

İSTANBUL'UN KENT İÇİ ULAŞIMI İÇİN 3. KÖPRÜ MÜ? TÜP GEÇİŞ Mİ?

Hikmet TÜMER
Jeoloji Yüksek Mühendisi

İstanbul'da kem izde tarafların ne dedikleri, emi .savunduğu, kitleler tarafından anlaşılmayan büyük tartışmalar yapılıyor, kıyametler kopuyluyor. Genellikle taraflar birbirlerini cahillik, çıkarıcılık, partizandık gibi nereye çekilirse oraya gidebilecek terimlerle suçluyorlar. Halkımız da genellikle sessiz kalıyor. Ya da yıllanın vermiş olduğu hizmet açlığı içerisinde yapılacak olan işe kayıtsız şartsız destek oluyor., işte yine büyük bir tartışma başladı İstanbul Boğazı 3. Köprü'sü için. Bu tartışma Ulaştırma Bakanlığının 1 .8.1992 tarihli Ankara-İstanbul Hızlı Demiryoluna ilişkin ihale ilanları ile başladı. Bu ilanda "İstanbul Boğazı Tüp Geçiş" ifadesi ile hızlı trenin bir parçası olarak 3. Boğaz Köprüsüne yer veriliyordu.. Ne var ki; 1 ay sonra "Tüp Geçiş" sözcüğü "İstanbul Boğaz Geçiş" deyimine dönüştü rülmüştü., Bunu izleyen gelişmelerde, Bayındırlık Bakanlığı'na raylı sisteme dayalı tüp geçiş yerine hem karayolunun hem de raylı sistemi içeren 2 katlı bir köprü üzerinde durulduğu görüldü.. Köprü'nün yeni konusundan biri Sarayburnu-Harem arası diğeri de 2. köprü'nün de kuzeyi olmak üzere 2. seçenekten söz ediliyordu.

Şimdi kısaca boğaz geçişinin tarihçesi ve köprü geçişlerinin İstanbul'a ve ulaşımına etkilerine bakalım.

İstanbul'da kamu ulaşımı 1843 yılında vapur taşımacılığı ile başlatılmıştır... Boğaz geçişi 1., köprü'nün işletmeye açıldığı, 31 Ekim 1973 tarihine kadar yalnız, deniz yolu ile sağlanabiliyordu. 1973 yılına gelindiğinde vapurların taşıdikları yolcu sayısı 113 milyona

erişmiş bulunmaktaydı. Araba vapurlarıyla boğazı geçen taşıt sayısı da 1. köprü devreye girmeden önce. 5 milyon mertebesinde idi, 1973 yılında deniz yolunun İstanbul yolcu taşımasındaki payı % 15'in üstünde idi. 1. Köprü işletmeye açıldıktan sonra, lodos ve sis gibi iklim koşullarından etkilenmeyen sabit bir yapı ile boğaz geçişi trafiğinde köklü değişiklikler meydana gelmiştir. Bu değişiklikleri bir kaç noktada toplamak mümkündür.

Bunlardan en önemlisi boğazı geçen yolun sayısından da çok taşıt sayısındaki hızlı artıştır. Nitekim! 97.2 yılında araba vapurlarıyla 5 milyon dolayında taşıt boğazı geçmekte iken bu sayı 1974 yılında" 14 milyona varmıştır. Günümüzde ise 70 milyona erişmiş bulunmaktadır. Taşıt sayısı yolcu sayısı artışı ile birlikte göz önüne alınırsa, örneğin; 1972'e taşıt sayısı % 200 artarken yolcu sayısı 113 milyondan 118 milyona çıkmış. Yani ancak % 4 artmıştır. 2. köprü'nün de trafiğe açılmasıyla taşıt sayısında % 80 artışa karşılık yolcu sayısında % 173'lük bir artış meydana gelmiştir.

Yukarıda açıklanan durum köprüyü geçen taşıtları çoğunluğunun özel araba olmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim Boğaziçi köprüsünü geçen taşıt sayısı içinde özel otomobillerin payı % 80'dir,

2, Köprü'nün işletmeye açılması sırasında, bu köprü'nün özellikle büyük kapasiteli transit taşıt trafiğini yüklenmesi ölçüsünde köprüdeki trafik akışının rahatlaması beklenmiştir Ancak yaşanarak görülen 2. köprü'nün 1, köprü'nün rahatlamasına belirgin bir katkısının olmadığı gibi genelde İstanbul

ulaşımına da beklenen yararı sağlamamış olmasıdır. Kısaca görülmüyor ki; bu köprülerin kentsel gelişmeye ve kent ulaşımını çözmeye etkileri olumsuzdur.,

Ayrıca; 3* köprü'nün İstanbul Nazım Planında yeri yoktur. Çevre Etki Değerlendirme Raporu hazırlanmamıştır. Diğer taraftan fizibilitesi, projesi ve kaynağı yoktur. Hal böyle iken yetkililer kamuoyuna TMMOB ve bağlı odalar yeniçerilerdir, gene "istemeyük" diyorlar diye demeçler veriyorlar, Hem yukarıda bahsettiğimiz çalışmalar yapılmamıştır, hem de 10 milyonluk İstanbul'un bile ulaşım sorununu çözemeyecek bir yatırım yakında 20 milyonluk bir kent olacak olan İstanbul'un ulaşım sorununu çözeceğini iddia etmek abesle iştigaldir. Ayrıca, 3. köprü'nün yapımı her gün yok olan boğazın tarihi ve doğa güzelliklerini tahrip etme sürecini hızlandıracaktır., Peki çözüm nedir?

Türkiye'nin ulaşımının ve özellikle İstanbul ulaşımının İstanbul boğaz geçişi ile ilgili kentiçi, kentler arası ve uluslararası transit taşımacılığı ve bu bağlamda Ankara-İstanbul hızlı treninin boğaz geçişi sorunları ancak raylı sisteme yönelik ve kentin omurgasından geçen tüp geçit ile çözülebilir...

Türkiye ve İstanbul için izlenmesi gerekli ulaşım politikaları bakımından uygunluğu hatta zorunluluğu belirtilen raylı sisteme yönelik tüp geçit, ekonomik değerlendirmelerle de geçerlilik kazanmaktadır.

Nitekim gerek daha önce yapılmış etüdlere incelenmesi, gerekse son olarak Ulaştırma Bakanlığı DLH Genel Müdürlüğü tarafından milyonlarca liralara ödenerek yaptırılan fizibilite-jeoteknik etüd ve projelerin sonuçları raylı sisteme dayalı kentiçi ulaşım ağı ile bütünleşen bu tüp geçilin ekonomik geçerliliğini doğrulamaktadır.

Sonuç olarak İstanbul'un ulaşım sorununa 3. köprü çözüm değildir., Çözüm Boğaz Tüp Geçiş projesidir. TMMOB ve bağlı odalar hiç bir zarnaü "Yeniçeri Ocakları" olmamıştır. Ancak halkın çıkarlarına bilimi ve tekniğin ışığında doğruların söylenmesi politikacıları ve çıkar çevrelerini ürkütmüştür..