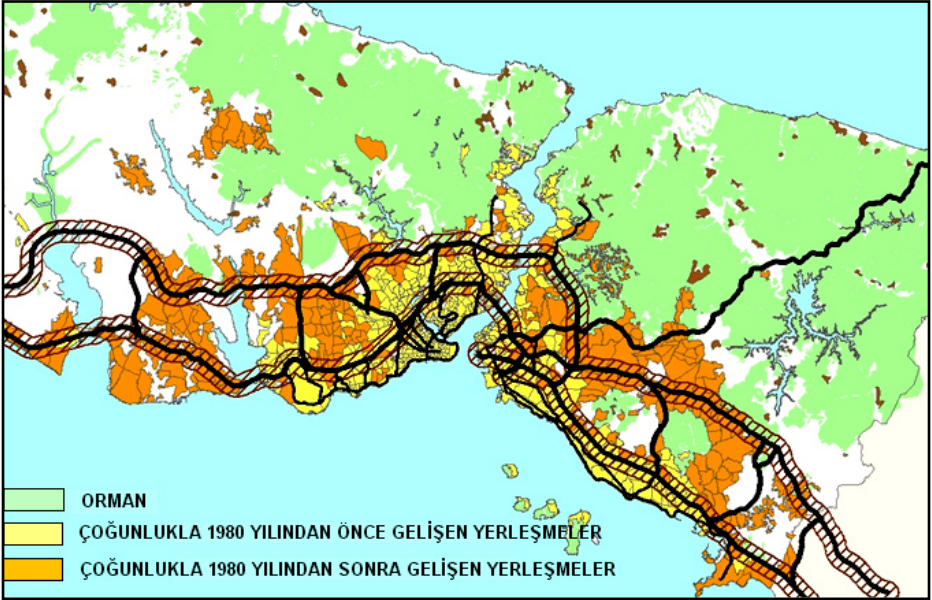
ÇDP'de, İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir Boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, FSM Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseni ile açıkça görüldüğünden, TEM Otoyolu boyunca kentin doğusu ile batısı arasında uzanan, yağ lekeli şeklinde büyüyerek doğal yapıyı tahrip eden, niteliksiz bir yapı stoku ve Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşmeleri oluşturan süreçlerin tekrarlanmaması vurgulanmıştır. Aksi takdirde, İstanbul'un doğal eşikleri geçmişten beri benzer bir süreci yaşayamayacak derecede hasar gördüğünden, kuzeyden yeni bir karayolu boğaz geçişi ile su toplama havzalarının, tarım alanlarının ve ormanların önemli ölçüde yok olacağı kesindir. Ana ulaşım kararlarında üçüncü bir Boğaz köprüsüne yer verilmeyen ve kesin bir dille karşı politikaların savunulduğu Çevre Düzeni Planı'nın özellikle kentin fiziksel gelişimi ile ilgili 2023 yılı öngörüsünde, kuzeye yönelik yerleşim baskılarının önlenmesi ve doğal eşiklerin korunması amaçlanmış, kentin bundan sonraki gelişimi doğu-batı ekseninde kurgulanmıştır (Harita 9).



Harita 9. Çevre Düzeni Planı'nda önerilen kentsel gelişim yapısı

Özellikle 2. Boğaz köprüsü ve TEM bağlantı yollarının yapımıyla kentsel alanda görülen en büyük fiziksel değişim, büyük sanayi alanlarının bu yeni karayolu bağlantılarına yakın yer seçimi ve çevrelerinde yeni işgücünün konumlandığı plansız ve doğal eşiklere baskı kuran yerleşim alanlarının kurularak, kent bütünlüğünün bozulması şeklindedir. İstanbul'da 1980'lerden bu yana nüfusu en fazla artan ilçeler ve yerleşim alanlarının TEM çevresinde bulunması (Gaziosmanpaşa, Ümraniye, Sultanbeyli, Arnavutköy, Sultangazi) bu fiziksel değişimin sonuçlarıdır. En çarpıcı değişimse, nüfus ve yapılaşmanın olağan dışı arttığı Sultanbeyli'de 1985-1990 yılları arasında nüfusun % 2100 artmasıyla görülmüştür. Aynı dönemde İstanbul'un nüfusu ise % 23 oranında artmıştır.

Planlı bir arazi kullanım-ulaşım kararlılığından uzak bu gelişim, önerilen 3. Boğaz köprüsü ile bu kez daha kuzeye aynı fiziksel sorunların taşınmasına ve kentsel bütünlük yaklaşımlarının ortadan kalkmasına yol açacaktır. Kentin kuzeyindeki doğal değerler yanında; kırsal yerleşim alanları, köyler ve kıyı yerleşimleri 3. köprü projesiyle birlikte özgün yapılarından uzaklaşarak, geçmişteki gibi yoğun bir nüfus ve yapılaşma baskısı altına girecektir (Harita 10). İstanbul'da 2000'li yıllarla birlikte gelişen nüfus hareketleri, özellikle FSM Köprüsü ve TEM güzergahıyla bağlantılı ilçelerdeki yüksek artış eğiliminin sürdüğünü gösterdiğinden bu ilçelerin kuzeye doğru genişleme alanlarının (2B, özel orman, kırsal yerleşimler, köyler vb.) varlığı dikkate alındığında, yapımı düşünülen 3. köprünün İstanbul'da nüfus hareketlerindeki eğilimi daha fazla arttıracığı açıkça görülmektedir (Tablo 6). Kırsal ekonomilerin ve yaşam biçimlerinin kontrolsüz ve plansız bir sürece gireceği bu durum, kentnin doğu-batı eksenli yerleşim yapısı ile raylı sistemlere ve deniz ulaşımına odaklı toplu ulaşım mantığına da ters düşmektedir.



Harita 10. 1980 öncesi ve sonrası gelişen yerleşim alanları

İLÇELER	2000	2007	Nüfus Değişimi	Değişim (%)
Büyükçekmece	384.089	688.774	304.685	79
Sultanbeyli	175.700	272.758	97.058	55
Ümraniye	605.855	897.260	291.405	48
Avcılar	233.749	323.596	89.847	38
Esenler	380.709	517.235	136.526	36
Gaziosmanpaşa	752.389	1.013.048	260.659	35
Tuzla	123.225	165.239	42.014	34
Pendik	389.657	520.486	130.829	34
Kartal	407.865	541.209	133.344	33
Küçükçekmece	594.524	785.392	190.868	32
Bağcılar	556.519	719.267	162.748	29
Eyüp	255.912	325.532	69.620	27

Tablo 6. İstanbul'da 2000-2007 döneminde nüfusu % 25'in üzerinde artış gösteren ilçeler ve nüfus değişimleri

3. Köprü Projesi kentin kuzey kesimlerindeki doğal kaynaklar ve kırsal yerleşimler üzerindeki yapılaşma ve nüfus etkisi öncelikle 2B alanları ve özel orman alanlarını tehdit edecektir. Bu alanlar, yakın çevrelerinde 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin öngördüğü düşük yoğunluklu (hektar başına 50-100 kişi) gelişme önerisi ile yapılaşması halinde, kente eklenecek nüfus **924.400** kişidir. 3. Köprü Projesi'nin etki alanı içinde yapılaşma baskısına maruz kalacak tarım alanları, içinde bulunduğu kırsal alanların yoğunluğuna uygun yapılaşma dahi kente eklenecek nüfus miktarı **2.419.900** olacaktır. Havza içi yapılaşma baskısının kontrol altına alınamaması halinde 3. Köprü Projesi'nin etkileyeceği havza alanlarının yapılaşmasıyla mevcut nüfusa **226.050** kişilik bir nüfus daha eklenecektir. Son olarak, etki alanı içindeki orman alanlarının da yapılaşma baskısı içine girmesi ve düşük yoğunlukla yapılaşması halinde, **3.773.250** kişilik bir nüfus kuzey kesimlere yerleşecektir.

3. Köprü Projesi ve bağlantı yollarının yaratacağı karayolu hareketliliği ve erişim kolaylıklarıyla kentin doğal kaynaklarını baskı altında bırakacak olması ve yapılaşmayı tetiklemesi; yerel ve merkezi yönetim zafiyetleri yanında denetim mekanizmalarının etkin olmayışıyla birlikte düşünüldüğünde 2023 yılı için ÇDP'nin öngördüğü 16,5 milyonluk nüfusa **en düşük yoğunluk değerleriyle, 7.343.600 kişilik bir nüfusun eklenmesini ve yaklaşık 24 milyonluk bir kent nüfusunu** kaçınılmaz kılacaktır. Kentin bugünkü nüfusu dikkate alındığında, kuzeyde yapılaşma etkisiyle artacak nüfus bugünkü toplam nüfusa eklendiğindeyse sonuç **20,2 milyona** ulaşmaktadır. Yani kuzeydeki olası yapılaşmaların getireceği 7,3 milyonluk ek nüfus, ÇDP'nin öngörüsündeki nüfusun değil bugünkü nüfusun üzerine eklense bile, ortaya çıkacak tablo kentin artık sürdürülebilir ve sağlıklı yaşam koşullarını sunamayacağını göstermektedir.

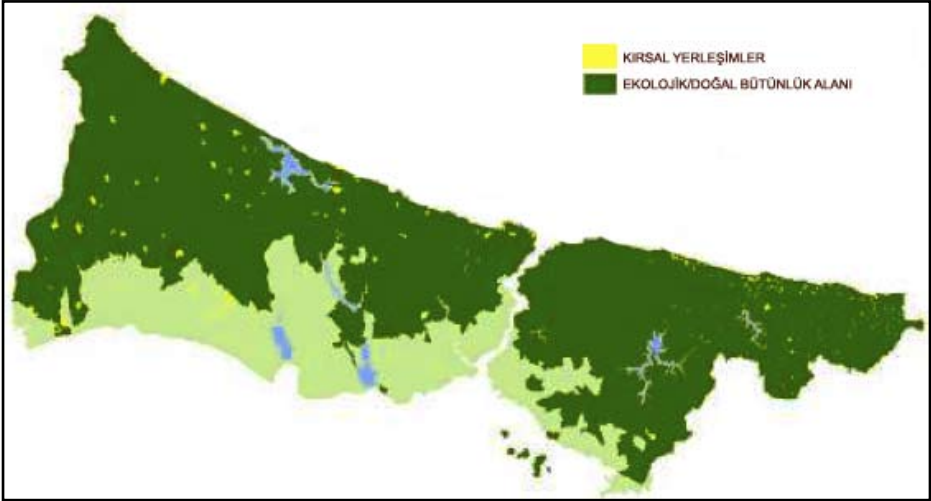
Sonuçta, İstanbul'un plan kararlarının öngördüğü arazi kullanım kararlarıyla taban tabana zıt ve bu kararları baştan geçersiz kılan ulaşım kararlarının kentin fiziksel yapısında ortaya koyduğu nüfus ve mekansal yayılım etkisi, yapımı düşünülen 3. Boğaz

Köprüsü'nün ne denli ve geri dönülmez yeni sorunlara yol açacağını göstermektedir. İstanbul'un plansız, dikte edilen ulaşım projeleri ile ortaya çıkan kentleşme ve mekansal yayılma tarihinin bizlere 3. köprü'nün yaratacağı etki konusunda verdiği ders çok açıktır. İstanbul, 2. köprü yapımından sonra elinde kalan son doğal alanlarını da 3. köprü'nün yapımı ile birlikte tamamen kaybetme riskiyle karşı karşıyadır.

Tarım ve orman alanları etrafında var olan kırsal yerleşimler, köyler ve Karadeniz boyunca uzanan kıyı yerleşimlerinin özgün yapılarının korunması ve gelecekte İstanbul'un olası yeni ilçelerine dönüşmemeleri için ÇDP'nin ulaşım konusunda **"tepeden inme merkezi proje"** tanımıyla bir tehdit olarak gördüğü kuzeyde yeni bir boğaz köprüsü geçişi fikrinden en kısa sürede uzaklaşılmalıdır.

2.3. Doğal Çevre İle İlişkisi

İstanbul'un mevcut yerleşim alanları ile Karadeniz kıyısı arasında kalan kesimde, önemli orman alanları, su havzaları, kumullar, barajlar, bentler, tabiat parkları, rekreasyon (eğlence-dinlenme) alanları ile çok sayıda endemik (başka yerde yaşamayan) bitki ve hayvan türlerinden oluşan farklı ekosistemlerin bir arada bulunduğu bütüncül bir ekolojik alan yer almaktadır (Harita 11).

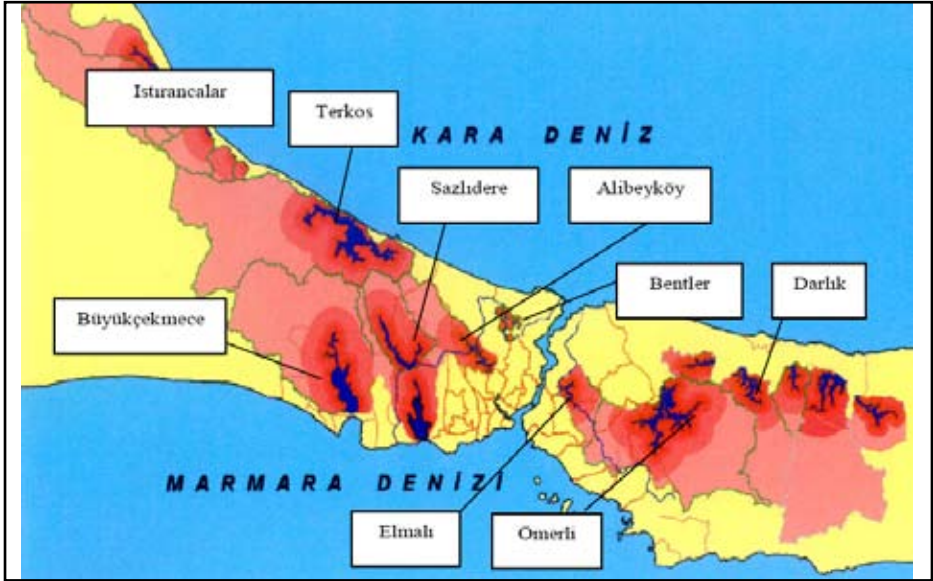


Harita 11. İstanbul'un ekolojik/doğal bütünlük alanı

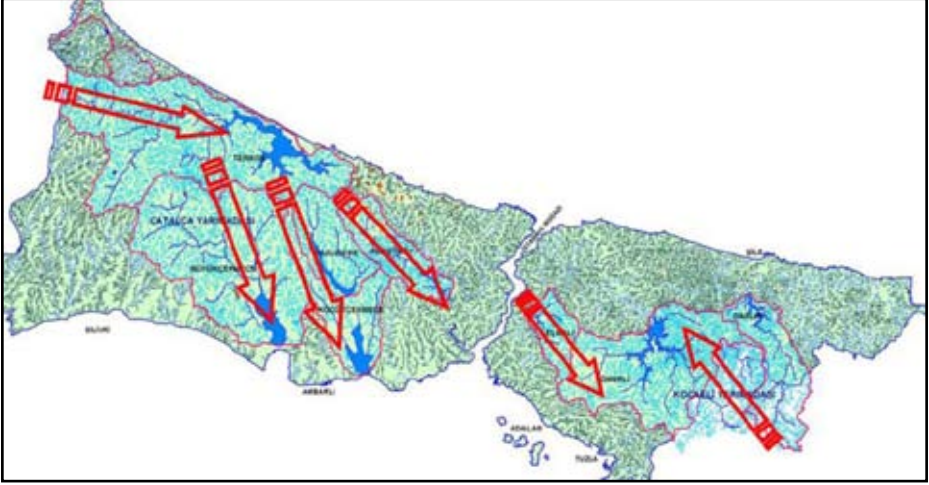
3. Boğaz Köprüsü'nün en büyük ve en yoğun olumsuz etkilerinin görüleceği bu hassas coğrafya, bünyesinde Türkiye ölçeğinde de önemli bir yere sahip farklı nitelikteki orman alanlarını barındırmaktadır. Bu ormanların yararlarını, odun ve diğer orman ürünlerinin kaynağı olması, su üretimi, su varlığını koruma ve düzenlemesi, toprağı koruması, biyolojik çeşitliliği geliştirmesi, iklim üzerinde olumlu etki yapması, rekreasyon yönünden yararı, sağlık üzerinde etkili olması, iş alanı ve geçim kaynağı sağlaması, ulusal savunma ve güvenlik yönünden yararları şeklinde sıralamak mümkündür.

İstanbul'un kuzeyinin ormanlar ile kaplı olması aynı zamanda kent ve insanlar için benzeri olmayan bir yarar sağlamaktadır. Çünkü bu ormanların özellikle havadaki zehirli karbon gazını tutma ve havadaki zararlı tozları filtreleyerek ürettiği temiz hava, kuzeyden güneye esen hakim rüzgârlar sayesinde kentin hava ve yaşam kalitesini artırmaktadır. Günümüzde pek çok gelişmiş batı ülkesinde kentlerde yaşayanlar ve orman endüstrisinde çalışan işçiler (Paris, Londra ve özellikle Viyana'da olduğu gibi), ormanlarının kentlerine sağladığı temiz hava ile gurur duymaktadır.

İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, aynı zamanda bu kentin içme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılayan Avrupa yakasındaki Istranca, Terkos, Büyükçekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere ile Anadolu yakasındaki Ömerli, Elmalı ve Darlık havzalarını barındırmaktadır (Harita 12). Ormanlar, içme suyu havzaları ile birlikte ele alındıklarında, İstanbul'un sürdürülebilir gelişimi açısından vazgeçilmez öneme sahip ekolojik kuşak ve koridorlarını ana bileşenlerini oluşturmaktadır (Harita 13).



Harita 12. İstanbul'un su ihtiyacını karşılayan yüzey suyu depoları



Harita 13. İstanbul'un ekolojik koridorları

En önemli orman alanlarından biri olan Belgrad Ormanlarıysa, yüzlerce yıldır İstanbul'un su ihtiyacını karşılama işlevini yerine getirmekte ve 7 adet su bendini barındırmaktadır. Aynı orman içerisinde yer alan Atatürk Arboretumu (Botanik bahçesi) ise dünyaca bilinen önemli 450 bitki türüne ev sahipliği yapmakta ve dünya ormancılık bilimi açısından özgün bir konuma sahiptir.

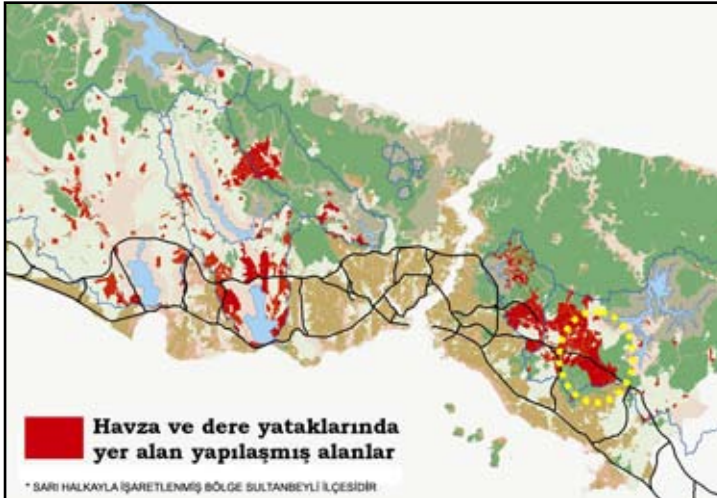
Belgrad Ormanından başka kentte ekolojik ve biyolojik yönden önemli diğer doğal yaşam alanları Terkos ve Kasatura arasındaki ormanlık alan ve kıyı şeridi, Ağıl Dere ve Ağaçlı Kumulları, Gümüşdere Kumulları, Kuzey Boğaziçi, Büyükçekmece Gölü, Küçükçekmece Gölü, Batı İstanbul Meraları, Ömerli Havzası, Sahilköy, Şile, Ağva Kumulları, Ağva Deresi ve Şile adalarından oluşmaktadır.

Biyolojik çeşitlilik (bitki ve hayvan çeşitliliği) bakımından da önemli bir yere sahip olan İstanbul ve çevresindeki orman alanları, dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşuna, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biridir. Ayrıca Sarıyer'deki Türkmenbaşı ve Beykoz'daki Polenezköy Tabiat Parkları, barındırdıkları önemli bitki örtüsü ve yaban hayatı ile halkın dinlenme ve eğlenmesine uygun tabiat parçaları olarak bu orman alanları içinde yer almaktadırlar.

3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının doğal çevre ile ilişkisindeki en can alıcı noktalardan biri de, İstanbul'da yapılan üst ölçekli arazi kullanımı ve ulaşım projelerinin doğal çevre üzerindeki tahribatları ve teşvik ettikleri yeni yapılaşmaların mikro klima üzerinde yarattığı "ısı adası" etkisidir. Mikro klima üzerinde serinletici etkisi olan orman alanlarının, doğal bitki örtüleriyle kaplı alanların ve yapılaşmamış-açık alanların tahribatı, ısı adası etkisini daha da arttırmaktadır.

Kentin kuzeyindeki tüm bu doğal/ekolojik alanların sürdürülebilirliği, İstanbul genelinde yaşanan göç, yetersiz altyapı, geciken imar uygulamaları, tarım arazilerinin el değiştirmesi ve tarım topraklarının parçalanması, ikinci konutlardaki artış, kırsalın özgün yapısının bozulması, yanlış 2B politikaları gibi sorunlar nedeni ile geçmişten bu yana sürekli tehlike altında kalmaktadır. Bu tehlikenin boyutlarını özellikle FSM köprüsü ve TEM bağlantı yollarının yapımı sonrasında yaşanan kentsel yayılma süreci açıkça ortaya koymuştur. Kentin kuzeyindeki bu ekolojik/doğal bütünlük alanı, 3. Boğaz Köprüsü'nün yapılması halinde kaçınılmaz bir kentsel gelişme baskısı altında kalacak ve kent Karadeniz kıyısına kadar genişleyecektir. Bu durumun kentin doğal çevresi üzerindeki etkileri ise aşağıda sıralanan, telafisi son derece zor ve çoğu yerde imkansız sonuçlar doğuracaktır.

- Boğaz'da yapılması düşünülen 3. Köprü Projesi ve bağlantı yollarının kısa süre sonra kendi trafiğini yaratarak egzoz salınımlarını arttıracığı ve yeni yol ve bina yapılaşmalarını tetikleyerek doğal alan tahribatına yol açacağı düşünüldüğünde, İstanbul üzerindeki ısı adası etkisinin katlanarak artacağı öngörülmektedir. Son yıllarda mevsim normalleri üzerine çıkan ortalama sıcaklık değerleri ve barajlardaki su seviyelerinin kritik seviyelere kadar inmesiyle açıkça görülen ısı adası etkisi, havzalardaki su kalitesi ve miktarının, orman alanlarının bütünlüğünün korunmasını ve gerek kentsel gerekse kırsal alanlarda açık alan kullanımlarının planlanmasını gerektirmektedir.
- Çok büyük bir kısmı su toplama havzalarında kalan 3. Boğaz Köprüsü bağlantı yolları İstanbul'un önemli içme suyu rezervleri olan Ömerli, Elmalı, Darlık, Alibeyköy, Büyükçekmece, Sazlıdere ve Terkos havzalarını yoğun yapılaşma baskısı altında bırakacaktır. Ömerli havzası'nda 1935-1975 yılları arasında nüfusun 4.000 civarından 40 yıl sonunda yaklaşık 3 kat artarak 10.000'in üzerine çıkmasına karşın; 1990 sonrası, özellikle TEM otoyolu etkisi ile nüfusun 50 katın üzerinde bir artışla 600.000'e yaklaşması, İstanbul için yaşamsal öneme sahip havzalardaki nüfus baskısını net olarak ortaya koymaktadır (Harita 14;15).



Harita 14. Havza ve dere yataklarındaki yapılaşmalar

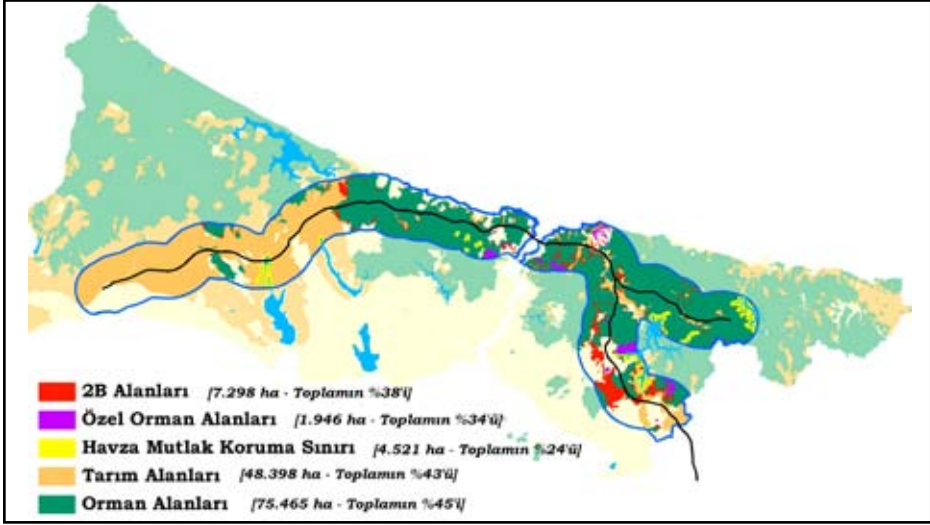


Harita 15. 1982'den 2010'a Sultanbeyli'deki Mekansal Değişim ve TEM'in etkisi

- 3. Boğaz Köprüsü güzergahına bağlanacak ana ve ikincil yollar, kuzey ormanları ve çevresindeki yaban hayatı olumsuz etkileyecektir. Kenarları bariyerle çevrili oto yollar doğrudan yaban hayvanlarının yaşam alanlarını parçalayarak, hayvan türlerinin İstanbul'un kuzeyindeki yayılış alanlarını sınırlandıracaktır.
- Kesilen ağaçlar ile orman alanlarının havadaki zehirli karbon çekimi azalacak, baskı altına girecek ormanlar etkinliklerini düşüreceklerdir. Orman içlerinden geçecek olan yeni karayolları, yangın riskini de beraberinde getirecektir. Ayrıca, bütün otoyollarda olduğu gibi, önemli bir sorun da araç egzozlarından çıkan gazların çevreye olan kirletici etkileridir.
- Önerilen 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının her iki yönde 5 km'lik etki kuşağında İstanbul'daki özel orman alanlarının % 34'ü, orman alanlarının % 46'sı, 2B alanlarının % 38'i, tarım alanlarının % 43'ü yer almaktadır (Harita 16). Fiziki yapılaşmanın -arıtma tesisi yapımı dışında- yasak olduğu su havzalarının mutlak koruma alanlarının % 18'ini kapsayan bu etki alanı içinde, aynı zamanda 29.000 ha'lık doğal sit alanı da (Tüm sit alanlarının % 45'i) tahrip olma riski taşımaktadır. Köprü ve bağlantı güzergahları için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işlemi sonucunda hattın geçeceği ve doğrudan/koşulsuz etkilenen bölgede ise **680 ha doğal sit alanı, 931 ha tarım alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha'lık orman alanı** tamamen yok olacaktır.
- Ekolojik yaşam alanlarını ve biyoçeşitliliği tehdit eden etkenlerin başında, büyük yaşam ortamlarının yapılacak yollar ile daha küçük yaşam ortamlarına bölünmesi, bu nedenle de söz konusu ortamların kullanım şekillerinin değişmesi gelmektedir. Bunun yanı sıra yoğun trafiğin gürültüsü ve egzoz salımı bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesine neden olacaktır. Hava kirliliğine yol açan atıklar bakımından değerlendirildiğinde ise taşıt egzozlarının kirletici payı (% 47), sanayi ve evsel atıkların toplam kirletici payından (% 35) bile daha fazladır.
- 3. Boğaz Köprüsü yapıldığı takdirde, FSM Köprüsü sürecinde yaşandığı gibi "orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle" bazı alanların orman sınırları dışına çıkarılması

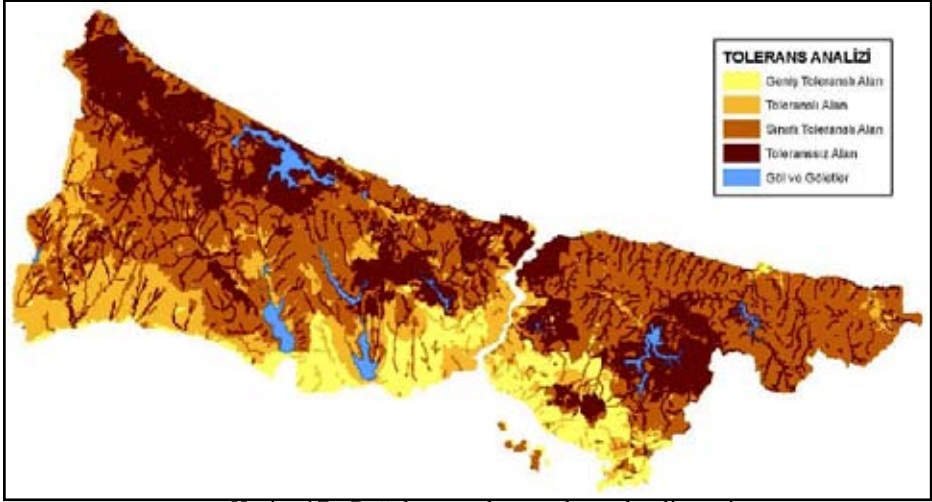
yönünde baskılar artacaktır (Anadolu Yakası'nda, TEM Otoyolu'nun geçtiği bölgede, orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle 11.856 hektar alan orman sınırları dışına çıkarılmıştır). 2B alanları, özel ormanlar ve tarım alanları bu süreçten ilk olarak etkilenecek alanların başında gelmektedir (Harita 16).

- Devlet Planlama teşkilatı'nın (DPT), 3. Köprü Projesi'ne ilişkin “**doğuracağı etkiler... düşünüldüğünde güzergâhı boyunca çevresel etkilerin ciddi bir şekilde etüt edilmesi gerekmektedir.**” şeklindeki değerlendirmesi de projenin ciddi bir çevresel etki analizi eksikliği olduğunu göstermektedir.



Harita 16. 3. Boğaz Köprüsü güzergahının 5 km'lik etki kuşağında etkilenebilecek doğal alanlar

İstanbul'un özellikle ilk iki köprü tecrübesi, elinde kalan son doğal yaşam alanları ve bu alanlar üzerindeki ekolojik dengenin üçüncü bir köprü yapımıyla ne denli geri dönülmez bir dönüşüme uğrayacağını en tartışılmaz kanıttır. İstanbul'un doğal yapı analiziyle ortaya çıkan ve fiziksel etkilerin ne derece tolere edilebileceğini gösteren haritası, yeni bir boğaz köprüsünün ve olası yanlış arazi kullanım kararlarının önündeki en büyük engellerden biri durumundadır (Harita 17).



Harita 17. Doğal yapı tolerans derecelendirmesi

2.4. Sosyal Yapı ile İlişkisi

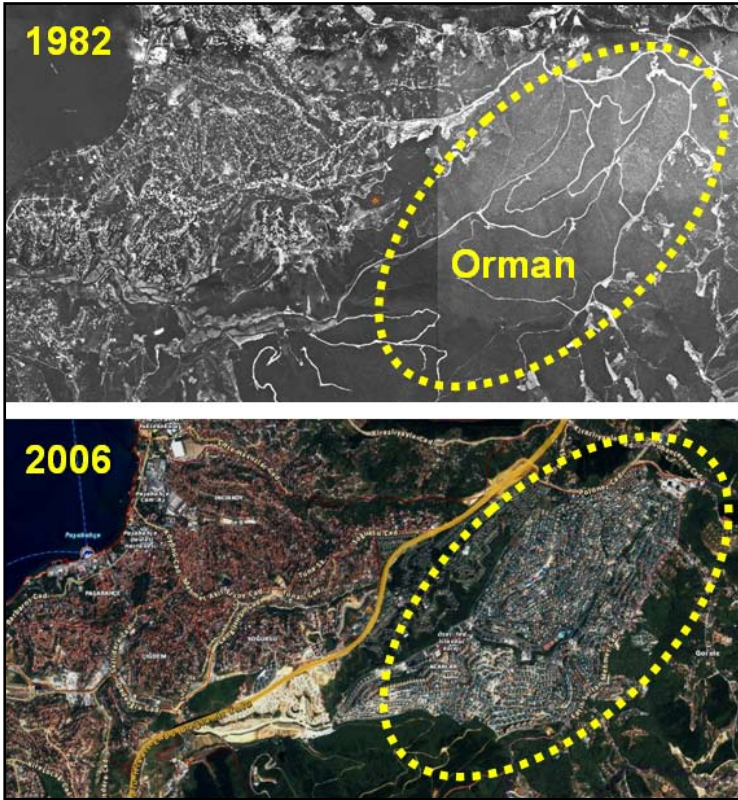
3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının kentte yaratacağı yeni yapılaşma baskıları ve nüfus hareketleri, İstanbul'un sosyal dokusunu olumsuz yönde etkileyecek sonuçlar yaratacaktır. Kent merkezinden çeperlere yeni göç hareketleri ve kente dışarıdan göç eğilimlerinin artması, kent çeperlerinde yeni ve kent ile sosyal bağı olmayan kapalı sitelerin/yerleşimlerin gelişmesi, kuzeydeki kırsal ve kıyı yerleşimlerde sosyal dokunun ve kent-kır ilişkisinin bozulması olarak şekillenecek bu süreç, kentin dengeli ve sürdürülebilir ulaşım-gelişim politikalarını da ortadan kaldıracaktır.

İstanbul'da özellikle ikinci köprü ve TEM bağlantı yollarının yapımı sonrasında konut ve sanayi başta olmak üzere temel arazi kullanım alanlarında kentin kuzeyine ve çeper alanlarına yayılma süreci son derece hızlanmış; bu süreçte yeni karayolu erişim imkanları kentin orman alanlarında, önemli içme suyu havzaları (Ömerli, Elmalı, Büyükçekmece gibi) ile kırsal karakterli çok sayıda yerleşim alanı veya yakınlarında yeni yapılaşmaların kontrolsüz yayılımını tetiklemiştir. İstanbul'un 1975-2000 dönemindeki göç hareketlerine bakıldığında, kente dışarıdan en yoğun göçün ikinci köprü yapımı süreci ve sonrası dönemde (1985-1990) gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 7).

1975-1980		1980-1985		1985-1990		1995-2000	
Net göç	Net göç hızı (‰)	Net göç	Net göç hızı (‰)	Net göç	Net göç hızı (‰)	Net göç	Net göç hızı (‰)
288 653	73,4	297 598	60,5	656 677	107,6	407 448	46,1

Tablo 7. İstanbul'un 1975-2000 dönemi net göç yapısı

Her yeni köprü ve bağlantı yolları ile yaratılan yeni karayolu hareketlilikleri, göç eğilimlerinde itici rol oynayarak, beraberinde önemli sosyal sorun alanları yaratmaktadır. Bu alanların başında gelen ve kapalı siteler ya da kapalı yerleşmeler olarak adlandırılan yeni konutlaşma biçimi, ana ulaşım bağlantıları ile doğrudan ilişki içindeki yer seçimi ve özel araç sahipliğine bağımlı ulaşım tercihleriyle ön plana çıkan kesimlerce izole bir yaşam anlayışı yaratmıştır (Harita 18). İstanbul'a 1990'ların hemen başında yerleşen bu yeni konut eğiliminde, ulaşım bağlantılarının özel araç sahipliğine imkan verecek biçimde sağlanması kadar, manzara ve peyzaj gibi çevresel faktörler de yer seçiminde artı değer olarak önem taşımaktadır. Bu konut alanlarının pazarlamada kullanılan ve ayrıcalık olarak öne sürülen özellikler arasında yer alan 'orman alanına yakın yer seçimi', özellikle orman ve havza alanlarında yapılaşmayı teşvik ederken kapalı sitelerin neden çeperlerde yer seçtiği konusunu da aydınlatmaktadır.



Harita 18. Beykoz'da Orman Alanları Üzerinde Kurulu ve Karayolu Erişimli Kapalı Siteler

1990 sonrasında TEM ve bağlantı yolları yakınında yapılan konut alanlarının büyük çoğunluğu kapalı siteler olarak yapılmış ve giderek 2B arazileri üzerine doğru yayılarak yeni 2B alanlarının oluşmasında ve kentin orman alanlarının tüketilmesinde büyük rol oynamıştır. 2. köprü bağlantı yollarının yapılmasından hemen sonra Göktürk ve Çekmeköy yerleşimleri, 2B arazilerinin varlığı ve geniş arazilere ulaşabilme imkanı

(tarım arazileri, eski çiftlik alanları, vb.) sundukları için yatırımcıların dikkatini çekmiş ve kapalı sitelerin yoğun olarak bulunduğu, orman karakterini yitirmiş ve toplumsal olarak da parçalanmış alanlar haline gelmişlerdir. Her iki yerleşim de 1990'lara kadar dar gelirlielerin oturduğu birer alan iken, sonradan yapılan kapalı sitelerin getirdiği farklı gelir guruplarının mevcut yerleşimlerle birbirine değmeden yaşamaya çalışması, sosyal açıdan ayrışmalara ve gerilimlere açık bir zemin yaratmıştır.

Kapalı siteler park, sağlık ve eğitim tesisleri, rekreasyon alanları gibi kentsel donatı alanlarının yoksun mahallelerin aleyhine olacak şekilde eşitsiz dağılımına imkan tanıdığından, kamu ve kentin ortak alan üretimi ve paylaşımını erozyona uğratmaktadır. Böylece kamusal haklara erişme hakkı eşit ancak erişme imkanı eşit olmayan insanların bir aradalığıyla sonuçlanan, sosyal yapı bakımından adil olmayan yaşam alanları oluşmaktadır.

Bugün İstanbul'un çeperlerinde özel sektör eliyle geliştirilen kapalı siteler yanında kamusal kaynaklarla da şekillenen (TOKİ'nin geliştirdiği toplu konut projelerinde olduğu gibi) ve özellikle "toplu konut" ya da "sosyal konut" adı altında geliştirilen yeni konut alanları, kentin yerleşik fiziksel ve sosyal dokusunun ayrışmasına, kentin çeperlerinde yeni nüfus birikimleri ve ulaşım talepleri ile eşitsiz kentsel donatı dağılımının artmasına yol açmaktadır. Kamu ve özel sektör eliyle gelişen bu yeni yerleşimlerin eski gecekondular alanları, 2B alanları, orman alanları, su havzaları ve kırsal yapıdaki köy yerleşimleri ile bir arada veya komşu yer seçimlerine rağmen sosyal açıdan bütünleşmemeleri, yapımı düşünülen 3. köprü ve bağlantı yollarının yaratacağı yeni yerleşim baskılarıyla daha da artacaktır.

Kapalı sitelerin kentin çeperlerindeki daha çok orta ve alt gelir guruplarının yaşadığı konut alanlarına ve eski gecekondular alanlarına doğru yayılması, 3. köprü'nün yapımı ile birlikte artacak; böylece bu alanların da site arazisi olarak kapatılması durumunu gündeme getirecektir. Bu durumda siteler, özgün konut alanlarını parçaladıkları kadar yerinden etme tehlikesini de getirerek, aynı zamanda kentin çeperlerinde iyileştirilmesi gereken konut alanlarının, büyük inşaat şirketlerinin baskısı altında kalmasına yol açacaktır.

Bugün, İstanbul'daki konutların % 20'si ekolojik açıdan sakıncalı alanlarda (jeolojik sakıncalı alan, su havzaları, orman alanları gibi) yer alırken orman alanlarındaki konutların % 84'ü, 2B alanlarındaki konutlarınsa % 44'ü ağırlıklı olarak kapalı siteler ve üst gelir gurubu yerleşim alanlarından oluşmaktadır. Dolayısıyla, orman çeperlerindeki mevcut yapılaşmanın büyük oranda kapalı site olarak inşa edildiği bilindiğine göre, olası bir yeni çevre yolu ve boğaz geçişinin 2B alanları üzerinden büyük bir yapılaşma tehdidi oluşturacağı açıkça görülmektedir.

İstanbul'da bugün 1000'e yakın (462'si Anadolu, 455'i Avrupa yakasında olmak üzere 917 adet) kapalı site kentin kuzey kesimlerinde ve hemen hepsi özel araç sahipliğine bağlı ulaşım arterlerinin üzerinde konumlanmıştır. Hane başına araç sayısının 4'e kadar çıkabildiği bu konut yerleşimlerini teşvik edecek 3. köprü projesinin, amaçlandığı gibi kentin transit trafiğine çözüm olmaktan çok; kuzey kesimlerde yaratacağı karayolu hareketliliği ile oluşacak yeni yerleşim alanları üzerinden sosyal yapıyı daha da çözümsüz bir noktaya taşıyacağı kesindir. Bu süreçte yerel yönetimlerin, süreci belirleyici rol üstlenmeleri ve gerek köprü yapımının yanlışlığı, gerekse kenti ve sosyal bütünlüğü koruyucu çözümlerin geliştirilmesi yönünde irade ortaya koymaları gerekmektedir.

2.5. Kanunlar ve Yönetmelikler ile İlişkisi

3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının yapımı, ulusal hukuk incelendiğinde 9. Ulusal Kalkınma Planı/Yerleşme-Şehirleşme İlkeleri'ne, İmar kanunu ve mevzuatlarına, Boğaziçi Kanunu'na, ÇED Yönetmeliği'ne (tabi tutulmasa bile), İSKİ Kanunu'na, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na (KTVK); evrensel hukuk çerçevesinde bakıldığındaysa Bern Sözleşmesi'ne, Uluslararası Doğal Hayatı ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN) Kriterleri'ne, Avrupa Kentsel Şartı İlkeleri'ne aykırılığı ile hukuksal açıdan sorunlu ve kabul edilemez bir projedir. Hukuksal boyut, ulusal ve uluslar arası alanda daha detaylı irdelendiğinde, projenin yaratacağı hukuk ihlalleri daha açık bir şekilde anlaşılacaktır.

2.5.1. Ulusal Hukuka Uygunluk

2.5.1.1. Ulusal Kalkınma Planı'na Uygunluk

Ülkemizdeki sosyo-ekonomik ve fiziki planlar hiyerarşisinde en üst kademe olan Ulusal Kalkınma Planları ve alt açılımları, ülke bütünündeki tüm üst ölçekli yerel ve bölgesel planlama karar ve politikalarını yönlendirici niteliğe sahiptir. 9. Ulusal Kalkınma Planı bölgeler arası gelişmişlik farklılıklarını azaltma, kaynakların daha adil ve öncelik alanlarına yönelimi ilkelerini temel alırken; bu plan kapsamındaki Yerleşme-Kentleşme Özel İhtisas Komisyonu da gelişmiş ve gelişmemiş kentler ve bölgeler arasındaki dengenin orta büyüklükteki kentlere yatırım ve kaynak aktararak nüfus hareketlerinin bu kentlere yöneliminin benimsendiği ilkeleri esas almaktadır. Bu temel ilkeler doğrultusunda 3. köprü ve bağlantı yollarının gerektirdiği büyük kaynak kullanımı, yaratacağı yeni nüfus ve yerleşim alanlarıyla diğer bölgeler ve kentlerle olan sosyo-ekonomik dengesizliği arttırıcı etkisi, ulusal kalkınma planı ve kentleşme komisyonu ilkeleri ile bağdaşmamaktadır.

2.5.1.2. İmar Hukuku'na Uygunluk

3. Köprü Projesi imar hukuku ve mevzuatı bakımından incelendiğinde, 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda tanımlanan **"her planın üst ölçekli plan ilke ve kararlarına uyma zorunluluğu vardır"** ilkesine aykırı bir durum ortaya çıkmaktadır. Çünkü İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, 3. köprü geçiş projesinin 1/100.000 ölçekli ÇDP' ye işlenmeden alt ölçekli planlara (1/25.000 ve 1/5000 ölçekli nazım imar planlarına) konulabilmesini sağlayan kararı 17 Haziran 2010'da onayladı. Köprü güzergahının işleneceği alt ölçekli planların, içerdikleri ana plan kararları ve ilkesel yaklaşımları bakımından ÇDP'ye uymaları zorunluysen, 3. köprüye yer veremeyip karşıt çözümler öneren ÇDP, alt ölçekli planlara uydurulmaya çalışılmaktadır. Bu nedenle köprü geçişinin alt ölçekli planlara işleniş biçimi ve üst ölçek planlara uygunluğu, imar hukukuna açıkça aykırıdır.

Diğer taraftan, İmar Kanunu'nun 3. Madde'si **"Herhangi bir saha, her ölçekteki plan esaslarına, bulunduğu bölgenin şartlarına ve yönetmelik hükümlerine aykırı maksatlar için kullanılamaz."** hükmünü içermektedir. Kanunun planların uygulama alanı ile ilişkisine yönelik bu hükmü ile 3. köprü ve bağlantı yollarının yapımı arasındaki ilişki, 3. Köprü Projesi'nin 1/100.000, 1/25.000, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlarda yer alarak onaylanmadan, uygulamaya konulamayacağını ortaya koymaktadır. Bu bakımdan 3. Köprü Projesi'ne kesin bir dille karşı duran temel ulaşım ve arazi kullanım kararlarını

içeren 1/100.000 Ölçekli ÇDP'ye köprü projesinin plan tadilatı ile işlenmesi gerekmektedir ancak bu durum şehir planlama bilimine ve imar hukukuna aykırılık içermektedir. Ayrıca 1/25.000 Ölçekli Nazım Planı'nda 3. Köprü Projesi'ne ilişkin gerekli bilimsel analiz ve değerlendirmeler yapılmadan, plana İBB Meclisi'nde onaylanan Boğaz Geçişi Tadilatı ile köprü güzergahının işlenecek olması hem şehir planlama bilimine, hem de imar hukukuna uymayan bir süreç izlemektedir.

2.5.1.3. Boğaziçi Kanunu'na Uygunluk

Sadece İstanbul'a özgü olan ve Boğaziçi'ndeki tarihi, kültürel ve doğal dokunun korunmasına ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılanmayı sınırlamaya yönelik temel ilkeleri ortaya koyan 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu, 3. Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yollarının yapımıyla Boğaziçi'nde yaşanacak fiziksel etkiler konusunda hukuki bir rehber niteliğindedir. Özellikle Poyrazköy ve Garipçe köyleri ile yakın çevrelerindeki köprü yapım çalışmalarından birinci derece etkilenecek alanlar için Boğaziçi Kanunu önemli kısıtlar getirmektedir. Kanunun genel esaslar, orman alanları ve yeşil sahaları konu edindiği ikinci bölümünde, Boğaziçi alanının korunması, geliştirilmesi ve imar mevzuatının uygulanmasında esas alınacak hususlar;

- Boğaziçi Alanında yer alan kültürel ve tarihi değerler ve doğal güzellikler muhafaza edilir ve doğal yapı korunur.
- Boğaziçi Alanındaki yapılar bu Kanun hükümlerine ve imar planları esaslarına göre yapılır, aykırı olanlar derhal yıkılır veya yıktırılır.
- Boğaziçi Alanı içindeki ormanlarda intifa (fayda) ve irtifak (yanaşma) hakkı tesis edilemez. Ancak bu Kanunun amacına uygun intifa ve irtifak hakkı, Boğaziçi İmar İdare Heyeti'nin teklifi üzerine ilgili bakanlıklarca tesis edilebilir.
- Boğaziçi Alanında orman sayılmayan kamu kurum ve kuruluşlarına veya özel mülkiyete ait koru, koruya katılacak alan, çayır, mesire yeri, bostan ve benzeri alanlar yeşil alan sayılır ve bitki varlıkları geliştirilerek muhafaza edilir.
- Bu alanlardaki ağaç varlıklarının yok edilmesi veya tahrip edilmesi yasaktır.

maddeleri ile belirtilmiştir. Kanunda yer alan bu maddelerde açıkça ifade edildiği gibi, 3. köprü ve bağlantı yollarının yaratacağı tahribat Boğaziçi Kanunu ilkelerine ve öngördüğü Boğaziçi gelişimine kesinlikle aykırıdır.

2.5.1.4. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'ne Uygunluk

1993 yılında resmîyet kazanan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden önce yatırım kararı alındığı için ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulamayacağı (ÇED Yönetmeliği-Geçici 3. Madde) savunulan 3. Köprü Projesi, yapılan bilimsel araştırmalar ve ilk iki köprü projesi ile geçmişte deneyimlenen, telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşımaktadır. Hukuksal olarak ÇED Yönetmeliği'ne tabi olmadığı savunulan bu projenin ilgili kurum, STK ve bilim insanlarıncaya ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulması yönündeki baskı ve taleplere rağmen, Ulaştırma Bakanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasında, **projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması** konusunda resmi uzlaşa sağlanarak

bu konu gündem dışına alınmıştır. Merkezi yönetimin bu kararı, hem projenin ortaya çıkaracağı çevresel risklerin yersiz olmadığını hem de bu projenin gerekli çevresel etki analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını göstermektedir. Çevre hukuku bakımından projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması süreci, merkezi yönetim ve projeye taraf olmayan kesimlerin çevresel duyarlılıklarını da ortaya koyması bakımından son derece önemlidir.

Öte yandan, 1993'te yatırım programına alındığında henüz kesin güzergahı ve çevresel analizleri yapılmamış olan 3. Köprü Projesi'nin günümüzde ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması, buna dayanak teşkil eden geçici 3. maddenin hukuka uygunluğunu da tartışılır kılmaktadır. Projenin yatırım programına alınması idari bir tasarruf ve bir hükümet eylemiyken, kesin güzergahı belirlenmiş ve ilgili planlara işlenmeye başlayan bir ulaşım kararıysa nitelik bakımından kamusal bir plan olup, hükümetlerden bağımsız ve öngördüğü hedef yılına kadar uygulama süreci işleyecek sürekli bir eylemdir. 3. Köprü Projesi'nin bu yönüyle ele alındığında ÇED yönetmeliğine tabi tutulması hem kamu yararı, hem de çevre hukuku bakımından daha doğru sonuçlar doğurabilecektir.

2.5.1.5. İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'ne Uygunluk

İstanbul'un su havzaları ve dere yataklarındaki fiziksel yapılanmaları düzenleyici maddeler içeren İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği ise "dere ve su havzalarındaki mutlak koruma alanlarında (0 ila 300 metre) idare tarafından yapılacak veya yaptırılacak arıtma tesisleri hariç hangi maksatla olursa olsun hiçbir şekilde yapı yapılamaz" ifadesi ile 3. köprü projesi güzergahının Büyükçekmece Havzası Mutlak Koruma Alanı'ndan geçiyor olması bir arada düşünüldüğünde, projenin su kaynakları üzerindeki olası tahribatını ve yönetmeliğe aykırılığını ortaya koymaktadır (Harita 19).



Harita 19. Büyükçekmece Havza Mutlak Koruma Alanından Geçen 3. Köprü Güzergahı

2.5.1.6. Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na (KTVK) Uygunluk

2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'da (KTVK), Boğaziçi Kanunu ve ÇED Yönetmeliği gibi 3. köprü ve bağlantı yollarının yaratacağı doğal ve kültürel tahribat konusunda önemli ve yasaklayıcı maddeler içermektedir. Bu maddelerden en önemlileri;

- Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde koruma bölge kurullarınca alınan kararlara aykırı olarak, korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanları ile sit alanlarında inşaat ve fizikî müdahalede bulunulamaz, bunlar yeniden kullanıma açılmaz veya kullanımları değiştirilemez. Esaslı onarım, inşaat, tesisat, sondaj, kısmen veya tamamen yıkma, yakma, kazı veya benzeri işler inşaat ve fizikî müdahale sayılır.
- Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile bunların korunma alanlarında ruhsatsız olarak inşaat yapmak yasaktır. Buralarda ruhsatsız olarak yapılacak inşaatlar ile koruma amaçlı imar planlarında, plana; sitlerde, sit şartlarına aykırı olarak inşa edilen yapılar hakkında imar mevzuatına göre işlem yapılır.

olarak sıralanabilir. Proje, güzergahı boyunca 29.000 ha'lık doğal sit alanını, iki Tabiat Parkı ve bünyesinde çok sayıda tabiat varlığını barındıran 77.000 ha'lık orman alanını etkileyeceğinden, bu kanunun "doğal ve kültürel tahribat" ilkelerine aykırı düşmektedir. Bu durumun en açık ifadesi İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 15.11.1995 tarih ve 7755 numaralı "**İstanbul Kuzey Kesimi-Karadeniz Kuşağı Doğal SİT Alanı**" ilanındaki gerekçelerden "**Bu bölgedeki doğal varlıkların ve ekolojinin korunabilmesi için söz konusu alanlarda yerleşimi özendirilecek yol, köprü (3. Boğaziçi Köprüsü) turizm tesisleri gibi kararlara yer verilmemesi... ilkesi, ... temel ilke olarak belirlenmiştir.**" şeklindeki kurul kararı ile de ortaya koyulmuştur (Harita 20).

3. Köprü Projesi'nin yatırım kararının 1993 yılında alındığı da düşünüldüğünde, koruma kurulunun 1995 yılında alınmış bu kararı daha da anlam kazanmaktadır.



Harita 20. 3. Köprü Güzergahının 5 Km. Etki Alanında Kalan Doğal Sit Alanı

2.5.2. Evrensel Hukuka Uygunluk

İstanbul Boğazı Önemli Doğa Alanı sınırları içerisinde; Doğal Hayatı ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN) kriterlerine göre nesli küresel ölçekte tehlike altında olan 13 bitki ve 1 sürüngen türü ile nesli ulusal ölçekte tehlike altında olan 30 canlı türü bulunmaktadır. Köprü ve bağlantı yollarının yapımıyla bu canlıların doğal yaşama alanı ve ekosistemi tahrip olacağından, bu evrensel kriterler de ihlal edilmiş olacaktır.

1979'da Bern'de imzalanan ve ülkemizin taraf olduğu Avrupa'nın Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi'nde korumayı taahhüt ettiğimiz 50 kuş türü ile Avrupa Birliği Kuş Direktifi'nde yer alan 23 kuş türü, 3. köprü ve bağlantı yollarının etkileyeceği alanda bulunmaktadır. Sözleşmede korumayı üstlendiğimiz canlı türlerinin yaşam alanlarının sürdürülebilirliği ile 3. Köprü Projesi yapımı birbiriyle bağdaşmamaktadır.

Strasbourg'da 1992'de kabul edilen Avrupa KentSEL Şartı, kentler ve otomobiller arasındaki etkileşim ve dengenin kentler lehine şekillenmesini gerekli bularak, kent yönetimlerinin otomobil kullanımını özendirerek kentleri geliştiremeyeceklerini ortaya koymuştur. Bu ilke kararı, yapımı düşünülen 3. köprü ve bağlantı yollarının kısa süre sonra kendi trafiğini yaratması durumu ile bağdaşmadığından, yerel yönetimlerin kentten yana koruyucu bir tavır almasını gerektirmektedir.

3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının geçeceği alanlarda yaşanacak tahribat; Türkiye'nin taraf olduğu Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme (1972-PARİS) ve Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (1992-RİO) gibi uluslar arası diğer sözleşmelere de aykırıdır.

2.6. Ekonomik Yapı ile İlişkisi

İstanbul boğazı üzerine üçüncü bir köprünün inşa edilmesi gündemi ilk olarak 1993 yılında DPT'nin yatırım programlarına 3. Köprü Projesi'nin dahil edilmesi ile başlamış ve 17 yıl sonra bugün bile devam ederek kesin güzergahı belirlenmiştir. İkinci köprü ve TEM bağlantı yolları faaliyete geçtikten birkaç yıl sonra üçüncü bir boğaz köprüsünün yapımının gündeme gelmesi, konunun ulaşım ya da kentsel gelişim yararına olmadığına da bir kanıttır. Çevreye vereceği tahribat, yaratacağı olası sosyal ayrışmalar ile ulusal ve evrensel hukuka aykırılığı dikkate alındığında 3. köprünün esas yapılma nedenini siyasetin kolaylaştırdığı ekonomik bir düzenle açıklamaktan başka bir seçenek kalmamaktadır. Bugünkü Başbakanımızın, 1995 yılındaki İstanbul Belediye Başkanlığı döneminde, hiçbir plan ve projede 3. köprüye yer verilmemesini savunan kararlılığının bugün taban tabana zıt bir politikaya evrilmesi, projenin tüm iyi niyetli savunma mekanizmalarını da ortadan kaldırmaktadır. Bu noktada 3. Köprü Projesi'ni, kentler üzerindeki parasal getiri (rant) üzerinden beslenen projelerle belirli sermaye gruplarına ve siyasi aktörlere kazanç sağlanmasının günümüzdeki en somut örneği olarak tariflemek mümkündür. Devletin çeşitli uygulamalarla bireysel, endüstriyel veya sektörel olarak özel teşebbüsler lehine herhangi bir çıkar avantajı yaratması ve bu avantajın paylaşımı olarak da ifade edilebilecek bu ekonomik yapılanma, Türkiye'nin 1990'lardan günümüze artarak ilerleyen yeni dönem sermaye birikimi stratejilerinin önemli bir ayağını oluşturmaktadır.

2.6.1. Sermaye ve İktidar İle İlişkisi

3. köprü ve bağlantı güzergahlarının etkileyeceği araziler, büyük sermaye gruplarının rant içermeyen reel üretimden daha karlı bulup değerlendirmek istedikleri kentsel rant süreçlerini doğurmaktadır. Bu süreci, emekle paylaşılan kısmının son derece az olması, altyapı ve ulaşım yatırımları ve zaman zaman arazinin doğrudan kamudan sağlanması gibi cazip kılan koşullar da tetiklemektedir. 3. köprü güzergahı ile gelişen spekülâtif ortam, çok sayıda büyük sermaye grubunun ve yatırımcının kendi adlarına ya da paravan şirketler eliyle köprü ve bağlantı yolları boyunca arsa edinme, proje geliştirme ve hatta inşaat faaliyetlerine başlama sürecini doğurmuştur. Bu aktörlerin içinde projeye zemin hazırlayan siyasiler dışında Türkiye'nin en büyük sermaye grupları ile 3. köprü ve bağlantı yolları yapımının kentin kuzey kesimlerinde yeni yatırım eğilimleri yaratacağını ve buna dönük proje hazırlığında olduklarını belirten çok sayıda büyük ölçekli gayrimenkul ve inşaat şirketleri de yer almaktadır.

Öte yandan, 3. Köprü Projesi'nin arka planına ağırlığını koyan inşaat sektöründe artık büyük kurumsal aktörlerin varlığı bilinmektedir. Bu aktörler yukarıda bahsi edilen sermaye gruplarının kendileri ya da uzantıları olup, özellikle son ekonomik krizden sonra, ciddi bir sermaye birikimine ulaşamazlarsa Türkiye ekonomisinin yeniden krize sürüklenmesi ihtimali söz konusudur. Bu ihtimalin gerçekleşmesi, sadece sermaye gruplarının sorunu olmayıp, iktidarı da artacak işsizlikler ve küçülme oranları ile karşı karşıya getirecektir. Bugünkü iktidarın ilk döneminde -çoğu ihtiyaca dönük olmayan- duble yolların ve TOKİ uygulamalarının iktidara inşaat sektörü eliyle yarattığı ekonomik destek bu bağlamda dikkate değerdir.

Konunun ekonomik ölçekteki getirisini genelleştirilmiş bir hesap yoluyla yaptığımızda 3. köprü'nün neden ısrarla yapılmak istendiği daha da iyi anlaşılacaktır.

İstanbul'un yüzölçümünü yaklaşık 5 milyon dönümken, 3. köprü ile açılacak yeni imarlı arazilerin toplamı mütevazı bir şekilde 500.000 dönüm (ikinci köprü açıldıktan sonraki büyüme bundan çok daha büyüktür) olarak kabul edilsin. İstanbul'un kuzeyinde imara açık bir dönüm arazinin değeri yaklaşık 100.000 TL kabul edildiğinde (ki Boğaz'a yaklaştıkça bu rakam 400.000 TL'ye kadar çıkabilmektedir), 3. köprü ve etkileyeceği arazinin imara açıldığında toplam 50.000.000.000 TL (35 milyar dolar) gibi bir değeri (rayici) olacaktır. Bu arazinin üzerinde inşaat faaliyetlerinin başlamasıyla altyapı (yol, elektrik, su, doğal gaz şebekesi gibi), toplu taşıma hizmeti (yeni güzergahlar, yeni araçlar, yeni duraklar, yeni servis noktaları gibi) sağlanacak ve konut, okul, hastane, iş merkezleri ve benzeri yeni fonksiyonlar gelişecektir. Bu yeni alt ve üst yapı gelişmelerinin ekonomik değeri, arazi değerinin yaklaşık 10 katı olarak hesaplandığında, toplam 350 milyar dolarlık bir pazarın oluşumu söz konusudur. Bu durumun sermaye ve iktidar açısından en çekici tarafı, kuzey bölgelerin büyük bir kısmında yapılaşma yasak olduğundan, sıfır değerden (yani yoktan) 350 milyar dolarlık bir pazara ulaşıyor olmasıdır. Bu projenin gerçekleşmesi için gerekli olan 6 milyar dolar, yap-işlet-devret modeli uygulanarak dışarıdan karşılanacaktır. Türkiye'nin 2010 bütçesi 287 milyar TL, yani yaklaşık 200 milyar dolarken, 3. köprü ve bağlantı yollarının etkileyeceği alan, Türkiye'nin yaklaşık 2 yıllık bütçesine karşılık gelen bir pazar açmaktadır. Açılan bu pazar, büyük sermaye gruplarını krizin oluşturduğu sıkışıklıktan kurtararak, yaşanacak yüksek büyüme oranları ve açılacak iş alanları ile iktidarın da devamlılığını kolaylaştıracaktır.

Bu basit hesap ve ortaya çıkardığı ekonomik pazar hem 3. köprü kararının gerçek motivasyonunu hem de planlara uymayışına, şehircilik ilkeleri ve kamu yararına aykırılığına, fiziksel, çevresel ve sosyal açıdan savunulamaz oluşuna rağmen iktidar tarafından neden ısrarlı bir biçimde savunulduğunu ve yerel yönetimin (Mimar bir Belediye Başkanının) neden projeye karşı gel(e)mediğini açıklamaktadır. Özetle, 350 milyar dolarlık bir pazar, 6 milyar dolarlık bir projeden geçmektedir.

Yap-işlet-devret modeliyle ihaleye çıkarılacak olan 3. Köprü Projesi'nin hem köprü işletim ekonomisinin yapımcı ve işletmecisi şirket(ler)i, hem de çevresindeki arazi gelişmelerinden yüksek kar hedefleyen şirket ve kişilerin beklentilerini karşılaması için ekonomik ve mali yapılabilirliğinin de tutarlı olması gerekmektedir. Ancak 2003'te İstanbul'da 3. köprü güzergahının tespiti amacıyla Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nce hazırlanan rapor çalışmasında Garipçe-Poyrazköy güzergahı için **"Etüt edilen güzergahın uzunluğu, uzun bağlantı yolları yapılması ihtiyacı, şehir içi trafiğinden trafik yükü almaması gibi şartlar sebebiyle; bu seçenekte hem mali, hem de ekonomik fizibiliteye ulaşılması mümkün görülmemektedir."** ifadesiyle tüm bu beklentileri kesin bir yargıyla boşa çıkaran bir durum söz konusudur. Öte yandan DPT'nin, bugün 3. köprü güzergahını tüm olumsuzluklarına rağmen yine Garipçe-Poyrazköy hattında belirleyen Karayolları Genel Müdürlüğü'ne projeye ilgili sunduğu değerlendirme mektubunda, projenin çevresel ve ulaşım analizleri bakımından yetersizliklerini ve yeniden ele alınmasını belirttiği değerlendirmeler yanında projenin ekonomik ve mali yönüne ilişkin:

İşletmeyi üstlenecek olan şirket veya ortaklıkların geçiş ücretlerinden zarara uğrama ihtimallerinin karşılanması için devlet garantisi verilemesinin **"Kamu adına verilecek trafik garantilerinin daha gerçekçi ve kamunun çıkarlarını azami düzeyde gözetecek şekilde belirlenmesi gerekmektedir."** ifadesiyle yeniden değerlendirilmesi gerektiği açıkça belirtilmiştir.

2.6.2. Uluslararası Ekonomik Yapı İle İlişkisi

Özellikle iki kıtayı, Avrupa ve Asya'yı birbirine bağlayacak üçüncü bağlantı arterini oluşturacak olması, 3. köprüyü uluslararası süreç ve kararların da bir parçası haline getirmektedir. Kendini 2008 yılındaki ekonomik kriz ile açığa vuran dünya ölçeğindeki aşırı sermaye/para birikiminin değerini kaybetmemesi, biriken paranın hızla yeni yatırımlara dönüştürülmesi yoluyla sağlanmaktadır. Tıpkı ulusal sermaye-iktidar ilişkisinde olduğu gibi köprü, yol, baraj, santral gibi alt yapı yatırımları, sermaye birikimine sahip kesimlere bu anlamda çok önemli fırsatlar sağlamaktadır. Bu sistemli ihtiyacı gözler önüne seren uluslararası gelişmelerin başında AB Komisyonu Enerji ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü'nün "Avrupa'nın Büyük Ulaşım Ağının Komşu Ülkeleri de Kapsayacak Şekilde Genişletilmesi" başlıklı proje ve çalışmaları gelmektedir.

Proje kapsamında hazırlanan "Köprüler İnşa Etmek" başlıklı raporda AB'nin Türkiye ve Rusya ile olan ticaretinde 2000-2020 yılları arasında yüzde 100'lük bir büyümenin öngörüldüğü, ancak iki ülkede mevcut ulaşım şebekelerinin bu hızlı büyümeye, artan miktarlarda meta dolaşımına cevap veremeyecek kadar yetersiz olduğu belirtilmektedir. Komisyon tarafından belirlenen 5 büyük ulaşım aksından biri olan Güney-Doğu aksı, AB'yi bir yandan Balkanlar ve Türkiye ile bir yandan da Kafkaslar, Hazar Denizi, Orta Doğu, Mısır ve Kızıl Deniz ile bağlamayı hedeflemektedir. İstanbul Boğazı üzerine inşa edilecek 3. köprü ile AB-Güney Doğu Aksı arasındaki ilişki ise 3. köprü'nün, çevre yolları üzerinden bu aksa bağlanacak olmasıdır (Harita 21).

AB Komisyonu, yeni ulaşım şebekelerinin inşası yanında, bu inşaatların hiç bir gecikme yaşanmadan tamamlanmasının da hayati önem arz ettiğini belirtmektedir.



Harita 21. Komşu Ülkeler Arası Ulaşım Ağları ve İstanbul'un Konumu

Gelişmiş yaşam standartları ve batılılığı ile AB'nin projede adı geçen diğer ülkelerle şimdiye kadar ticari ilişkisini nasıl sağladığı bir yana, sorunun yalnızca yeni bir ulaşım şebekesinin kurulması ya da mevcut şebekenin iyileştirilmesinden çok; büyük sermaye yatırımlarını çekebilecek ölçekteki projeler için yapay ihtiyaçlar yaratma olduğu açıktır. Komisyonun inşaat süreci tanımlarında barındırdığı yatırım aceleciliği de bu durumu tamamlamaktadır.

Hem ulusal hem de uluslar arası ekonomik çerçevede 3. köprü ve bağlantı yolları projesinin analizi yapıldığında varılacak en genel sonuç bizleri, toplumun ulaşım ihtiyacını karşılamayı değil, sermayenin birikim olanaklarını genişletmeyi amaçlayan bir proje ile karşı karşıya getirmektedir.

Öte yandan 3. Köprü Projesi'nin yapım maliyeti ve yaratacağı ekonomik pazarı gerek İstanbul'un öncelikli sorun alanları (deprem, toplu ulaşım, kentsel yenileme gibi), gerekse bölgesel ve ulusal ekonomik yatırım önceliklerimiz (kalkınmada öncelikli yörelerin ve geri kalmış bölgelerin sosyo-ekonomik açıdan kalkındırılması) dikkate alınarak daha akılcı ve yarar sağlayacak, sosyo-ekonomik dengeleri daha da güçlendirecek şekilde değerlendirmek mümkündür. Böylece hem İstanbul üzerindeki 'sürekli göç alan cazibe merkezi olma' teşvikini dindirebilen, hem de yöresel ve bölgesel geri kalmış coğrafyalarda sosyo-ekonomik yatırım programları uygulanarak, ülke bütününde daha dengeli bir kalkınma yapısının kurulması sağlanabilecektir.

3. İSTANBUL İÇİN NASIL BİR ULAŞIM SİSTEMİ VE BOĞAZ GEÇİŞİ?

İstanbul'da kentsel ve transit trafiğin bütüncül bir yaklaşım ile nasıl ele alınması gerektiğini ve 3. köprü projesi ile yeniden gündeme gelen boğaz geçişlerinde en akılcı çözüm yaklaşımlarının neler olabileceğini, uygulamaya dönük temel politika adımları ile birlikte ele alarak açıklamak yararlı olacaktır. Bu amaçla raporda, 3. Boğaz Köprüsü'nün temel boyutları ile değerlendirildiği bir önceki bölümde öne çıkan ve ulaşım odaklı çözüm bekleyen konularda, ilkesel ve kapsayıcı çözüm önerileri de sunulmuştur. Söz konusu çözüm önerileri, tüm gelişmiş ülkelerde kabul gören ve kentlerde yaşayanların ulaşım gereksinimlerini güvenli, ekonomik, hızlı ve konforlu bir biçimde sağlayan, toplum yararını gözeten, çevreye duyarlı, sürdürülebilir ve çağdaş politikalara dayanmaktadır.

3.1. Nasıl Bir Ulaşım Sistemi?

Ulaşım politikaları ve kararları, tıpkı 19. yüzyılda demiryolu altyapılarının, 20. yüzyılda ise otomobil ve motorlu araç altyapılarının kentleri şekillendirmesi gibi, her dönemde kentsel alanların dokusunu ve gelişme eğilimlerini belirleyici bir rol oynamıştır. İçinde bulunduğumuz 21. yüzyılın temel ulaşım anlayışı geçmiş yüzyıllardan farklılaşarak çevresel zararı en aza indiren, kentsel yaşam kalitesini artıran, kent merkezlerindeki sıkışıklıkları ortadan kaldıran ve öncelikle insanların kentsel hizmetlere ve sosyal donatılara ekonomik, hızlı, konforlu ve güvenli erişimini sağlayan kentsel ulaşım sistemlerini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda İstanbul'a arazi kullanım-ulaşım ilişkisi bakımından uygun görülen sistem yaklaşımları hem ÇDP'de, hem de çok sayıda ulaşım ve planlama bilimcisi ve ilgili meslek odaları tarafından savunulan ortak bir tanımda birleşmektedir:

"İstanbul'un kuzeyindeki doğal/ekolojik bütünlüğü ve kentsel alandaki tarihi/kültürel dokusunu bozmayacak; doğu-batı yönündeki doğrusal gelişmeyi destekleyen raylı sistemlerinin ana omurgasını oluşturduğu ve deniz ulaşımının payının arttırılarak karayoluyla da desteklenen entegre bir toplu ulaşım ağı yaratan; yakalar arasında nüfus ve istihdam dengesini gözeterek lojistik ve transit trafiğin kentsel ulaşım ile bütünlüğünün sağlandığı, hizmet ve yönetim kalitesi yüksek, bütüncül bir insan odaklı ulaşım sistemi"

Bu bütüncül ulaşım sistemi yaklaşımı, 1980'den bu yana İstanbul'un tüm üst ölçekli arazi kullanım planlarında benimsenmiş olmasına karşın, üst ölçekli planlar ile uyumayan parçacı alt ölçekli plan kararları, gününbirlik kararlar ile oluşturulan ulaşım yatırımları ve yönetim zafiyetlerinin yanı sıra; merkezi yönetimlerin plan bütünlüğünü bozan parçacı ve tepeden inme ulaşım kararları nedeniyle yeterince uygulanamamıştır. Önümüzdeki süreçte, İstanbul'un sağlıklı bir kentsel gelişim ve bu gelişmeyi destekleyen/yönlendiren ulaşım politikalarının hayata geçirilebilmesi için, arazi kullanım planları (ÇDP, 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ve alt ölçekli planlar) ve ulaşım ana planının birbirleriyle uyumlu olarak geliştirilmesi, yerel ve merkezi yönetimlerin bu uyumu destekleyici ve sürdürülebilir kent politikaları ile bir arada işleyebilen uygulamalarının ağırlık kazanması gerekmektedir. Bu yaklaşım çerçevesinde, İstanbul'un ihtiyaç duyduğu ideal ulaşım (ulaştırma mı desek?) sistemi için uygulamaya dönük temel politika başlıkları;

- Üretilen ve üretilecek olan politikalarda süreklilik ve kararlılık sağlanması ve bunun da çok başlı olmayan, sorumluluk ve görev dağılımı tanımlı bir kurumsal yapı içinde yürütülmesi (*Örneğin, bir yandan toplu ulaşımı özendirici ve geliştirici –Marmaray gibi- projeler benimsenirken öte yandan özel otomobil kullanımını özendirecek ve toplu ulaşımı geri plana iten –İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi gibi- projelerin uygulamaya koyulması*)
- Eldeki kaynakların ve hizmet altyapısının daha verimli ve sürdürülebilir kullanımı (*Örneğin, mevcut Metrobüs sisteminin kapasitesinin yükseltilmesi, verimsiz İETT ve minibüs hatlarında düzenleme yapılması, denizyolu taşımacılığı imkanlarının iyileştirilerek etkin kullanılması ve tüm sistemlerin entegrasyonu ile sistem kullanım verimliliğinin artırılması durumunda, toplu ulaşımında taşıma kapasiteleri ve taşınan yolcu sayısı artırılabilir*)
- Kısa ve orta dönemde mevcut yolların daha etkin kullanılmasını sağlayacak düşük maliyetli trafik mühendisliği önlemlerinin alınması, ancak çözüme dönük bu önlemlerin uzun dönemde kentin ulaşım sisteminin temelini oluşturması gereken toplu ulaşım sistemine bir seçenek değil, onun bir tamamlayıcısı olduğu gerçeğine bağlı kalınması
- Kentin gelecekteki ulaşım sisteminin araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşımına öncelik verilerek planlanması gerektiğinden, trafik sıkışıklıklarını çözmek üzere yeni yol ve kavşakların yapımı yerine, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, standartlarının yükseltilmesi ve kullanımının özendirilmesi
- Kenti doğu-batı aksında kat eden ve toplu ulaşım ağının ana omurgasını oluşturacak olan bir raylı sistem ağının kurgulanması ve bu bağlamda Marmaray projesinin en kısa sürede faaliyete geçerek bu omurgayı desteklemesi
- Gelecekteki ulaşım ağının omurgasını yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemlerinin (metro) oluşturması beklendiği için, toplu taşıma sistemi planlanırken yolculuk talepleri düşük olan koridorlardaki toplu taşıma araçlarının, ana hatları besleyeceği ve yolculuk taleplerinin daha yüksek olduğu bölgelere bu yüksek kapasiteli raylı sistem hatları ile erişimin sağlanabileceği türde düzenlemelerin yapılması
- Toplu ulaşımında türler (karayolu, raylı sistemler ve denizyolu) arasında entegrasyonun sağlanması ve kentin önemli noktalarında bu türler arası aktarmalara olanak veren transfer merkezlerinin yapımı (*Örneğin, Kabataş'ta tasarım ve alan kullanımı sorunları olmasına karşın karayolu, denizyolu ve raylı sistemler arasında geçiş imkanının yaratılmış olması*)
- Bir yandan kent içi araçlı yolculuklarda ve yakalar arasındaki geçişlerde toplu taşımacılığın payını arttırırken, diğer yandan da toplu taşıma yolculukları içerisinde raylı sistem ve denizyolu taşımacılığının paylarının arttırılması
- Hızlı ve konforlu toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılmasına paralel bir şekilde uygun aktarma ve otopark alanları planlanarak, toplu taşıma sistemlerinin kullanımının özendirilmesi ve özel otomobillerin kentin merkezi bölgelerine girişlerinin azaltılması

- Trafiğin yoğun olduğu saatlerde (sabah ve akşam) ve koridorlarda otobüs (İETT ve Özel Halk Otobüsü) öncelikli ya da otobüslere ayrılmış tercihli yol/şerit uygulamasının başlatılması
- Başta toplu ulaşım araçları ve hizmet altyapısı olmak üzere tüm kentsel ulaşım sisteminin fiziksel engelliler, yaşlılar ve diğer dezavantajlı insanlarca rahat kullanımının sağlanması
- Modern kentsel yaşam anlayışının da bir gereği olan yaya yolculukları ve bisikletli yolculuklar için gereken altyapının, toplu taşıma sistemlerine entegre olacak biçimde geliştirilmesi (*Örneğin, toplu taşıma istasyon/duraklarında akbil sistemiyle entegre olacak şekilde bisiklet istasyonları ve bisiklet parkları oluşturularak, toplu taşıma yolculuklarının belirli bölümlerinde bisikletin de ulaşım aracı olarak kullanılmasının özendirilmesi*)
- Özellikle kentin tarihi merkezlerindeki ve diğer merkezi yaşam alanlarında çağdaş ve sürdürülebilir politikalara uygun önlemlerin alınarak, bu merkezlere özel araç girişlerini caydırılması (*Örneğin, tarihi kent merkezlerine özel araç girişini sınırlandırıcı “zorunlu ücretlendirme” kararlarının alınması*)
- İstanbul’da tarihi kent merkezlerinin geçmişten gelen yerleşim dokuları bu alanlarda yeni yol yapımına, hatta mevcut yolların genişletilmesine olanak vermediği için kentin gelecekteki yol ağı planlanırken özellikle Tarihi Yarımada ve diğer tarihi kent merkezlerinde yeni yol yapımı ve yol genişletme çalışmalarından kaçınılması
- Tarihi kent merkezlerinde yerleşim dokusunun algılanmasını ve önemli seyir/baki noktalarına erişimi sağlayan yayalaştırma çalışmalarının yapılması
- Kent merkezindeki otoparklarda, uzun süreli park etmeyi azaltan ya da engelleyen fiyatlandırma politikaları ve düzenlemelerin uygulanması
- Yük akışlarının karayollarından demir ve deniz yollarına kaydırılmasına öncelik verilerek, bu akışın raylı sistem, deniz ve karayolu sistemleriyle bütünleşerek şehir trafiğine girmeyi gerektirmeden, köprü geçişlerinde ve merkezde baskı oluşturmadan, ürün depolanması ve dağıtımına olanak tanınması (*Örneğin, karayolu taşımacılığını deniz ile birleştiren Ro-Ro ve karayolu taşımacılığını demiryoluyla birleştiren Ro-La sistemlerinin kentsel ve bölgesel yük akışında, transit trafiğin kent içindeki payını azaltmakta kullanımı*)
- Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki nüfus ve istihdam dengesinin arazi kullanım planlarıyla sağlanarak, yaka geçişlerindeki yolculuk sayısının azaltılması ve bunun toplu ulaşımı özendirici politikalarla desteklenmesi
- Uygulamaya koyulacak projeler ve yeni düzenlemelerin kullanıcılara zamanında ve yeterli bilgiyi içerecek şekilde duyurulması
- Kentin bütüncül bir görüntü kirliliği analizinin yapılması ve bundan sonraki planlama çalışmalarına girdi sunabilmesi

şeklinde sıralanabilir.

3.2. Nasıl Bir Boğaz Geçişi?

İstanbul için ideal bir yönetim-planlama-ulaşım ilişkisi ve sürdürülebilir politikaların uygulanabildiği bir süreci esas alan ulaşım sistemi yaklaşımı, yukarıda sıralanan bir dizi kapsamlı politika adımını beraberinde getirmektedir. Bu bakımdan, raporun ana konusu olan ve kapsamlı bir şekilde değerlendirilen 3. köprü ve bağlantı yollarının kentin ulaşım sorunlarına yarar sağlamayacağı, aksine geri dönülmez fiziksel ve sosyo-ekonomik etkiler yanında yeni ulaşım sorunlarını da beraberinde getireceği açıkça görülmektedir. Bu nedenle İstanbul'un ulaşım sistemine getirilen çözüm yaklaşımları yanında, **3. Boğaz Köprüsü yapılmaksızın**, nasıl bir “Boğaz Geçişi”ne ihtiyaç duyulduğu sorusunun da yanıtlanması gerekmektedir. Böylece, “İstanbul’un Kentsel Gelişme Anayasası” niteliğinde olan ve geçtiğimiz yıl onaylanan, 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı’nda yer almayan bu projenin bir ihtiyaç olmadığı ve farklı çözüm yaklaşımlarının kentteki yaka geçişlerinde yaşanan ulaşım sorunlarını çözebileceği, geçmişte olduğu gibi tekrar ortaya çıkacaktır.

Çağdaş kentsel ulaşım sistemi yaklaşımlarında olduğu gibi, boğaz geçişleri için de “toplu ulaşım” temelli politikaların önceliği söz konusudur. Bugün yakalar arasında yaşanan erişim sorunlarını azaltacak ve gelecekteki ulaşım taleplerini karşılayacak uygulamaya dönük temel politika başlıkları;

- Her iki köprüde de sabah ve akşam saatlerinde, trafiğin en yoğun olduğu saat dilimlerinde İETT ve Özel Halk Otobüsleri’ne (ÖHO) öncelikli geçiş imkanı tanıyan “ayrıcılık şerit” ve benzeri uygulamalar (Şekil 6)



Şekil 6. Kent İçi Ulaşımında Otobüslere Ayrılmış Şerit Uygulamaları

- Her iki yakada da, köprü trafiğinin geri bölgelerinde “ayrıcılık şerit” uygulaması ile entegre olacak şekilde aktarma merkezleri oluşturularak özel araçtan toplu ulaşım (Metrobüs, İETT ve ÖHO) geçiş imkanının (Park Et-Devam Et uygulaması) sağlanması ve yolcuların toplu ulaşım ile kentin merkezi iş ve yaşam alanlarına erişimleri
- Yaka geçişlerinde deniz ulaşımının payının artırılması amacıyla, yolculuk taleplerine uygun tekneler ile sefer aralıklarının azaltılması, konfor ve hizmet kalitesinin artırılması
- Deniz ve demiryolu ulaşımının karayolu ile birlikteliğini ve daha verimli bir taşıma kapasitesi sağlayan Ro-Ro ve Ro-La uygulamaları ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü üzerindeki transit trafik yükünün azaltılması (Şekil 7; 8)



Şekil 7. Ro-Ro Uygulamasıyla Karayolu' Taşımacılığının Gemilere Aktarımı



Şekil 8. Ro-La Uygulamasıyla Karayolu' Taşımacılığının Trenlere Aktarımı

- Marmaray projesi, mevcut boğaz köprüleri üzerindeki toplu ulaşım öncelikli uygulamalar ve deniz ulaşımının payının artırılması gibi politikalarla taban tabana zıt düşen *İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi* ve benzeri yatırımların uygulamadan kaldırılması
- Kentin her iki yakasında kurulmaya çalışılan nüfus-istihdam dengesini bozacak ve köprüler üzerinde ek ulaşım talebi doğuracak projelerden kaçınılması
- Marmaray projesinin tamamlanması, yapım aşamasındaki diğer raylı sistem projeleri ve toplu ulaşım yatırımlarının uygulamaya konulmasına rağmen, ilerleyen süreçte yakalar arası geçişlerde yoğunluğun yeniden artması durumunda, yaka geçişleri için raylı tüp tüneli projesi geliştirilmesi (*Kentin iki yakası arasında raylı sistemleri birleştiren ve metro ağıyla bütünleşerek yüksek kapasiteli bir demiryolu tüp tüneli geçişinin sağlanmasıyla günde en az 1.5 milyon yolcunun taşınması ve köprülerdeki otomobil geçişlerine alternatif yaratılması sağlanabilir. Bu proje, boğaza 3. bir karayolu köprüsü yapılmasına karşı olan çok sayıda bilim insanının da desteklediği, aynı zamanda İBB Şehir Planlama Müdürlüğü'nün boğaz geçişlerindeki önerileri arasında yer alan bir projedir. 3. Köprü Projesinin maliyeti 6 milyar \$ iken, bu projenin maliyeti sadece 450 milyon \$'dır*)

şeklinde sıralanabilir.

SONUÇ

İstanbul Boğazı'nın köprülerle geçilen yarım asırlık tarihi, çevresel sürdürülebilirliğin, toplumun sosyal ve adil yaşam düzenindeki dengenin, kentin fiziksel gelişimini belirleyen sağlıklı planları uygulamanın ve en çok da yakalar arasındaki erişim ve ulaşım sorunlarının karayolu köprüleri yaparak çözülemeyeceğini savunan akademik çevrelerin, yerel insiyatiflerin, sivil toplum örgütlerinin ve meslek odalarının iktidar-sermaye-rant ortaklığına karşı yaptığı köprü mücadeleleriyle geçmiştir. Bu mücadelenin haklılığı, geçmiş köprü tartışmalarında olduğu gibi bugün de geçerli ve bilimsel yollarla apaçık savunulabilir durumdadır.

Sorun, **ekonomik getirisi nedeniyle kamu yararı geri plana itilen petrole dayalı ve karayolu öncelikli ulaşım politikaları ile çevresel ve kentsel gelişimin birbirini dengelediği sürdürülebilir bir ulaşım sistemi** arasındaki tercih meselesidir. İstanbul'un geleceği dikkate alındığında tek seçenek sürdürülebilir ve dengeli bir ulaşım sistemi ve bu sistemin gerektirdiği boğaz geçiş çözümleri iken, yaşanan süreç bilime aykırı bir tercihi savunmaktadır. Bu tercihin, sadece ekonomik bir arka plan üzerinden açıklanabilir olduğunu ve asıl senaryonun köprülerle ulaşım sorunlarına çözüm geliştirmek olmadığını raporun ilgili tüm bölümleri kendi içinde ortaya koymaktadır.

Bu bölümde üzerinde durulacak asıl nokta, İstanbul'un geleceğini derinden etkileyecek **asıl senaryonun birden çok yeni köprü yapımını içeriyor olması** durumudur. Başta ulaşım konusundaki bilim insanları olmak üzere, kentsel politikalarda köklü birikimleri olan ilgili meslek odaları, STK'lar ve konuya duyarlı diğer kesimler, 3. köprü ile ilgili ilk açıklanan ve daha sonra vazgeçilen Tarabya-Beykoz güzergahı ile yapımına karar verilen Garipçe-Poyrazköy güzergahlarının birbirini tamamlayacak ardıl köprü projeleri olduklarını savunmaktadırlar. Garipçe-Poyrazköy güzergahının açıklanmasıyla birlikte, Tarabya-Beykoz arasındaki 4. köprü'nün ilk adımı da böylece atılmış olmaktadır. Geçmiş köprü tecrübelerine ve bilimsel değerlendirmelere dayalı bu öngörüye göre asıl tartışılan ve hükümetin tercih ettiği proje (Garipçe-Poyrazköy güzergahı) 3. Köprü Projesi olmaktan çok, mevcut köprülerin kuzeyinde (Tarabya-Beykoz güzergahında) 3. köprüye altyapı hazırlayan ve kısa bir süre sonra bu projeyi bir ihtiyaç olarak gündeme taşıyacak olan "**4. Köprü Projesi**"dir (Harita 23).

Hem geçmiş köprü projelerinde yaşanan ve tekerrürden ibaret ders alınmayan yanlışlıklar, hem de bu raporda 3. Köprü Projesi (artık 4. Köprü Projesi de denilebilir) ile ilgili yapılan kapsamlı değerlendirmeler, 1993'ten bu yana yapılan tüm karşıt mücadelelerin haklılığını yeniden ortaya koymakta ve ihtiyaç duyulan çözümün bütüncül bir ulaşım sistemi-kentsel planlama uyumu ile yeni köprüler gerektirmeden çözülebileceğini açıkça ortaya koymaktadır.

Günümüzde, basit bir dere taşkını ile onlarca yerleşim alanının sular altında kaldığı, kurak bir yaz mevsimi ile tüm yaşayanların susuz kalma riski taşıdığı, olası bir deprem senaryosunda onbinlerce insanın yaşam savaşı vereceği, tarihi ve doğal dokusunun yerini günden güne yeni ve daha büyük tüketim mekanlarının, yapılarının aldığı, varlıklılar ve yoksunlar şeklinde kutuplaşan bir sosyal dokunun giderek benimsendiği, dışlanan kesimlerin kent çeperlerine mahkum edildiği, sağlıklı plan kararlarının uygulanmadığı, kentsel dönüşümle kazanılması gereken kent kimliğinin yerine soylulaşan prestij alanları yaratmanın tercih edildiği ve bütün bu olumsuzlukları daimi kılan karayolu öncelikli

ulaşım politikaları ve yeni köprü projeleriyle şekillenmeye devam eden bir İstanbul ile karşı karşıyayız. Kentin bir çırpıda sayılabilecek ve geleceğini etkileyebilecek bunca temel sorun alanı varken, 6 milyar dolarlık maliyetiyle yapımı düşünülen 3. Boğaz Köprüsü İstanbul'un geleceği için hangi temel sorun alanına çözüm üretebilir veya yarar sağlayabilir?



Harita 22. İstanbul'un mevcut karayolu boğaz geçişleri ile 3. ve 4. köprü güzergahları

TMMOB ŞPO İstanbul Şubesi olarak bu sorunun yanıtını, bu raporu ilk kez ve özümseyerek okuyacak herkes gibi **"hiçbir temel soruna çözüm olmayacak"** şeklinde verebiliyoruz. Yukarıda sıralanan temel sorun alanlarını kapsayıcı kentsel politikaların ulaşım çözümlerini de kendi içinde barındırmasının, toplu ulaşım odaklı ve kentin ekolojik/doğal bütünlüğü ile yerleşim alanları arasında sürdürülebilir bir dengeyi gözeterek şekilde çözümler geliştirilmesini daha doğru buluyoruz. Bu çerçeveden bakıldığında İstanbul'un iki yakası arasındaki ulaşım sorununun (bir önceki bölümde de yinelendiği gibi) raylı sistemler üzerinden, yeni bir köprü yapılmadan sağlanmasını; kentsel planlama anlamında yakalar arasındaki istihdam-nüfus dengesini düzeltecek politikaların ulaşım ayağıyla birlikte uygulanmasını gerekli görüyor ve öneriyoruz.

Umuyoruz ki bu rapor ve sonrasında sürdüreceğimiz karşı mücadele ile sadece hükümet, yerel yönetim, bazı ekonomik örgütlenmeler ve büyük sermaye gruplarınca örtülü veya açık bir şekilde savunulan bu projenin, başta güzergah boyunca etkilenecek yerleşik halk olmak üzere, tüm İstanbul halkı, basın ve kamuoyu tarafından daha iyi anlaşılmasını sağlayarak, kitlesel bir farkındalık ve çözüme yönelik daha sağlıklı bir bilinç oluşması sürecine katkıda bulunabiliriz.

Çünkü 3. Köprü Projesi bugün veya gelecekte bir gün yapıldığı takdirde, yaratacağı her türlü tahribatla sadece bu projeye karşı olanları değil, bu kentin havasını soluyan, suyunu tüketen, kuzey rüzgarlarıyla serinleyen, vaktini yollarda geçirmek istemeyen ve varlığını her anlamda arttırmak isteyenleri, kısacası bütün bir kent halkını aynı derecede etkileyecektir. Aynı olmayacak belki de tek şey, bu kenti terk etme zamanlarımız olacaktır.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

- İstanbul Üçüncü Boğaz Geçişi Atölye Çalışması–3. Ulaştırma Kongresi; TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, 1995
- İstanbul Kent İçi Ulaşımına Genel Bakış, Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri Paneli; TMMOB İl Koordinasyon Kurulu, 2001
- İstanbul Ulaşımı ve Boğaz Geçişleri Paneli; TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası & Mimarlar Odası İstanbul Şubeleri, 2004
- İstanbul 3. Çevreyolu Güzergahının Tespiti Konusunda Rapor; Karayolları 17. Böl. Müd., 2003
- Çevre Düzeni Planı ve Ulaşım Politikaları Dosyası; Kent Gündemi Dergisi (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Yayını), 2003
- 3. Boğaz Köprüsü ve İstanbul Ulaşımı; İstanbul Bülteni (TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yayını), 2010
- İstanbul ve Ulaşım Dosyası; Mimarist Dergisi (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Yayını), 2006
- Ulaşım-Sosyal Yapı İlişkisi Üzerine; Kent Gündemi Dergisi (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Yayını), 2004
- Kentsel Ulaşım Planlamasında Arazi Kullanımı-Ulaşım Etkileşiminin Modellemesi: İstanbul Üzerine Bir Değerlendirme; Azime TEZER (Doktora Tezi), 1997
- 3. Köprü ve İstanbul Ormanlarına Etkileri Raporu; İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi, 2009
- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu; İstanbul B.B., 2009
- 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu Basın Açıklamaları ve Bildirileri; 2007-2010
- İstanbul'a 3. Köprü Önerisinin Konut Yerleşmeleri Açısından Değerlendirilmesi; Ebru Firidin Özgür, 2010
- 3. Köprü Değerlendirme Raporu; Türkiye Yeşiller Partisi, 2010
- Sermaye ile İstanbul Arasında 3. Rant Köprüsü; İMECE (Toplumun Şehircilik Hareketi), 2010
- 3. Köprü'nün Ekonomi-Politiği; Gaye YILMAZ, 2010
- Üçüncü Köprü'nün Alternatifi Reel Sektörün Güçlendirilmesidir-Birgün Gazetesi Kent-Yaşam Sayfası; Murat Cemal YALÇINTAN, 2010 (http://www.birgun.net/city_index.php?news_code=1273226271&day=07&month=05&year=2010)

- İkinci Yetmediği Yer: İstanbul Boğazı; Çare Olgun ÇALIŞKAN, 2009 (<http://www.planlama.org/new/planlama.org-yazilari/ikinin-yetmediği-yer-istanbul-bogazi.html>)
- Üçüncü köprü: DPT dersini iyi çalış öyle gel, diyor-Milliyet Gazetesi; Metin MÜNİR, 2010(<http://www.milliyet.com.tr/ucuncu-kopru-dpt-dersini-iyi-calıs-oyle-gel-diyor/metin-munir/ekonomi/yazardetay/03.09.2010/1284402/default.htm>)
- 3. Köprüden Sonraki Son Çıkış-Teknik Seminer; Orhan DEMİR, MSGSÜ-2010
- Kentsel Ulaşımında Sürdürülebilirlik ve Erişebilirlik-Ulaştırma Bakanlığı, 10. Ulaştırma Şurası; Prof. Dr. Haluk GERÇEK, 2009
- İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması; İstanbul B. B., 2006
- 9. Ulusal Kalkınma Planı; DPT, 2007
- 9. Ulusal Kalkınma Planı Yerleşme-Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu; DPT, 2007
- İstanbul 3. Çevreyolu Güzergahının Tespiti Konusunda Rapor; Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü, 2003
- İstanbul Hava Fotoğrafı; İBB Şehir Rehberi, 1982 (<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>)
- İstanbul Uydu Görüntüsü; İBB Şehir Rehberi, 2010 (<http://sehirrehberi.ibb.gov.tr/map.aspx>)
- İstanbul'un Nüfus Sayımı Verileri; TÜİK, 2000-2007

EK: ULUSAL ve YEREL BASINDAN 3. KÖPRÜ SEÇKİSİ

Bu bölüm, yapımı düşünülen 3. Boğaz Köprüsü Projesi'ne ilişkin yerel ve ulusal basına son 1 yıl içinde yansıyan haberlerden derlenen ve kronolojik bir sıraya göre sunulan haber kesitlerinden oluşmaktadır.

Boğaz'ın 3. gerdanlığına yatırım yapan kazandı

Üçüncü Boğaz köprüsünün güzergahından arsa alanlar yatırdığı parayı 5'e katladı. Riva'da metrekaresi 100 dolar olan arsalar bugün 500 dolar

Star, 21 Ağustos 2009

Bu köprü değil hortumlama!

İSTANBUL Boğazı'na yapılacak üçüncü köprü'nün Tarabya Beykoz üzerinden Boğaz'ı geçeceği giderek kesinleşiyor. Bu kentin iki yakasında son kalan ormanlık alanlardan ve su kaynaklarından çevre yollarının geçeceği anlamına geliyor.

Yıllardır yapılan araştırmalar gösteriyor ki İstanbul Boğazı'nın kuzeyinden geçecek bir köprü, kent içindeki trafik sorununu çözmeyecek.

Kentin iki yakasında yürütülmekte olan büyük ulaşım yatırımlarıyla bağlantısı olmayan bu köprü'nün yapılış amacı da zaten "Transit trafiği kent dışına çıkarmak" olarak açıklanıyor.

Transit trafiğin üçüncü köprüye kaydırılması, mevcut köprülerin üzerindeki yükü hafifletmeye yetmiyor, çünkü bu köprülerdeki yoğun trafik kent içi ulaşımdan kaynaklanıyor.

Bütün bunlar apaçık ortadayken şehrin ormanlarını yok etmenin bir tek amacı var: Önceden hesaplanmış arsa yatırımlarını paraya çevirmek!

Göz göre göre bunu yapmanın başka bir açıklamasını bulabilmekte zorlanıyorum.

Dün gazetelerde Çevre Bakanı'nın demeci de vardı.

"Çevre Etki Değerlendirmesi mutlaka yapılacak. Tahribatı asgari düzeye indiririz" diyor.

Çevre Etki Değerlendirmesi raporlarının nasıl hazırlandığını bu ülkede bilmeyen kalmış gibi konuşuyor.

"Tahribatı asgari düzeye indiririz" sözleri ise bölgede bir tahribatın olacağı'nın kabulünden başka bir anlama gelmiyor.

Kıscası hem Türkiye için çok önemli sayılabilecek bir para çarçur edilecek, hem de kentin son ormanlık alanları önce ortasından ikiye bölünecek, sonra rant hırsıyla kesilip yok edilecek.

İstanbul gibi dev bir metropolü ikiye bölen Boğaz'ı sadece iki köprüyle ve bir tünelle geçmek elbette yeterli değil.

Ancak bütün bilimsel çalışmalar tersini gösterirken, Köprü'yü getirip Boğaz'ın kuzeyine koymak kabul edilemez bir durum.

İstanbul'un tüm sivil toplum örgütlerine, kenti mahvedecek bu projeye karşı çıkmak görevi düşüyor.

Mehmet Y. Yılmaz, Hürriyet, 21 Ağustos 2009



(YIL 1996) İstanbul Belediye Başkanı

Erdoğan: 3. köprü İstanbul'u bitirir

İSTANBUL Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş tarafından 3. köprü'nün güzergahının açıklanmasıyla tartışma büyüdü. Mimarlar Odası eski Genel Başkanı Oktay Ekinci, Başbakan Erdoğan'ın şimdi yapılmasını istediği 3. köprüye belediye başkanıyken karşı olduğunu açıkladı. Mimar Oktay Ekinci Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın 1996'da 3. köprüye karşı çıkışını şöyle anlattı: "Tayyip Erdoğan başkan olunca bizlere 1995 yılında 1/50 ölçekli plan çalışması yaptırdı. Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü ise bugünküyle hemen hemen aynı güzergaha bir köprü ve bağlantı yolu projesinin **imar planına** işlenmesini istedi. Erdoğan 3. köprü yapılırsa İstanbul'un geleceğinin nasıl olacağı hakkında bir çalışma yaptırdı. Belediyenin şehir planları 6 ay çalıştı. 3. köprü'nün İstanbul'a 2020 yılında nasıl zarar vereceği şehircilik biliminin kestirimleriyle ispatlandı" dedi.

"Köprüyü reddediyoruz"

Ekinci, Erdoğan'ın bu çalışmayı bir basın açıklamasıyla duyurduğunu şöyle anlattı: "Hazırlanan senaryo pafta İstanbul'un kuzeyinin tamamen yok olacağını gösteren bir paftaydı. Çalışma bittiğinde 1996 baharında bir toplantı yapıldı. O pafta bu toplantıda asıldı. Erdoğan'ın sağına ben, soluna meslek odaları başkanları arkadaşlar oturdu. Başkan Erdoğan toplantıda "İste bizim arkadaşlarımızın hazırladığı bilimsel çalışmaya göre 3 köprü İstanbul bir çok yönden bitireceği için biz köprüye karşıyız ve reddediyoruz" dedi. ■ İlker AKGÜNGÖR

Vatan, 21 Ağustos 2009

Geri dönüşmez tahribat

Tema Genel
Müdürü
Orhan Doğan



ÜÇÜNCÜ Köprü ve bağlantı yolları, orman ekosistemi üzerinde tahribata yol açacak, ormanın ve mevcut yaban hayatı alanlarının bütünlüğünü bozacaktır. Biyolojik çeşitlilik kayıpları yaşanacak, hava kirliliğine ve küresel ısınmanın artmasına neden olacaktır. Üçüncü Köprü Projesi, kamu yararına aykırıdır.

Trafiğe faydası olmaz

Trafik
Uzmanı
Suat San



İSTANBUL'a 20 köprü yapılırsa dahi toplu taşıma sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilemediği sürece trafiğe bir çare olmayacaktır. Yeni köprü'nün yapılması, köprüleri özel araçları için kullanan kişilerin israfına yapılan bir katkıdır. 3. köprü'nün esas yapılma amacı, toplu taşımaya hizmet olmalıdır. Aksi halde hiçbir işe yaramaz.

Habertürk, 21 Ağustos 2009

TOPBAŞ'IN ESKİ DANIŞMANI PROF. DR. HÜSEYİN KAPTAN:

'Topbaş 3. köprüye karşıydı, hükümetin isteğine uydu'

Eski İstanbul Metropolitan Planlama Koordinatörü Prof. Dr. Kaptan, "Biz 3. köprüye karşı çıktık, Topbaş bizi destekledi ama sonunda hükümete göre tavır belirledi" dedi

Milliyet, 23 Ağustos 2009

Boğaza 3. köprüden sonra su havzaları ve ormanlar yok olacak

İstanbul doğadan köprüyle kopacak

Cumhuriyet, 24 Ağustos 2009

PARA-META-PARA

MUSTAFA SÖNMEZ

Sorun Güzergâh Değil, Köprü Fikrinin Kendisi

Mustafa Sönmez, Cumhuriyet, 24 Ağustos 2009

Tarayba, Sarıyer ve Beykoz'da fiyatlar hızla arttı, bağlantı güzergahları ise beklemede

Emlâkta 3. Köprü hareketi

Dünya, 24 Ağustos 2009

3. köprü karşıtı eski IMP Müdürü Hüseyin Kaptan uyardı: Sazlıdere, Ömerli ve Alibeyköy su havzaları yok olacak

'Ormanlara yok gözüyle bakabilirsiniz'

Cumhuriyet, 24 Ağustos 2009



Yelpaze Bahçeşehir (Dergi), Eylül 2009

3. köprü, 10 milyon nüfus demek

Şehir Plancıları Odası yetkilileri sel ve köprü için uyardı:

Habertürk, 14 Eylül 2009

“2. köprüyle nüfus 12 milyon oldu. 3. köprü orman ve su havzalarını yok eder. Nüfus 20-25 milyona çıkar.”

“Avrupa 13. yüzyıldan beri sel ile mücadele ediyor. Paris'teki son sel 99 yıl önceydi. Bizse 100 yıl önceki şartlardayız.” 7'de



Deniz Tatarer, Cumhuriyet, 16 Eylül 2009

Alp: 3. köprü yeniden değerlendirilmeli

Öte yandan Uluslararası Mimarlık Akademisi Bölge Başkanı, Kentbilimci ve geçen iki seçim döneminde MHP ve DSP'den İstanbul Büyükşehir belediye başkanlığı için aday olan Prof. Dr. Ahmet Vefik Alp, başbakan Erdoğan'a çağrıda bulunarak 3. köprü yapımı isteğini yeniden gözden geçirme tavsiyesinde bulundu.

Konuyla ilgili olarak bir basın bülteni yayımlayan Alp, "Doğaya dengesiz müdahale etmenin, ekosistemle oynamanın, kenti orantısız büyütmeyen; ilkel ve illegal imar uygula-



malarının vahim neticelerini Erdoğan bizzat Başbakan sıfatıyla yaşamıştır. Bundan ders çıkarmalıdır. Sayın Başbakan bazı bakanların ve yabancı yam-

yanların gazına gelmemelidir. Türk bilim adamlarına güvenmeli ve onların tavsiyelerini dikkate almalıdır" ifadelerine yer verdi. İstanbul'un yeşiline suyuna zarar vermeden, kenti kuzeye daha fazla yaymadan ulaşımı rahatlatacak çevre-dostu Boğaz Geçiş Projeleri'nin mevcut olduğunu vurgulayan Ahmet Vefik Alp, çözümün bu projelerde aranması gerektiğinin altını çizdi.

Kent Yaşam, 30 Eylül 2009

Olayların
içinden



**İlk köprüye 'Hayır'
dedim, köprülerden
utanarak geçiyorum**

(...Çünkü derdimizi anlatamadık.
Her köprü yeni bir köprü doğuruyor.)

GÜNGÖR URAS guras@milliyet.com.tr

Güngör Uras, Milliyet, 30 Eylül 2009

İstanbul'un nüfusu 3. köprüyle patlayacak

İstanbul'da üçüncü köprüden sonraki hayatın bilançosu çıkarıldı. Kentteki araç sayısı 2 misli artarak 4 milyona çıkacak, nüfus da yüzde 33 artışla 20 milyon olacak

Vatan, 1 Ekim 2009

Şehrin ciğerlerine inecek son bıçak

İstanbul'da mutlu olmak için sebeplerimiz günden güne azalıyor mu? Bu sebepler arasında bir saat içinde gidebileceğiniz ormanlar, Karadeniz'e bakan balıkçı köyleri, Boğaz'ın hala yeşil kalmış yerleri var. Üçüncü köprü haberiyle birlikte İstanbullularda bu değerleri kaybetme kaygısı oluştu. Yazı: **A. Sami Özbudak**

A. Sami Özbudak, İstanbul Life (Dergi), Ekim 2009

At gözlüğü!

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Üçüncü Boğaz Köprüsü'ne karşı çıkanları tarif ederken eliyle 'at gözlüğü' işareti yapıyor. Köprüye karşı çıkanların at gözlüğü takmışçasına konuya tek taraflı baktıklarını ima ediyor.

Bu durumda, İstanbul'un Çevre Düzeni Planı'nı hazırlayan 450 bilimadamı ve bu planı imzalayarak yürürlüğe koyan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş da at gözlüğü takmış oluyor. Çünkü, İstanbul'un ulaşım ilkelerini de ortaya koyan planda üçüncü köprü yok.

450 bilimadamı aylarca kafa kafaya vererek, İstanbul'un 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nı yani 'imar anayasası'nı hazırladılar. Şehrin çevre, konut, sanayi, turizm, tarım, ulaşım ilkelerini belirleyen bu planda üçüncü köprüye yer verilmemiş olması, sadece 'at gözlüğü'yle açıklanabilir mi?

450 bilimadamının ortaya koyduğu planı elinin tersiyle itenler, hangi bilimsel ölçülere göre köprü yapma kararı verdiklerini açıklayabilir mi?

Fehim Genç, Milliyet, 3 Ekim 2009

İstanbul'un üçüncü köprüsü için uyarı notu

Prof. Dr. Mikdat Kadioğlu, Hürriyet, 12 Ekim 2010

DOĞAL OLARAK KARŞI ÇIKTILAR

4 büyük doğa kuruluşu, 3. köprüye 'Boğazımı sıkma' sloganıyla bayrak açtı. Çevreciler: 'Köprü sadece İstanbul'un doğasına ve sakinlerine değil, Türkiye'ye büyük haksızlıktır'

Habertürk, 13 Ekim 2009

► *Ortak bir basın açıklaması düzenleyen 4 çevre örgütü, "3. köprü daha fazla karbon emisyonu, daha fazla ormansızlaşma, daha fazla kuraklık anlamına geliyor" görüşünü belirtti.*

Cumhuriyet, 13 Ekim 2009

Üçüncü köprü Trakya'ya zarar verecek

Gazete Kadıköy, 13 Kasım 2009

Şantiye

ÜÇÜNCÜ KÖPRÜ YERİNE BOĞAZRAY TÜPGEÇİT PROJESİ

Prof. Dr. Semih TEZCAN
Boğaziçi Üniversitesi Öğretim Üyesi

Şantiye (Dergi), Aralık 2009

3. Köprü Başbakan Erdoğan'ın 15 yıl önce karşı çıktığı güzargâh olan Garipçe-Poyrazköy arasında yapılacak

İstanbul'un idam fermanı

Orman alanları yok olacak İstanbulun Boğaz'ın yapılması planlanan 3. köprü için Sarıyer'de Garipçe, Beykoz'da ise Poyrazköy mevkiinden geçeceği açıkladı. Köprü ve bağlantı yollarının geçtiği alanların yarısı orman alanı. İki yıl içinde ihale aşamasına geçilmesi planlanan proje 5 yıl içinde bitirilecek.

Erdogan karşı çıkmıştı Şehir planlamacıları, mühendisler ve mimarlar seçilen yerin İstanbul için en zararlı güzargâh olduğunu belirterek Erdoğan, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu dönemde vizyona geçirilmesini reddetmişti. Erdoğan "Bu güzargâh İstanbul'un idam fermanıdır" değerlendirmesinde bulunmuştu. ■ A. Şakrullah



CUMHURİYET DUYURMUŞTU - Gazetemiz, 30 Nisan 2010'da 3. köprü güzargâhını Garipçe-Poyrazköy arasında düşünmüştük.

Cumhuriyet, 30 Nisan 2010



Anayasa'da köprü çatlağı

BOĞAZ'a yapılacak 3. köprü, İstanbul'un Anayasası olarak kabul edilen 1/100 bin ölçekli planda by-pass'a yol açtı. Büyükşehir belediyesi, yaklaşık bir yıl önce 1/100 bin ölçekli planı yapmıştı. Ancak plana, 3. köprü ve güzergahları işlenmedi. **Ulaşım Planlama** Müdürlüğü Meclis'te kabul edilen planla ilgili olarak ilave boğaz geçiş ve güzergahlarının, 1/100 bin ölçekli plana işlenmeden alt ölçekli planlara

işlenebilmesini istedi. Talep İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde tartışmaya neden oldu. CHP'li Meclis üyeleri, talebe karşı çıktı. Tartışmaya rağmen **Ulaşım Planlama** Müdürlüğü'nün talebi, Meclis tarafından oy çokluğu ile kabul edildi. Böylece daha sonraki süreçte yapılacak geçişler de İstanbul'un 1/100 bin ölçekli planlarına işlenmeden yapılabilecek.

■ Ercan Sankaya/AHT

Habertürk, 17 Haziran 2010

Yeni Sultanbeyli'ler yaratacak

TARİHE RANT KÖPRÜSÜ OLARAK GEÇECEK

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı Cemal Gökçe: Köprü nereye yapılırsa yapılsın İstanbul'un ulaşım ve trafik sorununa çözüm getiremeyecektir. İstanbul'un ulaşım sorunu köprülerin yetersizliğinden değil, otomotiv ve özel araçlara dayalı bir ulaşım sisteminin kentte hâkim olmasından kaynaklanmaktadır.

İstanbul'un ulaşım sorununun çözülmesi ancak raylı sisteme dayalı toplu taşıma sisteminin gelişmesiyle sağlanabilir. Kentin hiçbir sorununu çözmeyen, sorunlarını artıran bu projenin amacı 'rant' yaratmaktır ve bu proje tarihe 'rant köprüsü' olarak geçecektir.

Orman Mühendisleri Odası Marmara Şube Başkanı Besim Sertok: Daha önce belirlenen 6 güzergâhtan kent için olabilecek en kötü güzergâh tercih edildi. Bakan Yıldırım'ın açıklamalarına göre yalnızca köprüünün geçeceği arazinin yüzde 48'i orman alanı. Bunun dışında yapılacak tali yollarda ciddi orman tahribatı yaratacağıdır.

Bu proje aynı zamanda orman alanlarının ıssal yoluyla yapılaşmaya açılması anlamına da geliyor. 2. köprüünün yapımı sonrası oluşan ve tamamı kaçak nitelikteki Sultanbeyli örneğinde olduğu gibi buralarda da yeni yerleşim yerleri oluşacaktır.

Kente yeni göçlerin gelmesini de önünü açacaktır.

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı Tayfun Kahraman: Orman ve havzalar için son derece kritik bir projedir. Ormanları yok edecek, İstanbul'u yaşanmaz hale getirecektir. Bakanımız "Doğal hayata zarar vermeyeceğiz" dese de rantın önüne hiçbir siyasi güç geçemez, engellemez. 2. köprü buna örnektir. 2. köprü yapıldıktan sonra yerleşim kuzeye doğru büyümeye başladı ve engellenemedi. Bizim kaygımız en başından beri buydu. En başından beri eğer böyle bir şey yapılırsa ormanların yok olacağı, yanlış olduğunu söylüyorduk. Daha metrolarla bağlı Marmaray sisteminin etkilerini görmeden bu karar almak, işin ne kadar plansız ve fizibilitesiz yapıldığını bir örneğidir.

Cumhuriyet, 30 Nisan 2010

'Köprüye gidecek 6 milyar dolarla 150 kilometre metro yapılabilir'

Istanbul'a üçüncü köprü'nün yapılmasına ilişkin tartışmalar sürerken, 6 milyar dolara mal olması öngörülen köprüye harcanan parayla ulaşım getirilebilecek diğer çözüm seçenekleri de merak uyandırdı. **Şehir Planlama**

Uzman Demirdizen, bu merakla ilişkin açıklamasında, 15 milyonu bulan İstanbul nüfusu için iyi ve elzem ulaşım çözümünün metro olduğunu söyledi. 1 kilometrelik metro inşaatı için 40 milyon dolarlık harcama yapılması gerektiğini kaydeden Demirdizen, "Bundan yola çıkarak, 6 milyar dolarlık bir kaynakla İstanbul'a 150 kilometre uzunluğunda metro ağı yapılabileceğini görebiliriz" dedi. Kısa bir süre öncesine



Erhan Demirdizen

kadar, İstanbul **Şehir Planlama** Uzmanı Demirdizen, tespitlerini şöyle sürdürdü: "Şu anda İstanbul'da 35 kilometrelik bir metro ağı var. nostaljik tramvayları, tamamen metro özelliği



Istanbul'a yapılacak 3'üncü köprü'nün Garipçe-Poyrazköy hattı arasında olacağı açıklandı.

olmayan bazı raylı sistemleri de eklersek bu rakam 60 kilometreye çıkıyor. Fakat çok yetersiz. Nüfus bazı düşündürsek, İstanbul'un ulaşım için ihtiyaç duyduğu metro ağı uzunluğu en az 500 kilometre. Bu da demek oluyor

ki, kente sağlıklı bir ulaşım ve buna paralel gerçekleştirilecek metro yatırımları için 20 milyar dolarlık bir bütçe gerekli. 6 milyar doları köprüye harcamanın yerine, bu gerekliliğin 150 kilometresini hayata geçirmek daha mantıklı görünüyor. İyi çalışırsa 5 yılda bu proje bitirilebilir."

Ali Sami Yen Stadı arazisinin satışına da değinen Demirdizen, şunları kaydetti: "İstanbul'da kişi başına 1 metrekareden az yeşil alan düşüyor. Dolayısıyla her metrekaare değerli ve mutlacı yeni alanlar açılmalı. Ancak, Ali Sami Yen arazisi gibi, bugün merkezi iş alanının ortasında kalmış bir yer Ortasınan Park'a çevirmeyi istemek geçecek bir beklenti değil. Orası, az imar yoğunluğu ve kamuya açık **recreasyon** alanlarıyla değerlendirilmeli."

Habertürk, 9 Mayıs 2010

'170 milyar liralık rant'

SERKAN OCAK

İSTANBUL - Garipçe ve Poyrazköy arası yapılacak olan üçüncü Boğaz köprüsünün etkileri tartışılmaya devam ediyor. Orman Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi TMMOB Makine Mühendisleri Odası'na geçen hafta 'üçüncü köprü' ile ilgili bir panel düzenlendi. İstanbul Orman Mühendisleri Odası Şube Başkanı Besim Sertok'un sunumuna göre üçüncü köprü yapıldığında İstanbul ormanlarının üçte biri büyüklüğündeki alan, arazi yağmasına açık hale gelecek. Bölgede 2B arazileri nedeniyle 170 milyar lira tutarında rant ortaya çıkacak.

Sertok'un iddiaları özetle şöyle:

• "Açıklanan 260 kilometrelik güzergâhın 182 kilometresi ormandan geçiyor. Otoyolların iki yamındaki güvenlik amacıyla açılan 40x40 metre alan da eklendiğinde 182 km

uzunluğunda ve 125 metre genişliğinde yol yapımı anlamına geliyor. Toplamda sadece asfalt kaplı alan 2 bin 275 hektar olacak."

• "Bundan daha tehlikeli olan, bu yolun çekim gücüyle oluşacak yerleşimlerdir. Yüzde 20'si orman alanlarından geçen, TEM otoyolunun çekim gücüyle oluşan Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşim yerlerinin büyüklüğü 25 bin hektar büyüklüğündedir."

• "Yüzde 70'i orman alanlarından geçmesi planlanan yeni yolun gerçekleşmesi halinde, basit hesapla 85 bin hektar orman alanı, bu yolun çekim gücüyle oluşacak, orman ve hazine arazilerinin gasp ve işgal edilmesiyle ortaya çıkacak yerleşimlere sahne olacaktır. Bu büyüklük İstanbul ormanlarının üçte bindir."

• "İstanbul'da orman ve hazine arazilerinin gasp ve işgal edilmesiyle elde edilen 2B arazilerin en az 200 TL/m² fiyata satılıyor. 85 bin hektar (850 milyon metrekaare), 200

TL/metrekaare birim fiyatla çarpıldığında, 170 milyar tutarında bir rant ortaya çıkıyor. Bu bir rant projesidir."

• "İstanbul'un kuzeyindeki alanların hemen tamamı, orman değilse bile, orman içi açıklık, mera, fundalık, tarım alanı gibi yabani doğal alanlardır. Bu alanlar, birçok endemik bitkiye, kuş türüne ve memelilere yaşama ortamı oluşturmaktadır. Kısaca böyle bir yolun tamamı, orman olmasa da, yabani doğal alanlardan geçerek tahrip edecektir."

• "Köprü'nün yapımı, Türkiye'nin de taraf olduğu çevre anlaşmalarına aykırıdır."

• "Kesin güzergâhı ne olursa olsun, böyle bir uygulamanın kuzeye çekilmiş İstanbul ormanlarını yok edeceği açıktır. Üçüncü köprü'nün yapımı halinde, çevre ve bağlantı yolları ile Belgrad Ormanı kadar ormanlık alan ve bir o kadar tarım ve yabani alan yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır."

Radikal, 28 Mayıs 2010

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı Tayfun Kahraman:

"3'üncü köprü'nün yapılması ile yeni yapılaşmalar artacak"

Dünya İnşaat (Dergi), Haziran 2010

*Gariççe-Poyrazköy dayatması
Büyükşehir Belediye Meclisi'nde*

3. Köprüye Hayır 'Ro-Ro'ya Evet

OKTAY EKİNCİ

Oktay Ekinci, Cumhuriyet, 17 Haziran 2010

Yapılacak olan üçüncü köprü projesi ile ilgili neler söylemek istersiniz?

Yeni köprü yapımı tek çözümmüş gibi gösteriliyor. Oysa kimse demiyor ki: büyük şehirlerin nüfusu üç-dört milyonu geçince metro ihtiyacı doğar. Köprü yerine metro yapımını arttırıp, çözüm bulmak daha mantıklı iken önceliğimiz ne yazık ki köprü yapmak oluyor. Bunu kontrol eden güçlerin akılcı olduğunu söylemek mümkün değil. Ancak bunlar sadece Türkiye'de değil her yerde bu şekilde işliyor. Daha doğrusu fakir ülkelerde, olayları sorgulamayan toplumlarda, her zaman bu anlayış kazanıyor.

Prof. Dr. Doğan Kuban, İç Mimarlık (Dergi), Haziran 2010



TMMOB Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şubesi