

# T M M O B B A S I I A Ç I K İ A M A L A R I

## İstanbul Keûliçi Ula/imi

1980-D Hükümeti, YPK da 3, Boğaziçi Karayolu Köprüsünün gerçekleştirilmesine karar vererek rasyonelliği yani akılcı yaklaşımları bir kenara itmiştir. Türkiye böyle bir yaklaşımın ağır faturasını ödemeye mahkum edilmiştir. Daha 1977'lerde Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından F.F. & p, Botek A.Ş., F.F. & Asa, Per Hall Asa, Ltd. Fenco Consultants Ltd. Şirket grubuna hazırlatılan ikinci Boğaz geçişi Fizibilite Etüdü kapsamında Boğazı geçecek pek çok alternatifler üzerinde inceleme yapılmış, etüd sonrasında bir karayolu köprüsü (Fatih Sultan Mehmet) önerilmiş ve Devlet Demiryolları ve Uluslararası yük taşımacılığı anlaşmaları ile toplu taşınım ihtiyaçları da dikkate alınarak İKİNCİ KÖPRÜDEN SONRA, BİR DEMİRYOLU TÜNELİNİN ELE ALINMASI önerilmiştir.

İstanbul Ulaşım' Etüdüleri ile ilgili ilk ciddi çalışma Jamesson MacKay ve Ortaklarınca 1975'te tamamlanmış bunun 1982 yılında İTÜ'ce Ulaşım Etüdü yapılmıştır. Bu etüdülerle de yetinilmemiş ve 1983 yılında Uluslararası Kalkınma Teşkilatından sağlanan kredi ile yukarıda sıralanan etüdülere ek olarak Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi Ön Fizibilite çalışmaları yapılmıştır. Bu etüd sonucunda da;

"Demiryolu Boğaz Tüp Geçişisi-

nin, kentsel ulaşım katkısının yanı sıra bölgesel, milli, milletlerarası ve kıtalararası sistemlerin ehemmiyetli bir unsuru olduğu, boğazda yaratılacak yüksek kapasiteli bir ulaşım bağlantısının ağırlıklı kentsel yolculuk taleplerine hizmet edeceği..." b@-jjrtilmiş ve yine, "Haliç, Boğaz gibi iki su engeliyle 3 parçaya bölünmüş ki tanbul'u ravh toplu taşım sistemiyle bütünleştirerek, Boğaz. Demiryolu Geçişi ve İstanbul Metrosunun tek bir proje olarak etüdüne karar verilmiştir".

1984-1988 yılları arasında derinleştirilen ve dört yıl süren çalışmalara firma grubunun dışında biri yabancı olmak üzere 5 akademik ve 6 özel kuruluş çalışmalara katılarak, Boğaz Demiryolu Tüneli, İstanbul Metrosu. Kentsel ve Bölgesel Ulaşım Etüdü çok kapsamlı 168 ciltlik rapor ve 371 proje paftalarıyla işi rasyonelize edebilecek sosyo-mühendislik ürününü ortaya çıkarmışlardır.

Bu projelerin hazırlanmasında; İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanının Başkanlığında oluşturulan Yönlendirme Komitesinde yer alan Genelkurmay Başkanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Çevre Genel Müdürlüğü ve konuyla ilgili diğer kuruluşlar, önemli karar aşamalarında biraraya gelerek, işbirliği ve katkılarıyla projeye yön vermişler ve proje ayrıca teknik tanıtım toplantılarıyla bilimsel kuruluş ve kamuya tanıtılmış ve onay alınmıştır,

Kentsel Ulaşım Etüdü sırasında önce kentin sosyal, demografik, ekonomik ve ulaşım özelliklerine ait bilgiler toplanmış ve bu çerçevede içerisinde şimdiki kadar İstanbul'da yapılmış en geniş kapsamlı ve ayrıntılı 18000 adam/saat süren sayım ve anketler gerçekleştirilmiştir,

Birinci Boğaz Köprüsü, özel ulaşım ve otomobil yolculuklarını teşvik etmiş, kentsel yayılmayı artırmış ve dolayısıyla artan talebi karşılayamamıştır,

Kentsel Ulaşım Etüdü sonucunda, Metro ve Boğaz Demiryolu Tünelinin birlikte yapılmasının gelecekteki ulaşım ihtiyacının karşılanması açısından EN İYİ SEÇENEK OLDUĞU ortaya çıkmıştır.

TMMOB olarak yıllardır tüm Türkiye'de olduğu gibi müzminleşen Kentiçi trafik sorunlarının çözümünün toplu taşınım araçlarıyla sağlanacağı aksi halde palyatif çözümlerle günü kurtarmaya çalışan ve bireysel kullanımı ve ulaşım engel binek aracı sahipliğini teşvik eden uygulamalara dikkat çekilmiştir.

1973 yılında işletmeye açılan birinci Boğaz Köprüsü, özel ulaşım ve otomobil yolculuklarını teşvik etmiş, kentsel yayılmayı artırmış ve dolayısıyla artan talebi karşılayamamıştır. Bunun böyle olacağı 1970'li yıllarda TMMOB ve baah Odalarınca belirtilmiştir.

Köprü üzerinde toplu taşınım ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmadığı için de birinci Köprü kapasitesini öngörülenden 10 yıl önce doldurmuş ve İstanbul Köprüler tuzaarına teslim olmuştur. İkinci köprü gündeme gelmiş ve yanlış gerekçeler toplumun talebiymiş gibi takdim edilmiş ve köprü İnşa edilerek 1988 de hizmete sokulmuştur.

1995 verilerine göre İstanbul'da günde 1 milyonun üzerinde araç trafiğe çıkmakta ve yaklaşık 8.3 milyon yolculuk yapılmaktadır. Trafikteki payı % SCLoşap özel araçlarınjaşb madaki pavı sadece % 16'dır. Görüldüğü gibLozBl otoların günlük yol-

## BİRLİK

ou tasıma pay; çok düşüktür,

1996 sayımlarına göre Birinci Köprüden günde 180.000, İkinci Köprüden 120.000 araç olmak üzere ortalama 300.000 araç geçmektedir. Ortalama olarak her özel binek aracı 1-8 kişi- İETT otobüsü 50 kişi, her özel otobüste 40 kişi varlığı kabul edilirse Birinci Köprüden 521.000. İkinci köprüden 450.000 kişi olmak üzere toplam 976.000 yolculuk, toplam 8.3 milyon yolcu içindedir ve sadece bireysel yolculuk % 12 gibi bir rakamı temsil eder Görülüyor ki KÖPRÜLERDEN YOLCU DEĞİL DE ÖZEL ARABALAR GEÇİYOR. İşte bu da 1970'lerde TMMOB'nin görüşlerini doğrular niteliktedir.

1996 yılında geçen 109 milyon araç, ortalama % 8 artış gösterdiği takdirde 2010 yılında 252 milyon araç olacaktır, Bu savıda aracın geçiş ihtiyacını üçüncü ya da dördüncü Karayolu Köprüsüyle dahi taşımak mümkün olmayacaktır. İşte köprüler tuzağı denilen ve 1970'lerde TMMOB ve bağlı Odalarınca dile getirilenleri 1996 da yaşananlar doğrulamaktadır.

YPK'nın 2 Eylül 1997 günü yapılmış olduğu toplantısının sonucunda yukarıda açıklamaya çalıştığımız ve 1975'ten itibaren her türlü etüdü ve proje hazırlıkları tamamlanmış, yatırım safhasına gelmiş» İstanbul halkı, yetkililer ve ilgili kurumlarca da onay görmüş bir projenin rafa kaldırılarak, gerçekleştirilmesi İstanbul için en olumsuz olan bir 3.cü köprü geçişinin benimsendiği açıklanmıştır. Bu açıklama TMMOB ve Bağlı Odalarınca hayretle karşılanmış olup, verilen karar akılcı bir temelden de yoksundur. YPK'nın kararına temel olan 3. Köprü geçişi 3x2 şeritli karayolu ve orta refüjden geçen bir hafif metro olup "Haydarpaşa - Taksim Hafif Metrosu ve Haydarpaşa - Dolmahahçe - Piyalepaşa Otoyolu" adı altında derme-çatma ve ciddiyetin uzak 19 sayfadan oluşan sıf gerekçe bulunsun diye hazırlanmış bir 'ÖN TASARIM'dır,

## KÖPRÜLERDEN YOLCU DEĞİL DE ÖZEL ARABALAR GEÇİYOR, İşte bu da 1970'lerde TMMOB'nin görüşlerini doğrular niteliktedir,

Yıllar süren ve çok ciddi bir çalışmaya ürün olarak ortaya çıkan binlerce sayfa rapor ve 371 proje paftasıyla ortaya çıkan sonuçların karşısında çok zavallı kalan böyle bir ön tasarımın nasıl olupta YPK'da taraftar bulunduğu kadar da kuşkuyla karşılanmıştır.

Böyle bir projenin ilgili kuruluşa takdimi daha önce de yapılmış ve 26 Ocak 1990 tarihinde DPT'de yapılan toplantıda reddedilmiştir. Gerekçe olarakta 6 şeritli bir kara yolundan günde 120.000 aracın daha kentiçi trafiğine gireceği, bunun ise İstanbul trafiğini tamamen kilitleyeceği, halihazır iki köprünün İstanbul için artık yeterli olduğu, Tarihi Yarımadaya araç trafiğinin girişini caydırıcı önlemler alınması gerektiği, İstanbul silüetinin tahrip edileceği, güzergahın, yolculuk talebinin yoğun olduğu koridordan geçmediği 1983 yılında yapılan etüdülerle de doğrulandığı gösterilmiştir.

Konu 1990 yılında kapanmışken, maalesef hükümet değişikliğiyle birlikte tekrar ortaya çıkartılmıştır.

1950'lerden beri uygulanmakta olan Karayolu Ulaşımına verilen öncelik, Dünyanın en gelişmiş ülkelerinde dahi görülemeyecek bir ağırlıkla ülke sathında gerçekleştirilerek çarpık ve pahalı bir yük ve yolcu taşınması sonucunu doğurmuştur. Bu politikaların sürdürülmesinin de\*ğişik zaafının günümüzde su yüzüne çıkmasına karşın bazı çıkar çevrelerinin aynı politikanın devamı olarak Kentiçi ulaşım modelleriyle

Kentlerimizin yaşanamaz hale getirdiği ve bu yanlışın İstanbulda 3. cü Karayolu geçişiyle de tekrarlanacağı endişesini taşıyoruz. Bugüne kadar ilk iki köprüyle İstanbul halkı büyük bir diyet ödemiştir. Yanlışın devamı İstanbul'a ve dolayısıyla halkımıza daha da ağır bedel ödetecektir.

Boğazı 3. bir Karayolu köprüsüyle geçiş kimler tarafından destek verildiği ve işin kimlerce yapılacağı, kimlere iş yaratmak amacıyla bilimsel çalışmalar sonucunda ortaya çıkan sonuçların bir çarpıda rafa kaldırılarak, İstanbul trafiğine çözüm getirmeyecek bir "ÖN TASARIMIN" YPK kararı olarak sunulmasının arkasındaki güçlerin tahmini de zor değildir,

TMMOB olarak önerilerimizi yinelenmek isteriz.

1) Karayolu geçişi Köprüler tuzağının devamını sağlayacağı için sakıncalıdır,

2) İstanbul Trafikini çözemeyecek, kilitleyecektir,

3) Köprü geçişi, Matematiksel olarak, kısa bir süre sonra araç geçişine yeterli olmayacaktır,

4) Tarihi Dokuyu ve doğa! çevreyi tahrib edecek nitelikte olduğundan önerilen köprü geçişi güzergahı sakıncalıdır.

### ÖNERİMİZ

1) Kısa dönemde;

a) İstanbul Metrosu, Kentsel ve Bölgesel Ulaşım Etüdüye ortaya konulan Demiryolu Boğaz Tüp Geçişinin kentiçi toplu taşınım görevini şimdilik yerine getirecektir ve İstanbul halkını rahatlatacak ve seyahat süresinden tasarrufunu sağlayacaktır.

b) Ulaştırmanın diğer türlerine olanak sağlayan projeler uygulamaya alınmalıdır. (Deniz ulaşımı gibi)

2) Uzun dönemde ise İstanbul Kamusal alanda bölgelere ayrılmalı ve iki kıta arasındaki seyahat talebinin düşürülmesi için planlama yapılmalıdır.