

# İSTANBUL ve BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİ RAPORU

Çare Olgun Çalışkan

## GİRİŞ

İstanbul, nüfusu 13 milyonu aşan bir şehir. Ancak bu nüfusun sadece 2,1 milyonu kendi toprakları üzerinde doğup büyümüş Dolayısıyla İstanbul aynı zamanda insanların aidiyet duygusunu yitirdiği bir şehir. İstanbul 1970'lerde sadece üçte birinde insanların yaşadığı ve ve gerisi doğal alanlardan oluşan, ancak şimdilerde üçte ikisini kuşattığımız ve kalan üçte birine de göz koyduğumuz bir şehir... Türkiye'de her 10 kişiden 2'sinin soluk alıp verdiği bir metropol... Ve son yıllarda projelerle "ödüllendirdiğimiz" ve gerisini düşünmediğimiz bir şehir...

\*\*\*

İstanbul özellikle geçtiğimiz yıldan bu yana kent ve ülke gündemini meşgul eden çok sayıda ulaşım odaklı büyük proje ile gündeme geldi ve bu projeler yerel yönetici ve ulaşım uzmanlarından çok siyasi aktörler ve politikacılar tarafından duyuruldu ve savunuldu. Geçen süre zarfında düğmelere basıldı, temeller atıldı ve projeler kapılar tüm eleştirilere, yeniden düşünelim taleplerine ve halkın düşüncesine kapatılarak hız kesmeden devam etti. Marmaray, 3. Köprü, Avrasya Tüneli ve son olarak Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi (*Marmaray'ın görece savunulabilir niteliği ve daha açık işleyiş süreci dışında*) başta ilgili meslek odaları ve bilim insanları olmak üzere çok çeşitli kurum, siyasi parti, dernek, örgüt, gazeteci, halk kitleleri ve aydınlarca eleştirildi. Karar vericiler ve uygulayıcılar, proje üretilmesin demeyen, ama daha bilimsel, katılımcı, halkı ikinci plana itmeyen, kar odaklı olmayan başka çözümlerin de var olduğunu vurgulayan bu eleştirilere kulaklarını tıkadılar.

Bizler kendimizi İstanbul'un artık daha fazla göç almaması, daha fazla trafik çilesi yaşamaması, daha fazla hava kirliliği, su kaynağı ve yeşil alan kaybı yaşamaması, ekonomik ve sosyal açıdan daha fazla ayrışmaması ve kendini doğal afetlere hazırlayabilmesi için düşünen, çabalayan, paylaşan tarafta görüyoruz ve bu mücadeleyi olabildiğince büyötmeye, geniş kitlelerce fark edilmesini sağlamaya çalışıyoruz.

Bu raporda İstanbul'un temel sorunlarından biri olan ulaşım odaklı büyük projeleri ve genel ulaşım durumunu tartışmaya çalışıyoruz. Ulaşım odaklı olmalarına karşın, kentin olası yeni yapılaşma hareketlerini de tetikleyecek olan bu projeler, kentin geleceğini geri dönüşü imkansız olacak şekilde etkileyecektir.

Eleştiri ve katkılara ardına kadar açık olan raporumuzda öncelikle İstanbul'un mevcut ulaşım durumu ele alınmış, ardından ulaşım da geleceğe dönük projeler genel nitelikleri ve kente etkileri bakımından değerlendirilmiş ve ardından kentin genel ulaşım sorunlarına yönelik çözüm yaklaşımları paylaşılmıştır. Bu bölümlerde özellikle *Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nin ulaşım konusunda yayınladığı raporların* katkısı oldukça önemlidir. Diğer bir önemli çalışma olan "*Ekümenopolis: Ucu Olmayan Şehir*" adlı belgeselin, ulaşım ve kentin geçirdiği değişimi belgeleyen bazı sahneleri yardımıyla İstanbul hızla, düşündürücü ve renkli bir biçimde anlatılmaya çalışılmıştır. Son bölüme de, İstanbul'da yarına umutla bakmamızı engelleyen ve sayısı onlarca kez çoğalabilecek olan "*akla gelen sorular*" eşlik etmiştir. Rapor da kullanılan tüm tablo, grafik ve haritalar ağırlıklı olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde son yıllarda hazırlanmış çalışmalardan edinilmiştir.

İyi okumalar...

Çare Olgun Çalışkan

# İSTANBUL ve BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİ RAPORU

## ÖN SÖZLER

### 1. ULAŞIMDA MEVCUT DURUM

- 1.1. Kent içi Ulaşım
- 1.2. Boğaz Ulaşımı ve Transit Geçişler

### 2. BÜYÜK ULAŞIM PROJELERİ

- 2.1. Marmaray Projesi
- 2.2. Avrasya Tüneli Projesi
- 2.3. 3. Köprü Projesi
- 2.4. Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi

### 3. İSTANBUL İÇİN ÇÖZÜM YAKLAŞIMLARI

### 4. İSTANBUL'U EKÜMENOPOLİS'İN DİLİYLE ANLATMA

### 5. AKLA GELEN SORULAR

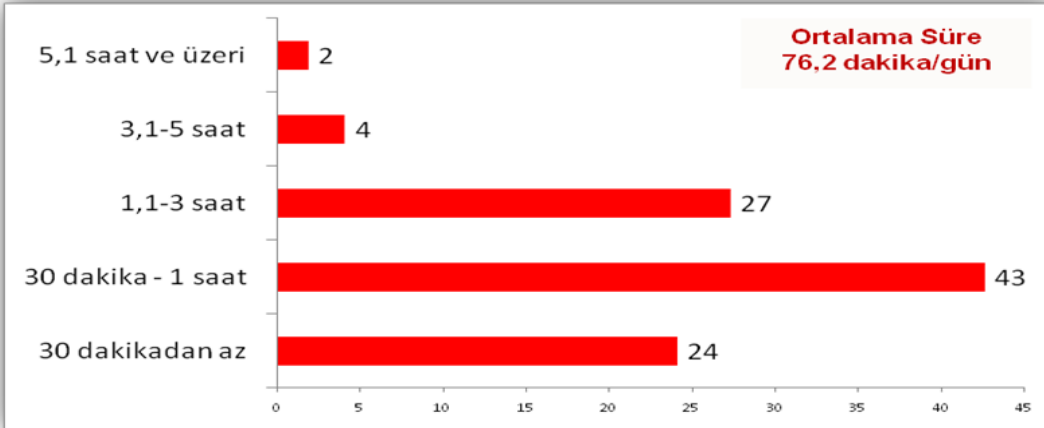
## KAYNAKÇA

# 1. ULAŞIMDA MEVCUT DURUM

## 1.1. KENT İÇİ ULAŞIM

İstanbul'da kent içi ulaşım, Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki (*deniz ve karayoluyla yapılan*) boğaz geçişlerini ve her iki yakada kendi içinde (*deniz yoluyla, raylı sistemle, karayoluyla ve yaya olarak yapılan*) yolculukları kapsamaktadır. Kenti bir baştan bir başa kateden transit/lojistik taşımacılık ise kent içi ulaşımdan ayrı olarak ele alınmaktadır. Halkın kent genelinde yaptığı yolculuklarda hangi ulaşım türlerini tercih ettiği ve bu tercihlerin son dönemde nasıl değişim gösterdiği incelenerek kent içi ulaşımdaki mevcut durum analiz edilebilmektedir. Böylece uygulama sürecinde olan Marmaray Projesi ile uygulamaya geçiş sürecindeki Avrasya Tüneli Projesi, 3. Köprü Projesi ve diğer ulaşım projelerinin kent için gerekli olup olmadıkları ve ne gibi etkiler meydana getirecekleri üzerine de fikir geliştirilebilir.

- İstanbul'da bir günde –yaya yolculukları dahil- toplam 21 milyonun üzerinde yolculuk yapılmakta ve bunun yarısı araç içerisinde yapılan yolculuklardan oluşmaktadır.
- Araçlı yolculukların %11'ini ise kentin iki yakası arasındaki boğaz geçişleri oluşturmakta olup sanıldığı kadar yüksek bir orana sahip değildir.
- Halkın günlük yolculuklarındaki ortalama yolculuk süresi ise yaklaşık 76 dakikadır.
- Her 1000 kişiden 140'ının özel otomobili vardır.



Şekil 1. İstanbul'da günlük ortalama yolculuk süresi ve zaman dilimlerine ayrılması

**Kent içi ulaşımın genel durumuna bakıldığında** karayolu ulaşımının geçmişte olduğu gibi günümüzde de en büyük paya sahip olduğu görülmektedir. *İstanbul'da kent içi ulaşımda toplu taşımının payı ise %47'dir.*

**Halkın günlük yolculuklarında tercih ettiği ulaşım türlerinin** dağılımına baktığımızda karayolu ulaşım tercihinin (lastik tekerlekli) payının (%78,3) en büyük orana sahip olmasına karşın geçmiş dönemlere göre belirli oranda azaldığı; deniz ulaşımı ve özellikle raylı sistem paylarının ise arttığı görülmektedir. Toplu ulaşım tercihlerindeki göreceli artışın olası nedenleri arasında;

- Metrobüs kullanımının – *olumsuz yanları ve dezavantajlarına karşın*- son yıllarda yaygınlaşması ve beklenenin üzerindeki kullanım yoğunluğu (günlük ortalama 715 bin yolcu),
- Kentin raylı sistem ağına eklenen yeni hatlar ve mevcut hatların uzatılması,

- Deniz ulaşımındaki ek seferler ve hizmet kalitesinin iyileştirilmesi

gibi bir dizi ulaşım yatırımının etkisi olduğu söylenebilir.

Ulaşım Türü	Yolcu/Gün	Oran (%)
LASTİK TEKERLEKLİ	5.541.466	78,3
RAYLI	1.335.372	18,9
DENİZ	195.056	2,8
TOPLAM	7.071.894	100

Tablo 1. İstanbul'da günlük yolcuğun türler arası dağılımı, 2009

Taşıma Türü	Ortalama Araç Kapasitesi	Günlük Ortalama Yolcu Sayısı (1000)	Türü İçindeki Payı (%)
İETT	107	1.431	19
ÖHO	99	1.475	20
Minibüs	20	1.850	25
Metrobüs	193	715	10
Dolmuş	9	70	1
Servis	14-20	1.950	26
Toplam		7.491	100

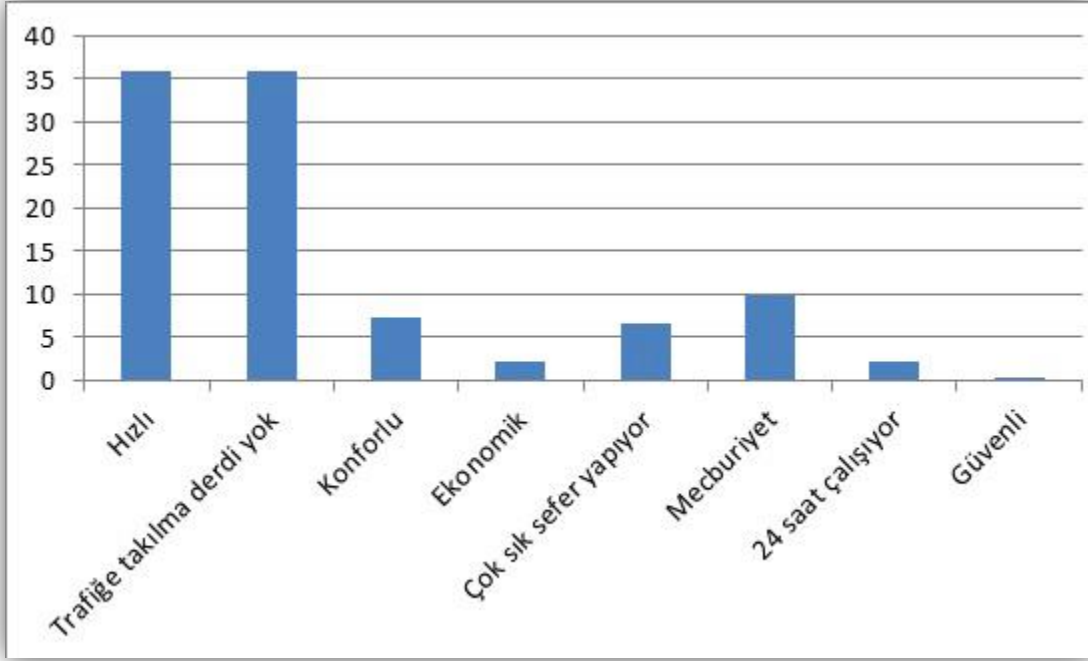
Tablo 2. Karayolu toplu taşıma türleri, 2010

Doğu-batı ekseninde E-5 hattı boyunca düzenlenen **Metrobüs hattı** beklentilerin de üzerine çıkarak günümüzde kentin en önemli toplu ulaşım türlerinden birini oluşturmaktadır. E-5 boyunca özel araç ve servis kullanımını az da olsa düşürebilmesi, özellikle sıkışık trafikte ayrıcalıklı şerit özelliğiyle diğer insanları teşvik edici olması, kısa sürede uzun mesafe kat edebilmesi ve trafiğe köprü geçişleri dışında hiç girmemesi gibi artıları Metrobüs sisteminin önemini arttırmıştır.



Şekil 2. Metrobüs hattı ve Beylikdüzü'ne uzatılacak bölümü

**Ancak** güzergahın sürekli uzatılmasıyla ara duraklardaki yolcular için giderek zorlaşan kullanımı, yüksek ücretlendirme politikası, duraklara erişim ve geçitlerin (özellikle engelliler için) kullanım zorlukları, şerit esnekliğinin çok sınırlı olması nedeniyle kaza ve arıza durumlarında sistemin kilitlenebilmesi-uzun kuyruklanmaların oluşması... vb nedenler sistemin dezavantajlarının artmasına yol açmaktadır. Aynı hat üzerinde olası bir yer altı metrosu ile daha fazla insanın daha kısa sürede ve daha konforlu taşınabileceği de unutulmamalıdır. **Sonuçta** Metrobüs tecrübesi İstanbul'da hızlı, trafiğe takılma derdi olmayan ve konforlu toplu ulaşım sistemlerine duyulan özlemin ve gerekliliğin bir göstergesi olması nedeniyle son derece önemlidir.



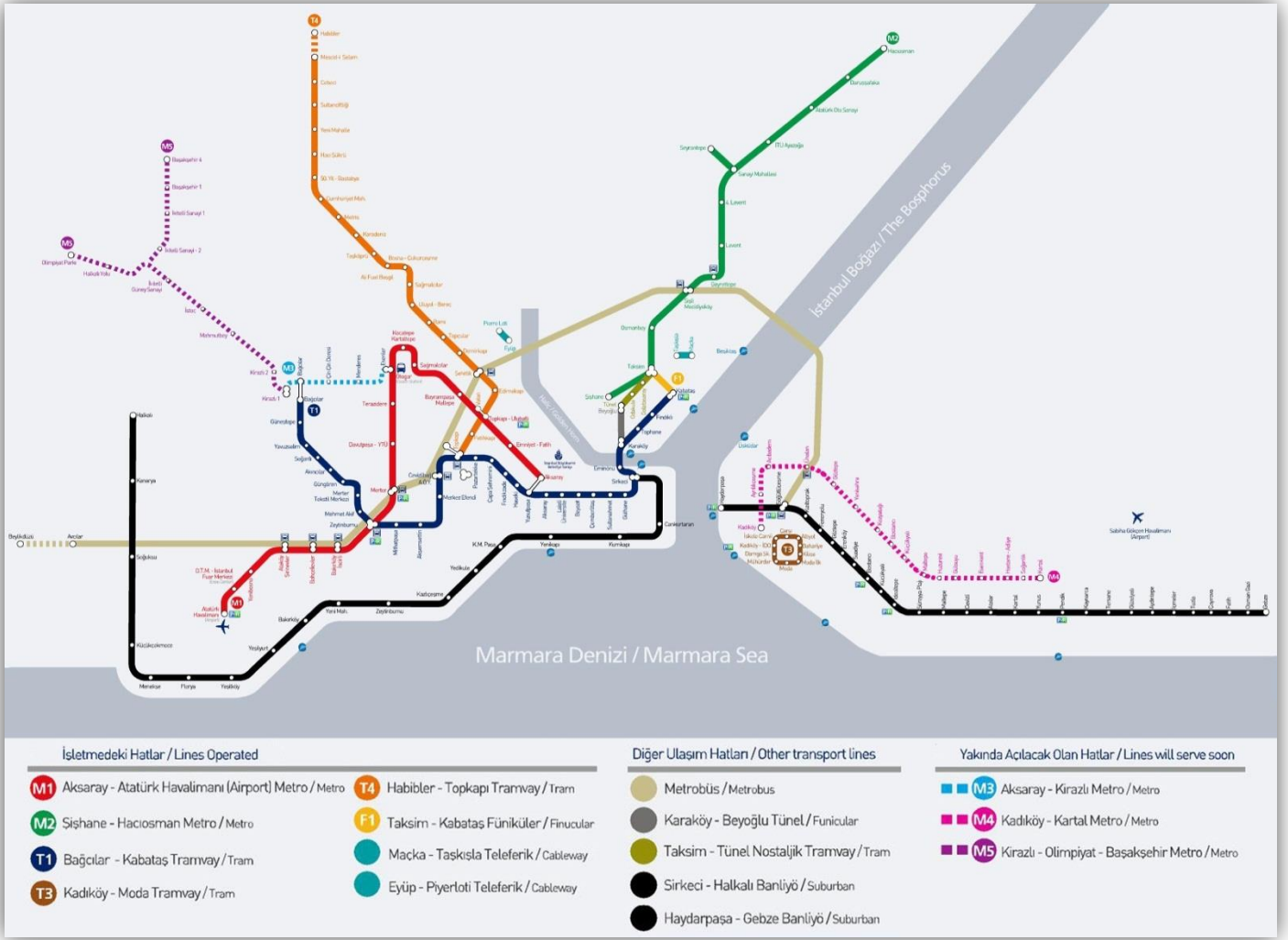
Şekil 3. İnsanların Metrobüsü tercih etme nedenleri

İstanbul'un raylı sistem ağına bakıldığında bugünkü mevcut kapasitesi 150 km.'dir ve bunun yaklaşık yarısını Gebze-Halkalı arasındaki banliyö hattı oluşturmaktadır (*Marmaray hattının da kullanacağı güzergah*). Yeraltı metro kapasitesi son derece düşüktür (18,6 km).

Hat Adı	Tür	Uzunluk	İstasyon Adedi
Şişhane-(Taksim/4. Levent)-Darüşşafaka	Metro	18,6	11
Aksaray-Hava Alanı	Hafif Metro	19,3	18
Kabataş-Zeytinburnu	Tramvay	14,0	24
Zeytinburnu-Bağcılar	LRT (Tramvay)	5,1	9
İstiklal Caddesi	Nostaljik Tramvay	1,6	5
Tünel	Füniküler	0,6	2
Taksim-Maçka	Teleferik	0,3	2
Kadıköy-Moda	Nostaljik Tramvay	2,6	10
Taksim-Kabataş	Füniküler	0,6	2
Eyüp-Piyer Loti	Teleferik	0,4	2
Sirkeci-Halkalı	Banliyö	30,0	18
Haydarpaşa-Gebze	Banliyö	42,0	25
Topkapı-(Edirnekapı)-Habipler	LRT (Tramvay)	15,0	22
<b>Toplam</b>		<b>150,1</b>	

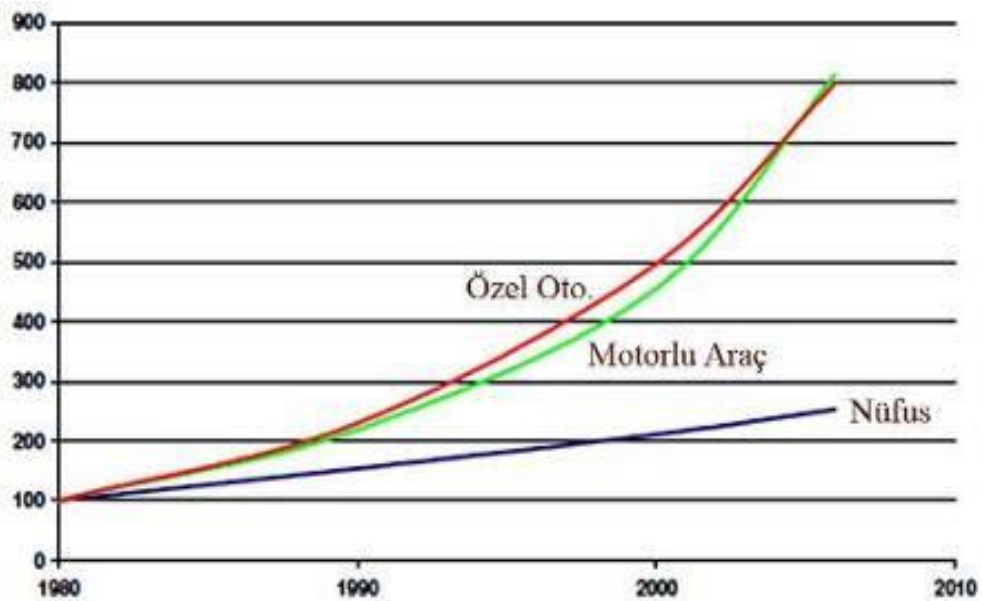
Tablo 3. İstanbul'da mevcut raylı sistem hatları, 2012

Raylı sistemlerin **toplu ulaşım içindeki payları** incelendiğinde İstanbul'un %10-15 aralığındaki 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 4. İstanbul'da mevcut metrobüs ve raylı sistem hatları, 2012

İstanbul'da kent içi ulaşımda karayolu odaklı ulaşım türlerinin en büyük paya sahip olmasının yanında, özel otomobil kullanımının da giderek artması dikkat çekicidir. İstanbul'da 1980'den bu yana, motorlu araç ve özel otomobil sayılarındaki artış hızının, kent nüfusundaki artış hızından 5 kat daha fazla olması, yaklaşık son 30 yılın ulaşım yatırımlarının karayolu odaklı ve özel araç kullanımını özendirici bir eğilim içinde olduğunu ortaya koymaktadır.

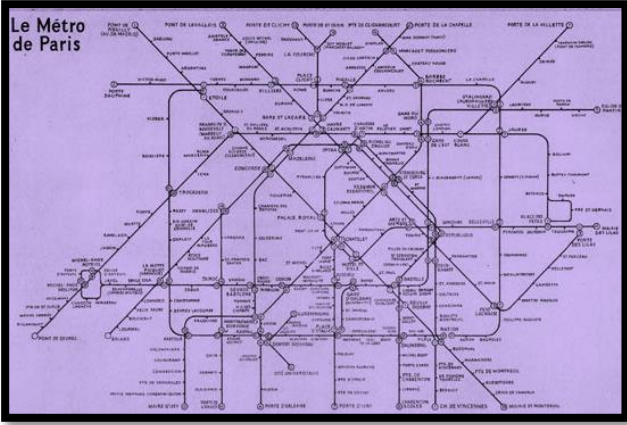


Şekil 5. İstanbul'da nüfus, motorlu araç ve özel otomobil sayılarındaki artış

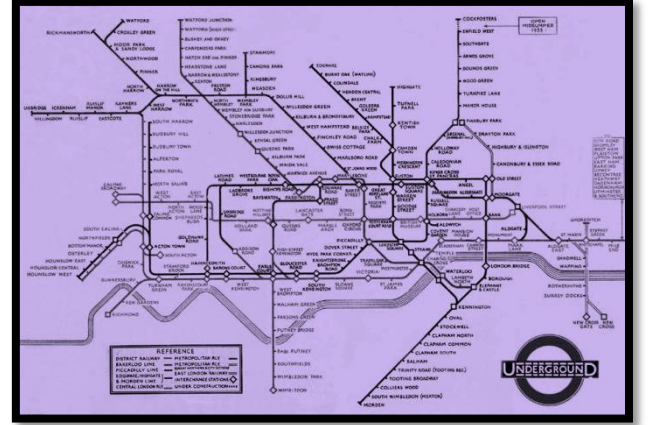
**Ancak gelişmiş dünya kentleri ile karşılaştırıldığında İstanbul'un kent içi ulaşım sisteminde olumlu gelişmelerin önüne geçen ve çözüm bekleyen çok sayıda konu bulunmaktadır:**

- 6 cephesi denize bakan bir metropol olmasına rağmen gerek kent içi gerekse yaka geçişlerinde deniz ulaşımının kullanım oranının oldukça düşük olması (%2,8),
- Dünya metropollerinde kentsel ulaşımın bel kemiği, raylı sistemlere dayalı toplu ulaşım olmasına karşın, İstanbul'da gerek kent ulaşımının genel yapısı gerekse toplu ulaşımında en büyük pay ve yatırım önceliğinin karayolu odaklı ulaşım türlerinin olması,
- İstanbul'da raylı sistem hatlarının sayısı ve kullanım oranı bakımından gelişmesine rağmen mevcut nüfus, arazi kullanım yoğunluğu ve yakalar arası geçiş bakımından oldukça yetersiz kalması.

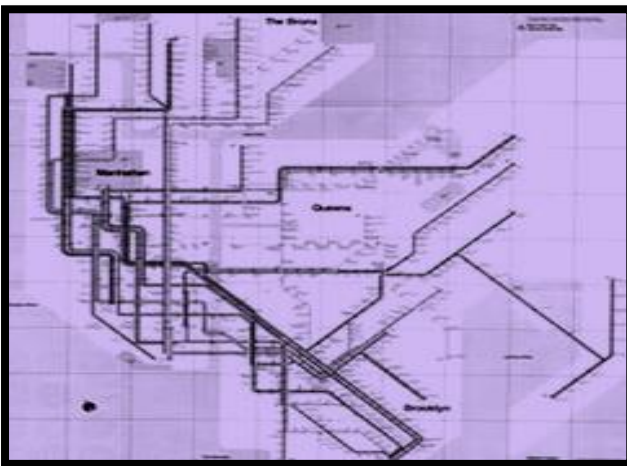
Bu bakımdan dünya metropollerinin 20. yüzyıl **metro (sadece yer altı raylı hat)** altyapıları ile karşılaştırıldığında İstanbul'un bugünkü 21. yüzyıl **raylı sistem ağının (metro ve yer üstü raylı hatları toplamı)** ne oranda yeterli olduğu açıkça görülmektedir:



Paris Metro Ağı - 1930'lar



Londra Metro Ağı - 1930'lar



New York Metro Ağı - 1970'ler



İstanbul Metro ve Raylı Hatlar Ağı - 2012

Şekil 6. Paris, Londra, New York ve İstanbul'da metro ve raylı hatların karşılaştırılması

## Bu karşılaştırmada dikkat edilmesi gereken iki konu vardır:

1. İstanbul haritasında hatların yoğunluğunun yer üstü hafif raylı sistem olmaları, diğer metropollerin bundan 45 ila 80 yıl öncesindeki haritalarında bütünüyle yer altı metro ağlarının gösterilmiş olması,
2. İstanbul'daki raylı sistem ağının yerleşim yerlerine erişim odaklı olup, kent genelinde bir ağ (network) sistemi sağlanamamış olmasıdır (yani talebe göre hat geliştirme eğilimi),

- Kentin genel arazi kullanımının doğu-batı ekseninde gelişmesini yönlendirecek nitelikte bir ulaşım altyapısının eksikliği; arazi kullanım ve ulaşımın birbirini etkileyen en önemli iki planlama boyutu olmasına rağmen birbirinden kopuk yürütülmesi,

- Kentin merkezi bölgelerine yönelik yoğun trafiği azaltıcı çözümlerin başında gelen transfer merkezleri (aktarma istasyonları) ve toplu ulaşım odaklı aktarma imkanlarının gereken yapıda ve işlevsellikte uygulanmayışı (*Kabataş bu bakımdan park alanı ve trafik yükü yaratma gibi sorunlar dışında işlevsel bir çözüm olarak gösterilebilir ancak günümüzde yapılmak istenen çoğu transfer merkezi projesinde aynı zamanda gökdelenler, iş kuleleri ve rezidansların da aynı alanda yapılmak istenmesi bu projelerin ulaşım amacı dışında yapıldığını göstermektedir, tıpkı bir aktarma merkezi olarak planlanan **Trump Tower**'da ve Maslak'taki **Hattat Tower** projelerinde olduğu gibi!*),

- Modern kentsel yaşam anlayışının da bir gereği olan yaya yolculukları (*düzenli kaldırım ve araç-yaya yolu ayrımları*) ve bisikletli yolculuklar için gereken altyapının, teşvik ve yatırımların eksikliği,

- Eminönü, Kadıköy, Üsküdar, Beşiktaş, Beyoğlu gibi kentin tarihi merkezlerinde araç ve durak öncelikli kamusal alan kullanımlarının günümüzde de sürekliliğini koruması,

- Kentin merkezi alanlarında minibüse dayalı ulaşım yoğunluğunun son derece fazla olması (*Minibüsler gerek yakıt türü-tüketimi, trafik kurallarına uyma ve kaliteli hizmet sunabilme yeteneği gerekse diğer toplu ulaşım türlerine göre son derece düşük verimliliğiyle çağımızın temel ulaşım yaklaşımlarına uymayan ve geleceğin ulaşım beklentilerine yanıt veremeyecek niteliktedirler*),

- Ulaşım yönetimi ve uygulamalarındaki çok başlılık, koordinasyonsuzluk ve bilgi birikimlerinden yeterince yararlanmama; halkın, ilgili meslek odaları ve STK'ların, dernek ve demokratik kitle örgütlerinin düşünce ve eleştirilerinin dikkate alınmayışı,

-Merkezi yönetimin yerel yönetimleri pasif kılan önemli ulaşım kararlarını kent planlarından da bağımsız bir şekilde alıp uygulamaya koyması, karar alım ve uygulama süreçlerinde şeffaflıktan uzak bir yol izlenmeye devam edilmesi,

- Kentin Master Planı'nda yer almamış olan 3. Köprü Projesi, Avrasya Tüneli Projesi, İki Yeni Şehir ve Kanal İstanbul gibi geri dönüşü imkansız etkiler yaratacak projelerin Merkezi Yönetim güdümüyle ve baskısıyla yerel planları işlevsiz kılması ve kentin ulaşım-nüfus-arazi kullanım dengesinin tamamen göz ardı edilmesi,

- İstanbul'un ulusal ölçekte öneme sahip ulaşım projelerinde yeteri kadar Merkezi ve Yerel politik muhalefet ve kamuoyunu bu anlamda bilinçlendirme yöntemlerinin yetersiz oluşu,



Sonuç olarak İstanbul, 1950'li yıllardan bu yana kent içi ulaşım politikalarında izlenen yol temelde karayolu öncelikli yatırımların uygulama önceliği bulunduğu, özel araç kullanımını teşvik eden, deniz ve raylı ulaşımaya dayalı toplu ulaşımın düşük pay ve sınırlı yatırımla ihmal edildiği bir süreç izlemiştir. Bu süreç, son yıllarda toplu ulaşım lehine birtakım projelerin geliştirilmesi dışında yeterince değişmemiştir. Geçmiş yıllara oranla merkezi yönetimin İstanbul'a daha fazla hakim olduğu ve kentin ekonomik değerini kullanan bir kentsel dönüşüm süreci ağırlığını hissettirmiş, ulaşım yatırımları da bu yeni eğilimde en kapalı süreçlere, eleştirilere kapalı proje üretimlerine ve geri dönüşsüz etkileriyle can alıcı tartışmalara konu olmuştur.



Şekil 7. Önemli dünya metropollerinin bugünkü **metro hattı** uzunlukları

**NOT:** İBB'nin gelecek yıllar için kurguladığı çok sayıda metro ve raylı sistem projesi var ve bunlar planlama-ulaşım bütününde başarılı projeler olduğu ve yatırım önceliği bulunduğu takdirde kentin dünya kentlerine yaklaşmasını sağlayacaktır ve bu nedenle son derece önemlidir.

## 1.2. BOĞAZ ULAŞIMI ve TRANSİT TRAFİK

İstanbul'un Boğaz ulaşımı kara ve deniz yoluyla yapılmakta olup ağırlıklı pay köprüler üzerinden yapılan karayolu taşımacılığındadır. Yük taşımacılığında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü (FSM) ağırlıklı paya sahipken demir ve deniz yolu yük taşımacılığı oldukça düşük oranlara sahiptir. Yaka geçişleri ve yük taşımacılığını yakından ilgilendiren **Marmaray, 3. Köprü Projesi ve Avrasya Tüneli Projesi** gibi projeler bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak değerlendirilecektir.

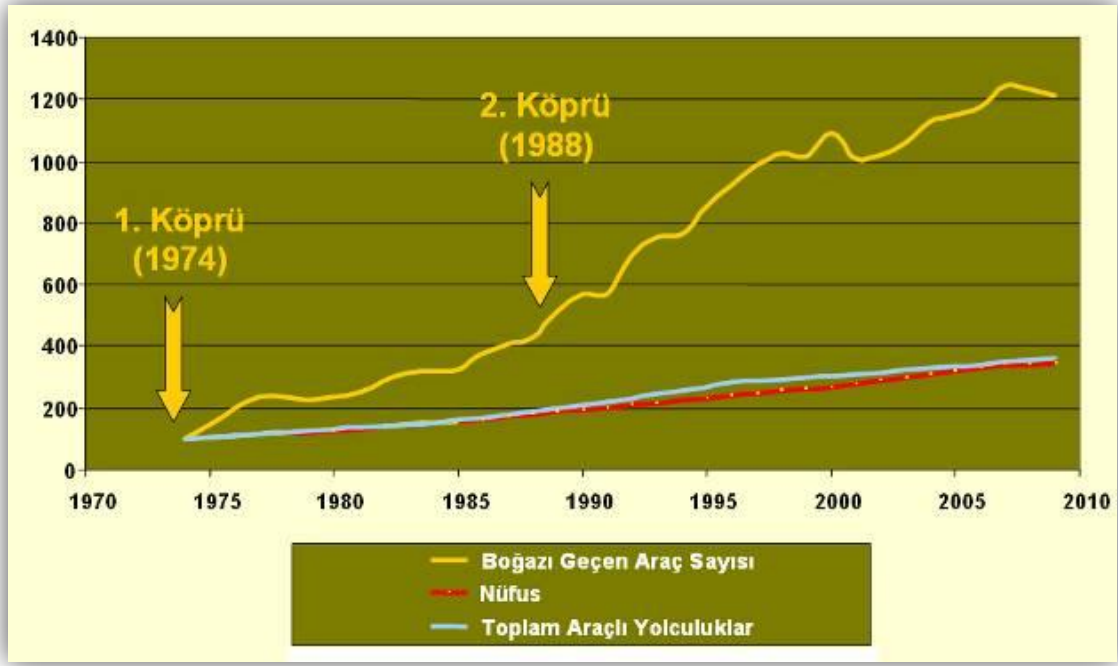
Yakalar arası geçişlerde Anadolu'dan Avrupa'ya yapılan yolculukların payı -sabah zirve saatlerinde- %72 iken, Avrupa'dan Anadolu'ya yapılan yolculukların payı ise %28'dir. Yakalar arası yolculuklardaki bu oransal dengesizliğin temel kaynağını, Anadolu yakasından Avrupa yakasına iş ve okul amaçlı yapılan günlük yolculuklar oluşturmaktadır ki; **bu yolculuklar yakalar arasındaki 1,1 milyonluk toplam yolculuğun yarısından fazladır.**

**Yakalar arasındaki yolculuk hareketliliğinin bu ağırlıklı yönü, iki yaka arasında köprü geçişleri ve ulaşım odaklı çözümlerden önce 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, 6-7 milyar dolarlık yeni bir köprü ve bağlantı yolları yapımı için kesinlikle yeterli bir transit trafik yoğunluğu değildir.

**Boğaz ulaşımı ve transit trafik bakımından mevcut durum incelendiğinde ön plana çıkan rakamları ve önemli tespitleri şu şekilde sıralayabiliriz:**

- İstanbul Boğazı'nda ilki 1973'de, ikincisi 1988'de trafiğe açılan köprüler, boğaz geçişlerinin kentin arazi kullanımı, ulaşım yapısı, ulaşım tercihleri ve kent gelişimi üzerindeki büyük ve geri dönülemez etkileri olduğunu göstermiştir (3. Bölümde detaylı irdelenmektedir).
- **Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasından sonra 1973'ten 1974'e, boğazı geçen taşıt sayısı %200 artarken taşınan yolcu sayısındaki artış sadece %4 kadar olmuştur.** 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.
- 1988'da transit trafiğin kentin daha kuzeyine taşınması amacıyla yapılan 2. boğaz köprüsü (FSM) 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.
- **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 değerler, köprüden geçen insanların değil araçların sayısı olduğunu tekrar göstermiştir.
- 1970-2010 dönemindeki nüfus, boğaz geçişleri ve kentteki tüm araçlı yolculukların bir arada incelenmesi durumunda, başta boğaz köprüleri olmak üzere yapılan ulaşım yatırımlarının (sayılı proje dışında) insan odaklı olmadığı açıkça ortaya çıkmaktadır.



Şekil 8. İstanbul'da nüfus, toplam araçlı yolculuklar ve boğazı geçen araç sayılarının karşılaştırması (1970-2010)

- Anadolu ve Avrupa yakaları arasındaki geçişler ulaşım türlerine göre incelendiğinde köprü geçişlerinin yaklaşık **%80'lik**, deniz yoluyla yapılan boğaz geçişlerinin ise yaklaşık **%20'lik** bir paya sahip olduğu görülmektedir.
- Boğaz köprüleri üzerinden geçen araçların %90'ı yolcuların %35'ini taşıırken, geri kalan %10'luk toplu ulaşım araçlarının yolcuların %65'ini taşıyor olması, yakalar arası geliştirilecek projelerde toplu ulaşımın birincil önceliğini ve yararını açıkça ortaya koymaktadır.

	Boğaz Köprülerini Kullanma Oranı	Köprülerden Geçirdiği Yolcu Oranı
Toplu Ulaşım Araçları	10%	65%
Diğer Tüm Araçlar	90%	35%

Tablo 4. Boğaz köprülerinde geçiş ve yolcu taşıma oranları

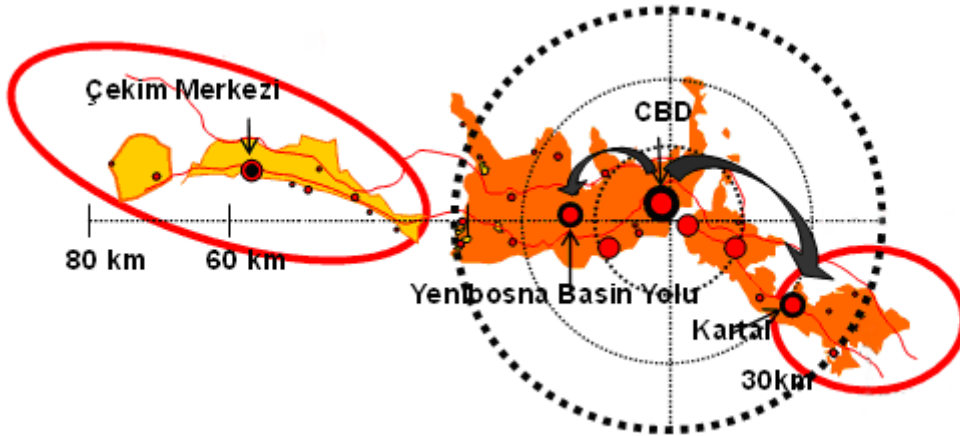
- Köprülerden geçen araçların %82'si özel otomobil iken, bu otomobillerin taşıdığı yolcu sayısı sadece %24 oranındadır. **Ortalama 1,1 kişi** taşıyarak köprüden geçen özel araçların toplu ulaşım oranla ne derece verimsiz olduğu son derece açıktır.
- Köprü geçişlerinde Metrobüs hattının yarattığı geçiş kolaylığı (bazı olumsuzluklarına rağmen) Boğaz trafiğindeki çok sayıda özel araç kullanıcısını toplu ulaşımına çekmesi bakımından önemlidir. Ancak köprü geçişlerinde transfer merkezleri ve aktarma istasyonları geliştirme ve deniz ulaşımını kullanma eğilimlerinin artırılması gerekmektedir.
- Her iki köprüden günde yaklaşık 1 milyondan fazla yolcu taşınmaktadır.
- İstanbul'da kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkileyerek, iki yaka arasındaki köprü geçişlerini sürekli gündemde tutan yük taşımacılığındaki temel sorunlar;

- Ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılarak, deniz ve demiryolu kullanımı ve yatırımlarının kısıtlı tutulması ve
- Lojistik odakların ve ulaşım bağlantılarının kent içinde kontrolsüz-dağınık bir şekilde bulunmasıdır.



Şekil 9. Yaka geçişi ve yük hareketlerinde alternatifler

- Deniz ulaşımında araç ve hizmet konforunun son dönemde iyileşme gösterdiği ve bu anlamda deniz ulaşımına teşvik edici rol oynadığı söylenebilir. Ayrıca yeni seferlerin geliştirilmesi ve İstanbul'un Marmara Denizi üzerinden bölgesel deniz ulaşımındaki (yük ve yolcu taşımacılığı) gelişme potansiyeli de son derece önemlidir.
- Kentin iki yakası arasındaki yolculuk taleplerini/gerekçelerini sınırlamanın en önemli yolu olan çok merkezli kentsel gelişimin özellikle Anadolu yakasında uygulanabilmesi için bu plan ilkesiyle bağdaşmayan projelerden, plan değişikliklerinden kaçınılmalıdır.



Şekil 10. İstanbul Master Planı'nda çok merkezli kentsel gelişme (2009-2023 dönemi)

## 2. ULAŞIMDA GELECEĞE DÖNÜK PROJELER

### 2.1. MARMARAY PROJESİ

1987 yılında ana hatlarıyla belirlenmiş olan proje ile ilgili olarak daha detaylı etüt ve çalışmalar 1998 yılında tamamlanmış ve elde edilen sonuçlar projenin İstanbul'da çalışan ve yaşayan insanlara birçok avantaj sunacağını ve şehirdeki trafik sıkışıklığıyla ilgili olarak hızla artan sorunları azaltacağını ortaya koymuştur.

- 2002 yılında ihale edilen projeye Ağustos 2004'te başlanmış, finansal sorunlar ve arkeolojik buluntular nedeniyle proje takvimi uzamış ancak bu sayede İstanbul'un arkeolojik ve tarihi önemi de artmıştır.
- Marmaray Projesi, raylı sisteme dayalı ve yüksek kapasiteli toplu taşımaya imkan vermesi nedeniyle Tarihi Yarımada'nın yayalaştırılması ve üzerindeki karayolu ulaşım baskısından arındırılmaya çalışılması politikalarını destekler niteliktedir.
- Marmaray Projesi'nin güzergahı (76 km), İstanbul Boğaz Geçişi hariç olmak üzere, mevcut banliyö demiryolu hattının güzergahına benzerlik göstermektedir. Halkalı ile Kazlıçeşme ve Söğütluçeşme ile Gebze arasındaki mevcut istasyonların çoğu bugünkü yerlerinde kalacak; fakat binalar revizyon ve onarımdan geçirilecek veya tamamen yeni binalar inşa edilecektir.
- Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar'da yeni yeraltı istasyonları inşa edilirken, tarihi **Sirkeci ve Haydarpaşa Gar Binaları** bu hat boyunca proje dışında kalacaklardır.
- Marmaray Projesi kentin diğer raylı sistem hatları ile Kadıköy, Üsküdar, Küçükçekmece, Yenikapı ve Sirkeci'de entegre olarak yolcu aktarma imkanı da tanıyacaktır.
- Halkalı'dan Gebze'ye bir yolculuk bugünkü koşullarda 185 dakika sürerken, Marmaray Projesi sonrasında 105 dakikaya inecektir.
- Marmaray Projesi'nin hizmete girmesi ile Gebze-Halkalı arasında 2 ila 10 dakikada bir sefer yapılarak tek yönde saatte **"75.000 yolcu"** ve 1 günde yaklaşık **"1 milyon yolcu"** taşıma kapasitesine sahip olacaktır.
- Marmaray'ın yüksek taşıma kapasitesi ve toplu ulaşım ile entegre bir sistem oluşu nedeniyle fizibilite raporlarında **"Marmaray'ın işletmeye geçmesiyle birlikte Boğaziçi'ne artık yeni bir köprü ihtiyacının da ortadan kalkacağı"** ifadesine yer verilmiştir.
- Proje hattında toplu taşıma hizmeti dışında yük taşıma hizmeti de yapılabilecek ve kentin transit trafik yükünün azaltılması sağlanacaktır.



Şekil 11. Marmaray Projesi'nin güzergahı ve Boğaz geçişi

İstanbul'un yaka geçişlerinde ve kent içi ulaşımında en önemli projelerinden biri olan ve 2013'de bitirilmesi hedeflenen Marmaray Projesi ile ilgili olumsuz eleştirilerse özetle şu şekildedir:

- Haydarpaşa ve Sirkeci gar binalarının işlevsiz kılınmaları nedeniyle bu yapıların kent belleğindeki yerleri ve temel işlevlerinin ortadan kaldırılması, yerel ve merkezi yönetimin bu yapıları ve çevrelerindeki kamusal alanları büyük ölçekli sermaye yatırımları için değerlendirecek olması, özelleştirmeye açık hale gelmeleri
- Tarihi Yarımada altındaki tünel çalışmaları sırasında tarihi eserlere belirli oranda zarar vermesi
- Proje güzergahının kentin yerleşik alanları dikkate alındığında kıyıya çok yakın olması ve kent geneline yeterince hizmet edemeyecek olması

## 2.2. AVRASYA TÜNELİ PROJESİ

Eski adı ile **Boğaz Karayolu Tüp Geçiş Projesi**, yeni adı ile **Avrasya Tüneli Projesi** 5 yıllık bir maziye dayanmaktadır. Halk ve kamuoyuyla paylaşılması ancak temel atma töreni vesilesiyle gerçekleşmiş olan Avrasya Tüneli Projesi, Avrupa Yakası'ndaki Kazlıçeşme'yi Anadolu Yakası'ndaki Göztepe ile bağlayacak olan ve sadece lastik tekerlekli araçların geçişine imkan tanıyan bir karayolu boğaz geçişidir. Yıllık 25 milyon araç geçişi garantisıyla ihale edilen projenin buna bağlı olarak günlük 68,5 binlik araç geçişini sağlaması gerekmektedir. Maliyeti 1,1 milyar dolar olan ve toplamda 14,6 km'lik uzunluğa sahip proje kapsamında;

- Avrupa yakasında mevcut sahil yolunun (Kennedy Caddesi) deniz tarafına, Anadolu yakasında da mevcut E-5 yoluna ikişer şerit eklenerek her iki yol hattı da 8 şeride çıkarılacak,
- Biri gidiş, diğeri geliş olmak üzere iki katlı tek bir ana tünel hattından oluşan boğaz geçişinin her iki yakada da birer havalandırma bacası yer alacak (*Biri Anadolu Yakası'nda Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında, diğeri Avrupa Yakası'nda Sultanahmet-Çatladıkapı önünde*)
- İlk etapta günlük toplam 80 bin araç geçişinin öngörüldüğü projede tünelin her iki yöndeki giriş noktalarında kontrollü (gişe turnikelerinden yapılan) ve ücretli geçiş uygulaması yapılacak,

- Tüm güzergah boyunca hız sınırı (*U-dönüşleri hariç*) 80 km/saat olacak ve **otoyol statüsünde işletilecek olan** proje güzergahı üzerinde herhangi bir trafik lambası veya hemzemin yaya geçidi olmayacak,



Şekil 12. Projenin etapları ve havalandırma bacalarının konumu

- Tünel yalnızca küçük otobüs, minibüs ve otomobillerin kullanımına izin verilecek şekilde tasarlandığından İETT ve Özel Halk Otobüsleri, kamyon ve benzeri boyutlara sahip diğer motorlu araçlar ile motosiklet ve bisikletler bu tüneli kullanamayacak,
- Kennedy Caddesi'ndeki yol çalışmaları için sahil şeridinde yer alan kamusal park alanı %20 oranında azalacak, Kumkapı Balık Hali ve diğer bazı yapılar belirli oranda zarar görecektir,
- Tünelden her iki yönde de alınacak olan geçiş ücreti binek otomobiller için 4\$ + KDV (%18), tünel çapına elverişli servis, minibüs vb. araçlar içinse 6\$ + KDV (%18) olarak belirlenmiştir (**Bugünkü döviz kuruna göre yaklaşık 9 ila 12 TL**).
- Tarihi Yarımada'ya temas ettiği noktadan itibaren proje güzergahı ve etkilediği alanlar, İstanbul'un tarihi ve kültürel mirası açısından tartışmasız en üstün değerlerinin yer aldığı bölgedir.

**Yapım gerekçeleri olarak** DLH'nın bildirdiği ve projenin işlendiği plan raporundan edinilen gerekçeler aşağıda sıralanmış ve arkasından bu gerekçelerin doğruluğu/tutarlılığı analiz edilmiştir. Buna göre;

- İstanbul'un 2007 nüfusu 12 milyon, 2015 nüfusu 17 milyon olarak kabul edilerek nüfusun hızlı artışı nedeniyle 2023'de kent nüfusunun 20 milyonu aşacağı iddia edilmiş,

Ancak İstanbul Master Planı'na (1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı) göre kentin 20 milyonu aşkın bir nüfusu kaldıramayacağı belirlenmiş ve sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde yaşanabilir kent nüfusu 2023 yılı için 16 milyon olarak belirlenmiştir. Avrasya Tüneli Projesi'nin bu açıdan üst ölçekli plan kararına aykırı bir gerekçe ile hazırlandığı açıktır.

- Trafikte 2005 yılında 1,3 milyon araç varken bu sayının sayısının 2023'de 4,2 milyona ulaşacağı öngörüsü,

Ancak DLH'nın bu gerekçesi, trafiğe eklenen araç sayılarının mevcut eğilimlerinin baştan kabulüne ve hiç değişmeyeceğine dayanan, bu konuda planlama ve kent yönetim kararlarıyla kontrol altına alınmaya çalışılan motorlu araç trafiği ile ilgili hedef ve kararları değerlendirmeye almayan bir kabule dayalıdır. Özellikle özel otomobil sayılarındaki artışa dayalı böyle bir kabul, ulaşımda her 5-10 yılda bir yeni Boğaz geçişi projelerinin hazırlanmasını gerektirecek yanlış eğilimlere imkan tanımaktadır.

- Boğaz Köprüleri'ne ulaşan çevre yollarında sabah ve akşam trafiğinin yoğun olduğu saatlerde 15 km'yi aşan kuyrukların oluştuğu ve ulaşım sorununun büyümekte olduğu tespiti,

Ancak bu tespit trafiğin sıkışık olmaya en yatkın olduğu zirve saatlerde yapıldığından yanıltıcıdır. Ayrıca Boğaz köprülerindeki sıkışıklığın kaynağı alternatif geçiş olmayışı değil, yakalar arasındaki geçiş talebinin azaltılamaması/yönetilememesidir. Ulaşım bilimindeki en bilinen doğrulardan biri her yeni yolun yeni kullanıcılar yaratarak ya da trafiğe çıkmayan araç kullanıcılarını yeniden teşvik ederek kendi trafiğini yaratacak olmasıdır. Bu kuralın İstanbul Boğazı'ndaki karşılığı tam anlamıyla "köprüler tuzağı"dır.

- Gerek proje dokümanlarında gerekse projenin işlendiği plan raporlarında 1997 yılında tamamlanan İstanbul Ulaşım Ana (Master) Planı'nda böylesi bir karayolu tünel geçişinin İstanbul Boğazı için en uygulanabilir seçenek olduğunun savunulmuş olması,

Oysa ki 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) ve İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) işbirliğiyle yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda İstanbul'un kent içi ve Boğaz trafiği üzerinden yapılan ulaşım analizi ve modelleme çalışmalarının hiçbirinde **ne böylesi bir karayolu tünel projesi etüt edilmiş ne de önerilmiştir**. Bu planda 2010 yılı için önerilen ulaşım projeleri arasında Boğaz geçişini içeren tek proje Metro/Banliyö başlığı altında gösterilen "Boğaz Demiryolu Tüneli Geçişi"dir.

**Başbakan R. Tayyip Erdoğan'ın** 1997 yılında İBB Başkanı olarak imzasını attığı bu Ulaşım Ana Planı'nda yeni bir karayolu tüneli olmadığı gibi, 3. Köprü Projesi de önerilmemiştir. Planın temel öngörülerini raylı sisteme dayalı toplu ulaşım uygulamaları olmuştur.



Şekil 13. Projenin denizin altından geçecek olan ana tünel kesiti

#### Uygulandığı Takdirde Yaratacağı Etkiler:

- Proje alanında sabah zirve saatlerinde Bakırköy'den Sarayburnu-Sirkeci yönüne doğru olan mevcut trafik akımı, önerilen proje sonrasında Anadolu'dan Avrupa yakasına yönelecek olan yeni ve yoğun bir trafik akımı ile birleşerek, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde mevcut karayolu ağının ve taşıma kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Böylece Tarihi Yarımada bütününde ve özellikle sahil kesimi ile etkileşim halindeki bölgelerde, yaya erişimini ve toplu ulaşımı geri plana iten, özel araç kullanımını teşvik edici bir etki oluşacaktır.
- Proje güzergahının paralelinde yer alan ve bu projeden önce faaliyete geçecek olan Marmaray Projesi bir günde yaklaşık "1 milyon yolcu" taşıma kapasitesine sahiptir. Boğaz geçişlerinde



“insanların kolay, ucuz ve çevreci erişimini sağlamak” temel referans olduğunda Marmaray Projesi, Avrasya Tüneli Projesi’nin gerek hizmete gireceği dönemki, gerekse 2025 yılındaki maksimum kapasitesine eriştiğinde taşıyabileceği yolcuların tamamını (yaklaşık 350 bin yolcu) rahatlıkla taşıyabilecek bir kapasiteye sahiptir.

- Proje sonrası Boğaziçi Köprüsü trafiğinde %7’lik bir azalma yaşanacağı hesaplanmakta ancak bu oranda bir azalmanın köprünün özellikle sabah ve akşamki tıkanıklık durumunu rahatlatarak düzeyin oldukça altında ve Boğaz geçişlerini rahatlatma amacıyla yapılacak olan bu projeyi “**gerektirmeyecek**” düzeyde olduğu bilinmektedir.
- Üst ölçekli planlarda ve İstanbul için hazırlanan tüm rapor çalışmalarında araç trafiğine kapatılması ve yayalaştırılması önerilen, bu yönde ilk uygulamaların başlatıldığı Tarihi Yarımada gibi bir alanda bu proje sonucu lastik tekerlekli araç ulaşımı artacaktır. Böylece Tarihi Yarımada’da yeni ve yoğun yapılaşmaların geliştirilmesi yönünde baskı artacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecektir.
- Avrasya Tüneli Projesi’nin Tarihi Yarımada üzerindeki olası etkilerini dikkate alan bir diğer önemli tespit de Tarihi Yarımada Yönetim Planı Taslak Raporu’nda yer alan Güçlü ve Zayıf Yanlar, Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) Analizi’nde yer almaktadır. Tarihi Yarımada Yönetim Planı’nın hedeflerinin tanımlanmasında önemli bir yönlendirici olan söz konusu analizde ulaşım ve Avrasya Tüneli Projesi’nin (*Tüp Geçit Projesi* adıyla) “**Tehditler**” başlığı altında yer alması son derece önemli bir tespittir:

#### TEHDİTLER

*Ulaşım Projeleri, transit ulaşımın odak noktası olması*

- Çevre Kirliliği, yoğunluk artışı
- **Tüp Geçit Projesi**
- Transit Nokta Olma

- Proje sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi’nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslararası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk artırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Bu tespiti haklı çıkaran en güncel örnek, kamuoyunda silüet tartışmalarına yol açan ve büyük tepki toplayan **İstanbul 16-9** inşaatıdır.



Şekil 14. İstanbul 16-9 inşaatının Sultanahmet ardındaki görünümü

- Projeyle sahil yolundaki hemzemin (sinyalize) geçişlerin köprülü kavşaklar şeklinde dönüştürülmesi ve mevcut yol altyapısının ek şeritlerle otoyol düzeyine çıkartılması ile birlikte sahildeki park alanlarının %20 oranında azalacak olması, bu bölgedeki sosyal donatı dengesini bozarak hem Tarihi Yarımada'nın, hem de yakın yerleşimlerde yaşayanların sahil kesimindeki rekreatif (eğlence-dinlenme) amaçlı alanlarla ve denizle olan organik bağı zayıflatacak ve yaya erişimlerini azaltacaktır.
- Proje kapsamında yapılan ölçüm ve hesaplamalara göre **potansiyel olarak önemli ölçüde hava kirliliğine maruz kalabilecek bölgelerin içinde** bazı yerleşim yerleri ve az sayıdaki hassas arazi kullanımları (hastaneler) yer almaktadır. Bunların her birinde, genişliği yol kenarından 0 ile en fazla 75 metre arasında değişen dar bir yerleşim bandı etkiye maruz kalacaktır:
  - Kennedy Caddesi boyunca, Samatya ve Samatya Hastanesi bahçesi,
  - Yenikapı Feribot Terminalinin kuzeyi ve kıyı parkının doğu ucu,
  - D100 karayolunun yanında, Medipol Hastanesi yakınları ve
  - Uzunçayır Köprülü Kavşağı'na dek D100 boyunca uzanan alan.

Bu etki alanında yaşayan ailelerden yaklaşık 150-160 kadarının **orta vadede düşük seviyeli etkilere** maruz kalacağı, 75-80 kadarının ise **uzun vadede önemli etkilere maruz kalacağı** öngörülmektedir.

- Kent yaşamının sürdürülebilirliği bakımından ele alındığında bu projenin öncelikle üst ölçekli plan kararlarında ve bütüncül ulaşım çözümlerinde yeri olmayan, Ulaşım Ana Planı çalışmalarına sonradan eklenen (merkezi yönetim eliyle), kentin Tarihi Yarımada bölgesinde nüfus ile mekansal eğilimleri ve dolayısıyla her anlamda yoğunluğu arttırıcı etkileri doğuracağı son derece açıktır.
- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na (ÇDP) göre başta Tarihi Yarımada olmak üzere, kentin tarihi dokuya sahip alanlarında **lastik tekerlekli araç trafiğinin azaltılması ve yaya ulaşım akslarının oluşturulması** gerekmektedir.
- İstanbul 4 Numaralı Koruma Kurulu 19 Ağustos 2009'da (3191 Numaralı Karar) **projeyi oy birliğiyle reddetmiş** ancak aynı kurul 20 Eylül 2010'da (4110 Numaralı Karar) **-ret kararında konu edilen hiçbir gerekçenin değişmemesine rağmen- projeye onay vermişti**. Meslek odalarının yargıya taşınan bu karar hiçbir yönüyle akla uygun ve savunulabilir değildir.
- Sahil yolunda proje ile otoyol niteliğine dönüşecek güzergah boyunca Zeytinburnu ve Bakırköy ilçeleri başta olmak üzere Avrupa Yakası'ndaki kıyı kesimlerinde yer alan park, yeşil/açık alan, rekreatif alanlar gibi kamusal alanlarda prestijli ve ranta dönük yoğun yapılaşma baskılarının giderek artması söz konusudur. Halkın kullanım önceliğindeki bu kamusal alanların ileriki süreçte olası plan değişiklikleriyle kar getiren proje ve uygulamalara dönüşmesi, hem depreme hazırlıksız durumdaki İstanbul'un açık-kamusal alanlarının kaybına hem de halkın kamusal alanları kullanarak sosyal yaşama ve deniz kullanımına aktif katılımının azalmasına yol açacaktır.

Tüm bu değerlendirmeler ışığında Avrasya Tüneli Projesi ile çevresel ve kentsel gelişimin birbirini dengelediği sürdürülebilir bir ulaşım sistemi yerine ekonomik getirisi nedeniyle kamu yararı geri plana itilen, petrole dayalı ve karayolu öncelikli bir ulaşım politikasının benimsendiği söylenebilir. Kentsel planlama ve ulaşım bakımından 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 "tepeden inme" bir tercihi savunmaktadır. Oysaki kamusal alan, hizmet ve kaynak kullanımının böylesi projeler yerine uzun vadede kamunun yararını azami düzeyde gözetilen ve bütüncül planlara dayalı projeler için değerlendirilmesi gerekmektedir.

## 2.3. 3. KÖPRÜ PROJESİ

3. Köprü Projesi için söze başlamadan önce geçmiş bölümde bahsedilen bir konuyu, bir doğruyu yeniden hatırlatmakta yarar var: **köprüler tuzağı konusunu/doğrusunu...** Tıpkı ilk ve ikinci köprülerde olduğu gibi üçüncü köprü'nün de kısa süre içinde kendi trafiğini yaratacak olması ve belki de başka bir hükümet döneminde dördüncü köprü'nün yapılmak isteneceğini...



**Konumu ve Yapılış Gerekçesi:** Gebze ve Kınalı noktalarında TEM'den ayrılan yeni bir çevreyolu ile bağlantılı 3. Köprü Projesi'nin ayakları her iki yakada da birer doğal sit alanı olan Anadolu yakasında Poyrazköy, Avrupa yakasında da Garipçe Köyleri üzerine düşmektedir. Yapılma amacı kentin transit trafik akışını daha kuzeye taşımaktır. Oysa yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı sadece %2-3 dolayındadır ve bu pay, yeni bir transit ulaşım odaklı köprü yapımını gerektirmeyecek derecede düşüktür. Kentin içine yönelen transit trafiği bu orana eklense de sonuç değişmemektedir.



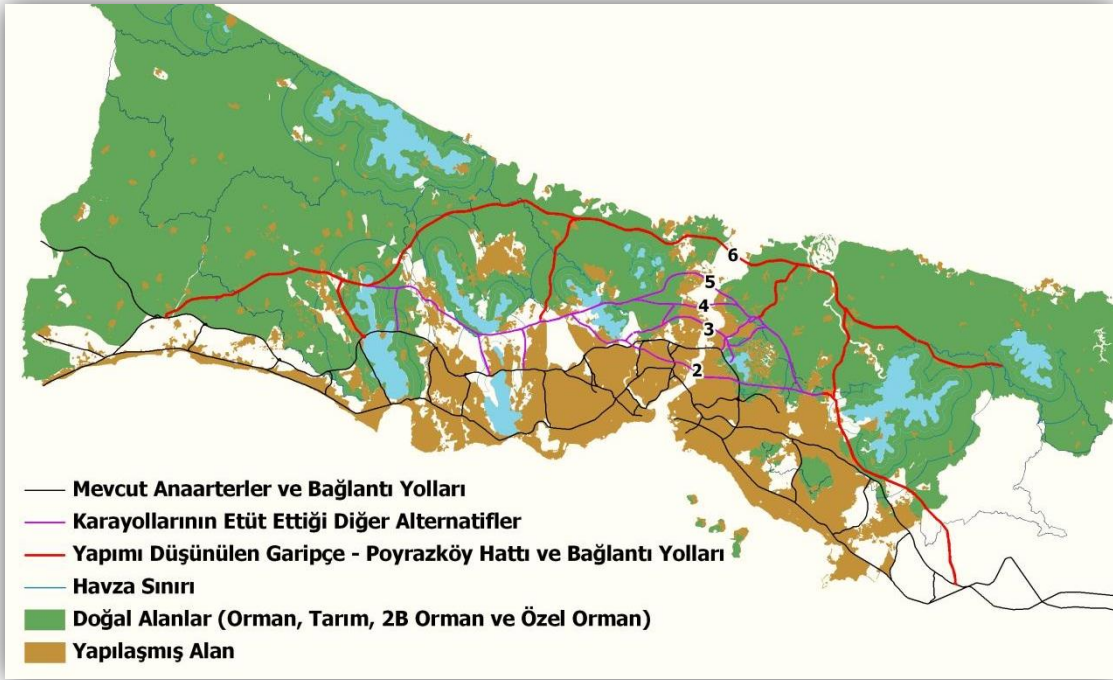
Şekil 15. Yapımı düşünülen üçüncü köprü'nün Boğaz geçiş hattı

### Gerçekte Devlet'in Tercih Ettiği Bir Proje midir?

3. Köprü Projesi için Karayolları Genel Müdürlüğü ve İBB çatısı altında olası güzergah alternatifleri etüt edilmiş ve bunun sonucunda 3. Köprü için kentin en kuzeyinden geçen ve en uzun mesafeli güzergah (Başbakan ve İBB Başkanı'nın helikopter gezisinin de etkisiyle) kabul edilmiştir. Doğal eşikler, kentin sürdürülebilir geleceği, il master plan kararları ve kent ulaşımı bakımından bağımsız akademisyenlerin, meslek odaları ve STK'ların ve çok sayıda farklı kesim ve kurumun karşı durduğu bu güzergaha ilişkin Karayolları Genel Müdürlüğü'nün hazırladığı ve kamuoyuyla paylaşılmayan etüt raporunda yapılan değerlendirme ise karşıt görüşleri destekler niteliktedir:

Üçüncü köprü güzergahının tespiti amacıyla **Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü**nce hazırlanan raporda 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” ifadesine yer verilmiştir.



Şekil 16. Proje için düşünülen 5 farklı güzergah

Ayrıca **DPT'nin**, 3. Köprü Projesi'yle ilgili sunduğu 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 verilmesinin “**Kamu adına verilecek trafik garantilerinin daha gerçekçi ve kamunun çıkarlarını azami düzeyde gözetecek şekilde belirlenmesi gerekmektedir.**” ifadesiyle yeniden değerlendirilmesi gerektiği açıkça belirtilmiştir.

### İstanbul Master Planı (ÇDP) 3. Köprü Projesi'ne Nasıl Bakıyor?

Ana ulaşım kararlarında, kuzeyde **üçüncü bir Boğaz köprüsüne yer verilmeyen** ve kesin bir dille karşı politikaların savunulduğu İstanbul Master Planı'nda (ÇDP), 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, **Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşmeleri oluşturan süreçlerin** tekrarlanmaması gerektiği vurgulanmıştır.

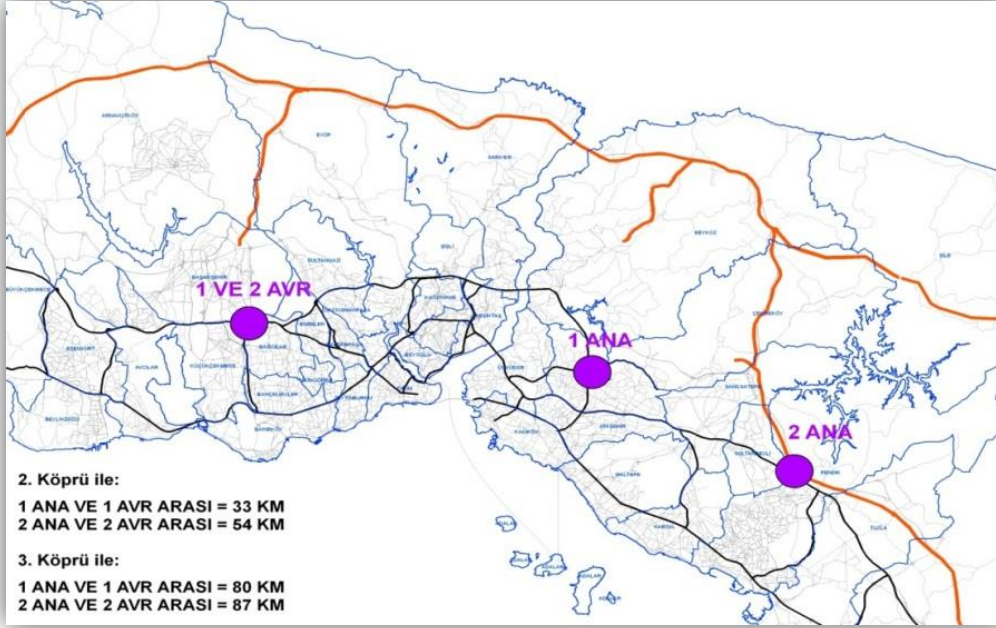
Ayrıca master plan ulaşım konusunda kuzeyde yeni bir boğaz köprüsü geçişini “**tepeden inme merkezi proje**” tanımla **bir tehdit olarak** kabul etmektedir.

Plana göre tek merkezlilik, boğaz geçişi talebini arttırmakta ve bu durum geçmişte olduğu gibi boğazın üçüncü defa karayolu köprüsü ile geçişini gündeme getirmektedir.

Planın 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 kuzeye yönelmeyecek şekilde** kurgulanmıştır.

### 3. Köprü Projesi'nin Ulaşım Bakımından Rolü Nedir?

İlk etapta uzun çevreyolu hattı ve bağlantı yolları nedeniyle kent içi trafikten yeterince trafik çekemeyecek olması ve transit trafiğin belirli oranda kuzeye transferi ile kısa vadeli değişimler gözlenebilecektir. Ancak kısa bir süre içinde bu yeni köprü ve güzergahı, yaratacağı çekim etkisi nedeniyle yeni yerleşim ve yapılaşmaların hareketliliğine hizmet eder hale gelecek ve kentin temel trafik sıkışıklığına ve yaka geçişlerindeki yoğunluğa çözüm yaratamayacaktır. Bugün yakalar arası yolculuk edenlerin belirlenen ana kavşak noktalarından ikinci köprü yerine üçüncü köprüyü tercih etmeleri halinde kat edecekleri mesafeler arasındaki farklar aşağıdaki haritadan kolayca anlaşılmaktadır.

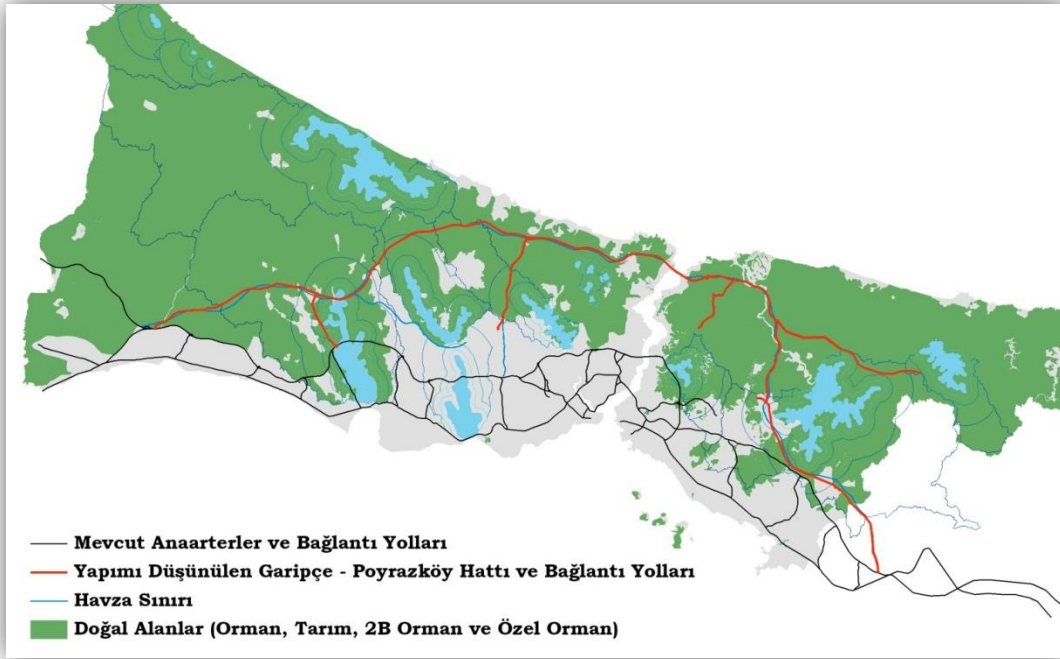


Şekil 17. FSM ve 3. köprü'nün yaka geçişlerindeki mesafe farklılıkları

Yük taşımacılığı bakımından bakıldığında ise temel sorunların köprülerdeki kapasitenin yetersizliğinden çok ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılarak, deniz ve demir yolu kullanımı ve yatırımlarının kısıtlı tutulması ve lojistik odakların ve ulaşım bağlantılarının kent içinde kontrolsüz- dağınık bir şekilde bulunması olduğu bilinmektedir. Bu açıdan önemli olanın boğaz geçişlerindeki transit trafik yükü değil, lojistik odakların (limanlar, hava alanları, otoparklar, haller, antrepolar...) kente ve bölgesel ulaşım ağına entegrasyonu dikkate alındığında 3. Köprü Projesi'nin bu amaca hizmet etmeyeceği son derece açıktır.

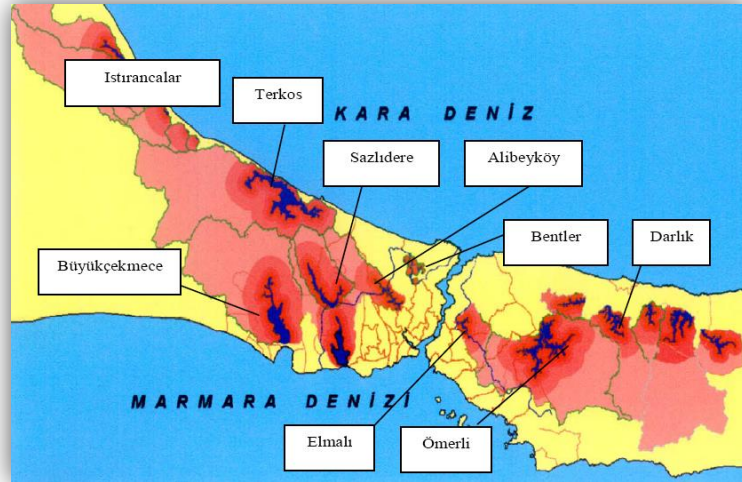
### 3. Köprü Projesi'nin Çevresel Etkileri Neler Olacak?

Projenin doğal çevreye etkileri, kentin mevcut yerleşim alanları ile Karadeniz kıyısı arasında **orman alanları, su havzaları, kumullar, barajlar ve bentler, tabiat parkları, arboretum (Botanik bahçesi), rekreasyon (eğlence-dinlenme) alanları, endemik (başka yerde yaşamayan) bitki ve hayvan türlerinden oluşan farklı ekosistemlerin bir arada bulunduğu bir ekolojik bütünlük alanı** üzerindeki değişimler ve kentsel yaşam kalitesindeki olumsuz yansımalarla kendini gösterecektir.



Şekil 18. İstanbul'un ekolojik/doğal bütünlük alanı üzerinde 3. köprü ve bağlantı yolları

Kuzey ormanlarının 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. Ormanlar, barındırdıkları içme suyu havzaları ile birlikte ele alındıklarında, İstanbul'un sürdürülebilir gelişimi açısından vazgeçilmez öneme sahip ekolojik kuşak ve koridorların ana bileşenlerini oluşturmaktadır ve başka bir alanda yeniden –sayıca fazla olsa dahi- dikilmeleri kesinlikle çözüm değildir.



Şekil 19. İstanbul'un su havzaları

- Köprü ve bağlantı yollarının kısa süre sonra kendi trafiğini yaratarak egzoz salımlarını arttıracığı ve yeni yol-bina yapılaşmalarını tetikleyerek doğal alan tahribatına yol açacağı düşünüldüğünde, İstanbul üzerindeki **ısı adası etkisinin katlanarak artacağı** öngörülmektedir.
- 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.



Şekil 20. Ömerli Havzası'nda (Baraj gölü çevresinde) 3. Köprü Projesi yol çalışmaları, 2011

- Boğaz Köprüsü güzergahına bağlanacak ana ve ikincil yollar, kuzey ormanları ve çevresindeki yaban hayatı olumsuz etkileyecektir. Kenarları bariyerle çevrili otoyollar doğrudan yaban hayvanlarının yaşam alanlarını parçalayarak, hayvan türlerinin İstanbul'un kuzeyindeki yayılış alanlarını kısıtlayacaktır.
- 2010'da Çevre ve Orman Bakanlığı için hazırlanan resmî bir rapora göre 3. Köprü Projesi kapsamında İstanbul'da kesilen ve kesilecek toplan ağaç sayısı 2,5 milyonun üzerinde, kesilmeyi bekleyen ağaç sayısı ise 1,6 milyondur. Yok olacak toplam ormanlık alan 16 milyon metrekaredir.
- Kesilen ağaçlar ile orman alanlarının havadaki zehirli karbon çekimi azalacak, baskı altına girecek ormanlar etkinliklerini düşüreceklerdir.
- Boğaz Köprüsü yapıldığı takdirde, FSM Köprüsü sürecinde yaşandığı gibi **“orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle”** bazı alanların orman sınırları dışına çıkarılması yönünde baskılar artacaktır. Nitekim Anadolu Yakası'nda, TEM Otoyolu'nun geçtiği bölgede, orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle 11856 hektar alan orman sınırları dışına çıkarılmıştır. 2B alanları, özel ormanlar ve tarım alanları bu süreçten ilk olarak etkilenecek alanların başında gelmektedir.
- Köprü ve bağlantı güzergahları için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işlemi sonucunda hattın geçeceği ve doğrudan/koşulsuz etkilenecek olan bölgede:

- \* 680 ha doğal sit alanı,
- \* 931 ha tarım alanı
- \* 2,5 milyondan fazla ağaç
- \* 1453 ha'lık orman alanı



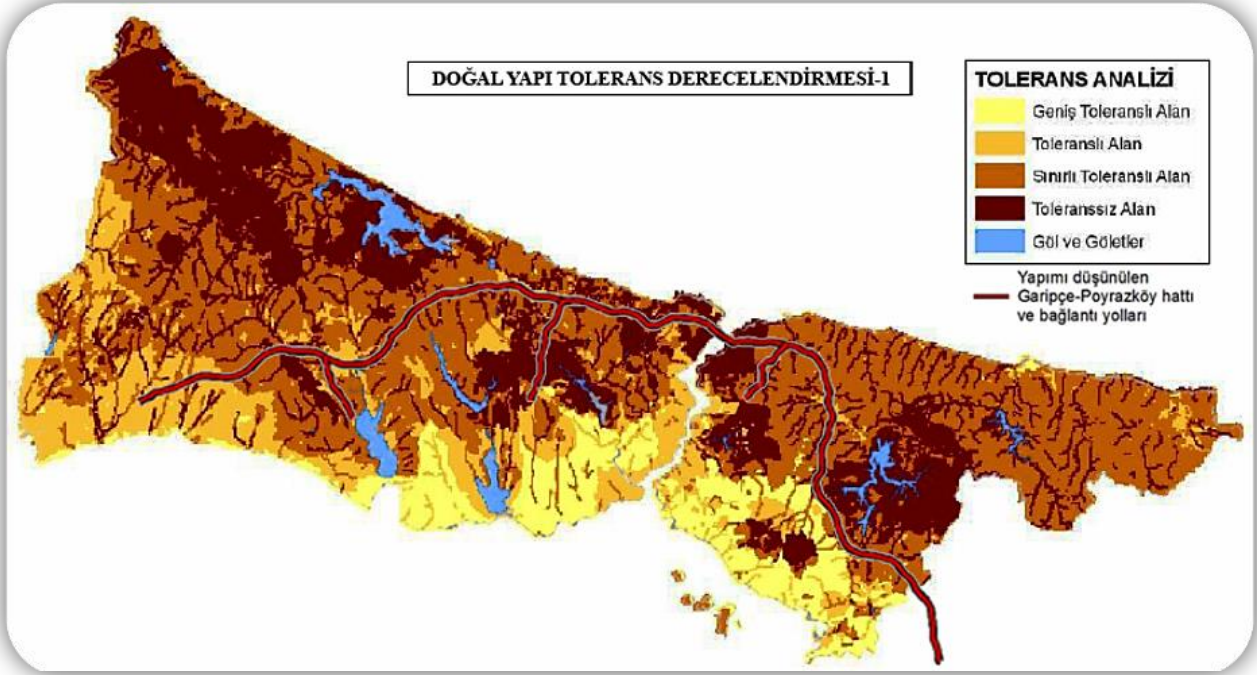
tamamen yok olacaktır.

Şekil 21. TEM'den bir görüntü

- Büyük ekolojik yaşam ortamlarının yapılacak yollar ile daha küçük yaşam ortamlarına bölünmesiyle söz konusu ortamların kullanım şekillerinin değişmesi riski doğacak ve yoğun trafiğin gürültüsü ve egzoz salımı **(Hava kirliliğine yol açan atıklar bakımından taşıt egzozlarının**

kirletici payı (%47), sanayi ve evsel atıkların toplam kirletici payından (%35) bile daha fazladır) bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesine neden olacaktır.

- İBB Doğal Yapı Analizi Grubu'nca yapılan araştırmalar sonucunda oluşturulan haritalar, 3. Köprü Projesi'nin kente çevresel açıdan ne gibi zararlar verebileceği ya da ne kadar uygun olup olmadığı sorularını yoruma gerek bırakmadan açıkça göstermektedir:
  - 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.



Şekil 22. Doğal yapı tolerans derecelendirmesi (JPG formatı yok...)

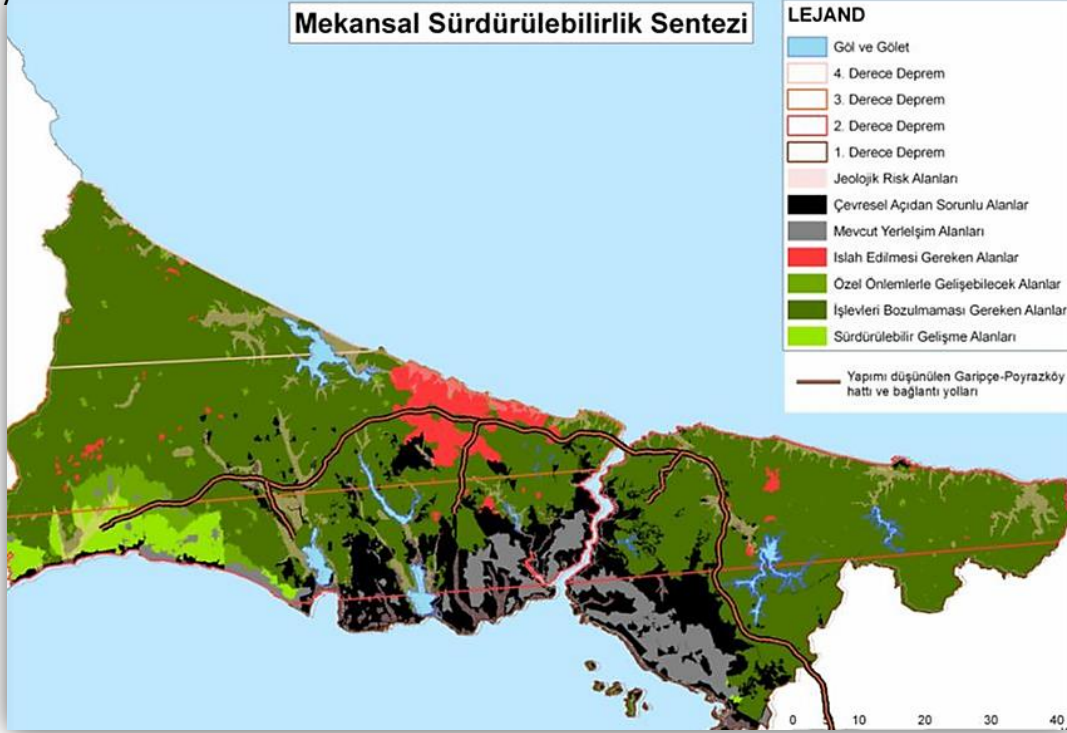
- Proje güzergahı kentin kuzey coğrafyasında başta **önemli ekolojik alanlar** olmak üzere çok sayıda **su havza alanı ve mutlak korunması gerekli doğal kaynak alanı** üzerinden geçmekte, kentin ekolojik bütünlüğünü parçalamaktadır.





Şekil 23. Doğal eşik sentezi (JPG formatı yok...)

- Mekansal sürdürülebilirliğin araştırıldığı çalışma sonucu oluşturulan harita üzerinde 3. Köprü Proje güzergahının kat ettiği alana bakıldığında neredeyse tümüyle “işlevleri bozulmaması gereken alanlar” üzerinden geçtiği görülmektedir. Güzergahın mevcut yerleşim alanlarından kopukluğu ve doğal kaynaklar üzerine baskın gelen yer seçimi bu olumsuz sonucu yaratmaktadır.



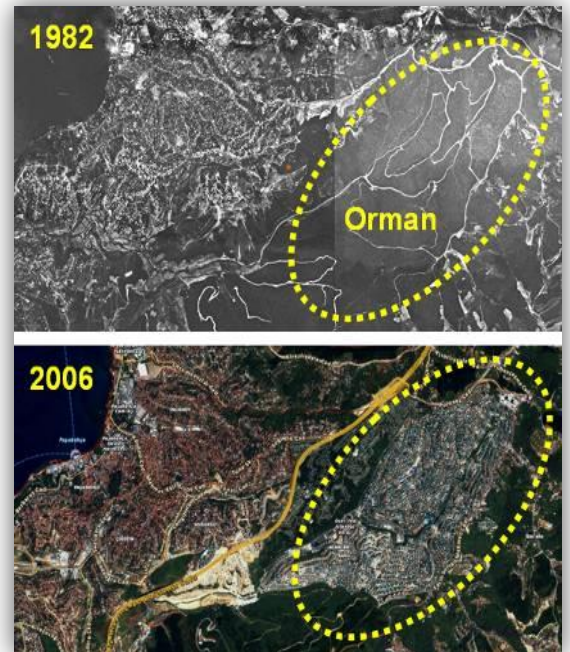
Şekil 24. Doğal eşik sentezi (JPG formatı yok...)

### Üçüncü Köprü'nün Kente Olası Diğer Etkileri:

- Köprü Projesinin kentin sosyal dokusunda yaratacağı etkiler:
  - Kent merkezinden çeperlere yeni göç hareketleri
  - 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 ve bu süreç sonucunda, kentin dengeli ve sürdürülebilir ulaşım-gelişim politikalarının uygulanışını zorlaştıracaktır.

- İlk iki köprü ve bağlantı yolları ile yaratılan karayolu hareketlilikleri, göç eğilimlerinde itici rol oynayarak, sosyal açıdan önemli sorun alanları yaratmıştır. Bu alanların başında gelen kapalı siteler, ana ulaşım bağlantıları ile doğrudan ilişki içindeki yer seçimi ve özel araç sahipliğine bağımlı ulaşım tercihleriyle izole bir yaşam anlayışı yaratmıştır.

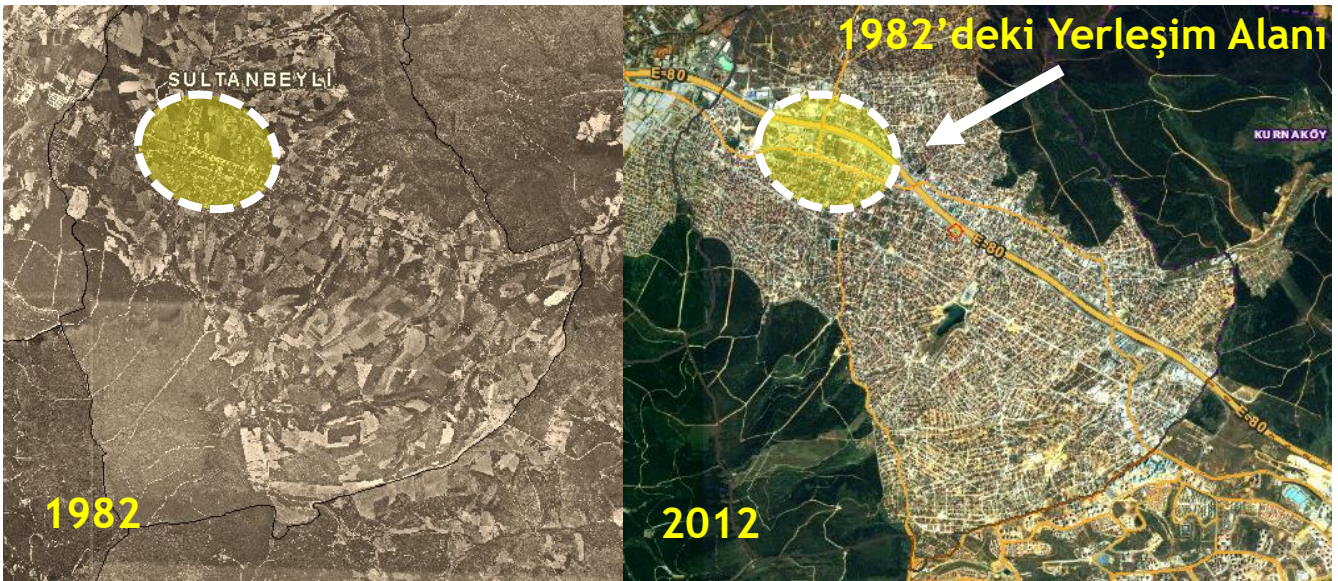


Bu açıdan bakıldığında 3. Köprü Projesi bu eğilimleri ve sosyal kopukluğu arttırıcı etki yaratacaktır.

Şekil 25. Beykoz'da Orman Alanları Üzerinde Kurulu ve Karayolu Erişimli Kapalı Siteler (Acarkent)

- FSM Köprüsü ve bağlantı yollarının yapımından sonra Göktürk ve Çekmeköy yerleşimleri, 2B arazilerinin varlığı ve geniş arazilere ulaşılma imkanı sundukları için yatırımcıların dikkatini çekerek,
  - kapalı sitelerin yoğun olarak bulunduğu,
  - orman karakterini yitirmiş,
  - toplumsal olarak da parçalanmış alanlar haline gelmişlerdir.

**Bugün orman alanlarındaki konutların %84'ünü, 2B alanlarındaki konutlarınsa %44'ünü ağırlıklı olarak kapalı siteler ve üst gelir gurubu yerleşimler oluşturmaktadır.** Kuzeyde yeni bir köprü ve bağlantı yollarının gelişimi bu yapılaşma biçimini teşvik edecek ve kuzey kesimlerde yaratacağı karayolu hareketliliği ile oluşacak yeni yerleşim alanları üzerinden sosyal yapıyı daha da çözümsüz bir noktaya taşıyacaktır.



Şekil 26. 1982'den günümüze Sultanbeyli'deki mekânsal yayılma

- İstanbul'da son 10 yılda nüfusu en fazla artan ilçelerin (Ümraniye, Büyükçekmece, Sultanbeyli, Arnavutköy, Çekmeköy, Gaziosmanpaşa başta olmak üzere) aynı zamanda kuzeye doğru genişleme alanlarına (**2B, özel orman, kırsal yerleşimler, tarım alanları...**) sahip olmaları, 3. köprü ve bağlantı yollarının yapımından sonra bu alanların da yapılaşma baskısı altına gireceğini ve nüfus artışının katlanarak artacağını açıkça ortaya koymaktadır.



Şekil 27. İstanbul'da 2B Alanlarının Yoğunlaştığı Bölgeler (JPG formatı yok...)

- Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nin bu konuya ilişkin yaptığı hesaplamalara göre kentin kuzeyinde 3. Köprü Projesi sonrası yapılaşmaların önüne geçilemediği takdirde en iyimser hesaplamalara göre **7,3 milyonluk bir nüfus artışı** söz konusu olacaktır. Böylece **nüfusun 21 milyona ulaşması kaçınılmaz olup**, kentin artık sürdürülebilir ve sağlıklı yaşam koşullarını sunamayacağı bir durumla karşı karşıya kalınacaktır. Son 30 yıl içinde havza alanlarında yaşanan sanayi ve özellikle de konut alanındaki artışlar bu tehlikenin sürdüğünü göstermektedir.

Yıl	Sanayi Alanı Gelişimi (ha)	Sanayi Alanı Artış Hızı (%)	Konut Alanı Gelişimi (ha)	Konut Alanı Artış Hızı (%)
1980	722	100	402	100
1985	550	76	3.333	829
2005	1.971	273	18.682	4.647

Tablo 5. Tarihsel Süreç İçinde Havza Alanlarında Yapılaşma

- Projenin en önemli motivasyonlarından birini hiç şüphesiz yaratacağı ekonomik pazar alanı oluşturmaktadır. İstanbul'un kuzey kesimindeki yapılaşmaya açılacak alanlar, 3. köprü ve bağlantı yolları sonrasında yeni nüfus ve yatırımlarla çeşitli alt ve üst yapı hizmetlerine sahip olacak ve bu alanlarda yıllarca sürececek hızlı bir inşaat süreci yaşanacaktır. Yapılan hesaplamalar bu yeni alt ve üst yapı gelişmelerinin ekonomik değerinin yaklaşık olarak **350 milyar dolar** olduğunu ortaya koymaktadır. Bu durumun sermaye ve iktidar açısından en çekici **neredeyse el değmemiş bir alanda** -sıfır değerden- 350 milyar dolarlık bir pazara ulaşıyor olmasıdır.
- Geçtiğimiz yıl sonunda hükümet tarafından duyurulan kentin kuzeyinde **2 yeni şehir** ve **Kanalistanbul** adlı projelerin konumları dikkate alındığında kentin kuzeyindeki bu yeni projelerin 3. Köprü Projesi'nin yeterince trafik çekemeyecek olması ve etrafında bu güzergahı kullanacak yeterince yerleşim alanı olmayışı gibi sorunları da ortadan kaldıran, projeye zemin hazırlayan yapıda oldukları da anlaşılmaktadır.

#### 2.4. TAKSİM MEYDANI YAYALAŞTIRMA PROJESİ

İstanbul'a dair geliştirilen son ulaşım odaklı proje ise geçtiğimiz günlerde belediye meclisinde oy çokluğu ile kabul edilen "**Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi**"dir. Bugünkü Taksim Gezi Parkı üzerinde yeniden yapılmak istenen **Taksim Topçu Kışlası**'nı da içeren bu yayalaştırma projesi kamuoyunda son derece ciddi ve olumsuz eleştirilerin hedefi haline gelmiştir.

Proje ile birlikte Taksim Meydanı'na bağlanan Tarlabaşı Bulvarı, Cumhuriyet, Mete, Sıraselviler ve İnönü Caddelerindeki araç trafiği meydana giriş bölgelerinde dalış tünelleri ile yerin altına alınarak meydan

tamamıyla yayalaştırılmaya çalışılacak ve ayrıca günümüzde Gezi Parkı olarak bilinen alanda 1939 yılında yıkılan Taksim Kışlası'nın (diğer adıyla Halil Paşa Topçu Kışlası) aslına uygun olarak yeniden inşaat edilmesi sağlanacaktır.



Şekil 28. Taksim Meydanı'nın yayalaştırılması için yer altına alınacak trafik akışları ve kışla yapılması düşünülen Gezi Parkı Alanı

Trafiğin yerin altına alınması ve kışla binasının yeniden inşaatı dışında karar geliştirilmeyen proje gerek karar alma süreci gerekse proje üretim ve kapsamı nedeniyle çok sayıda eleştiriye konu olmuştur. Projeye ilişkin genel eleştirilerin ortak özelliği ise Taksim Meydanı'nın yayalaştırılması ve bu anlamda bir proje üretilmesi gerektiği yönündedir.

#### Projeye ilişkin temel itiraz ve eleştiriler:

- Meydanın çok yakınında büyük istinat duvarlarıyla dik bir şekilde araç trafiğini meydanın altına almanın, büyük oyuklar yaratma ve bu nedenle yayalar, servis yolları ve yer üstü hareketliliğini göz ardı etmenin günümüzün meydan düzenleme yaklaşımlarına uygun olmadığı,
- Meydana çok yakın noktalarda uzunluğu 70-80 metreyi bulan dalış tünelleri ve bu tünelleri çevreleyen istinat duvarları nedeniyle insanların bir kaldırımdan diğerine geçemeyecek olması, yoğun insan ve hizmet hareketliliğinin olduğu meydana giriş caddelerinin bu nedenle yok edilmesi,



## Şekil 29. İBB'nin Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi

- Meydanın altındaki giriş ve çıkış yollarının özellikle trafiğin en yoğun olduğu sabah ve akşam saatlerinde sürekli bir doluluk, düşük hız, yakın takip ve yüksek talep baskısı altında çalışması kaçınılmaz olduğundan projenin yaratacağı düşünülen geçiş rahatlığı ve ekonomik avantajların yerini **artan egzoz salımı, tünel girişlerinden geriye doğru uzayacak kuyruklanmaların** alacak olması,
- Bu tünellerin geri bölgelerinde sabah ve akşam zirve saatlerde oluşacak kuyruklanmalar ve sıkışık trafik nedeniyle çevre yerleşim alanlarındaki iç/yan yollara bu sıkışık trafikten yönelimler olacağı için, proje alanına komşu alanlarda dolaylı bir trafik artışı yaşanacak olması,
- Yayalaştırma adı altında meydan sınırlı yaya erişimi sağlandığından insanların meydana ulaşmak için daralan kaldırımlarda sıkışacak olması,
- Meydan'ın yaya erişimi bakımından sınırlandırılması ile şenlik, tören, kutlama veya gösteriler için kullanılmayacak olması,
- Araçlarla meydan bölgesine gelenlerin tünellere girecek olması ve tıpkı bir otoyol kavşağında olduğu gibi şehirle bir ilişkileri olmadan tabelaları izleyerek yönlerini bulmaya çalışacak olmaları,
- Meydan bölgesine araçlı ulaşımın, işyerleri ve konutların servis ihtiyaçlarının ve inme-binme faaliyetlerinin yeterince iyi çözümlenmediği,
- Tartışma yaratan Taksim Kışlası'nın projeye dahil edilmesindeki örtülü amacın **Taksim'e cami kazandırmak** olduğu *(Bu konuda Taksim Maksem'i arkasındaki otopark alanına cami yapımını öngören plan değişikliği yargı kararıyla iptal edilmiştir. Ancak tarihi kışlalarda Osmanlı geleneği gereği bir cami yer aldığından ve bu kışlanın da yıkılmadan önce küçük ölçekli bir camisi var olduğundan Taksim Meydanı'nı yayalaştırma fikrine kışla yapımının da eklenmesinin böylesi bir amaca hizmet edebileceği öngörüsü de uzmanların öne sürdüğü bir diğer eleştiri noktasıdır),*



### Şekil 30. Taksim (Topçu) Kışlası

- **Taksim Gezi Parkı'nın yerine Taksim Kışlası'nın yapılacağı olması:**

Bu eleştirinin dayandığı temel, gerek işlevini yitirip yerine 1939'da yıkılan Taksim Kışlası'nın yapılacak olması, gerekse bu yapılırken kent belleğinin son 60 yılında iz bırakan ve meydanla doğrudan ilişkili tek park ve açık alan olması nedeniyle Gezi Parkı'nın korunması ve özgün niteliği ile **bir kültür varlığı olarak tescil edilmesi** gerektiği düşüncesidir. Bu noktadan bakıldığında Taksim Meydanı Yayalaştırma Projesi'ne sadece Gezi Parkı'nın kaldırılması nedeniyle bile karşı gelenebileceği ortaya koyulmakta ve bu itiraz çok sayıda temel gerekçe ile savunulmaktadır. Şöyle ki,

#### **Taksim Gezi Parkı,**

- Uluslararası şehircilik ve mimarlık tarihinin tanınmış isimlerinden, şehirci- mimar Henri Prost tarafından 3 yıllık bir çalışmayla tasarlanmış, törensel ve anıtsal bir alan olma özelliği ile önemli bir **kamusal alan**,

- Erken Cumhuriyet döneminin kültür ve kent anlayışını temsil eden **simgesel bir mekân**,

- Kentsel ölçekte yeşil sistem oluşturan bütünsel yapının yaşayan ve kentliler tarafından benimsenerek kullanılan bir ögesi olarak **kentsel açık alan**,

- Farklı dönemsel park tasarımları arasında döneminin tasarım anlayışını temsil eden nitelikli bir **açık alan**,

- Tek tek tescil edilerek özenle korunması gereken ulu çınar ağaçlarıyla **tarihsel ve estetik bir mekân**,

Şekil 31. Gezi Park'ında kırmızı renkle işaretlenen ağaçlar



- Farklı dönemlerin yaşam alanı olarak kentlilerin kolektif belleğinde yer etmiş olmasıyla anı mekânı olma ve İstanbul'un en önemli meydanlarından Taksim Meydanı ve çevresi ile bütünleşerek Taksim'in mekânsal niteliğini belirlemesiyle kent ve çevre kimliğine katkıda bulunan **bir ortak kullanım alanı...**

özelliklerine sahiptir.

### 3. İSTANBUL İÇİN ÇÖZÜM YAKLAŞIMLARI

#### İdeal Ulaşım Sistemi Nasıl Olmalıdır?

İstanbul'da yapılacak her türlü ulaşım yatırımında **öncelik toplu ulaşımaya dayalı, yeni ulaşım talepleri ve yapılaşma baskıları yaratmayan**, aksine var olan ulaşım taleplerini yöneten ve kamu yararını gözetecek nitelikte olmalıdır.

**İstanbul'un kuzeyindeki ekolojik bütünlüğü ve kentsel alandaki tarihi-kültürel dokusunu bozmayacak**; doğu-batı yönündeki doğrusal gelişmeyi destekleyen raylı sistemlerin temel alındığı, deniz ulaşımının payının artırılarak karayoluyla da desteklendiği entegre bir toplu ulaşım ağı gerekmektedir.

Yakalar arasında nüfus ve istihdam dengesini gözeterek lojistik ve transit trafiğin kentsel ulaşımaya bütünlüğünün sağlanması, hizmet ve yönetim kalitesi yüksek, **insan ve yaşanabilir çevre odaklı** bir ulaşım sistemi gerekmektedir.

**Bisikletli yolcuğun** güvenli, ekolojik ve neredeyse ücretsiz tek ulaşım türü olduğu hatırlanmalı ve yerel yönetimlerce geliştirilen bu yöndeki projelerin halkın kullanımına sunulması, teşvik edici yöntemler ile geliştirilmesi ve toplu ulaşımada bisikletli yolculuğun bir arada yapılabilmesi son derece önemlidir.

#### Gerekli Çözüm Yaklaşımları Neler Olabilir?

- ✓ Uygulamaya konulacak projeler ve yeni düzenlemelerin kullanıcılara ve konunun uzman kurum ve kuruluşlarına karar verilmeden önce ve yeterli bilgiyi içerecek şekilde duyurulması, açık ve katılımcı proje süreçlerinin işletilmesi,
- ✓ Kısa ve orta dönemde mevcut yolların daha etkin kullanılmasını sağlayacak düşük maliyetli trafik mühendisliği önlemlerinin alınması (**yayalaştırma, ücretli geçiş, otopark düzenlemeleri, sinyalizasyon vb**),
- ✓ Eldeki kaynakların ve hizmet altyapısının daha verimli ve sürdürülebilir kullanımı için verimsiz İETT/ÖHO ve minibüs hatlarında düzenleme yapılması ve böylece ulaşım sisteminin verimliliğinin artırılması,
- ✓ Ulaşım altyapısının kapasitesini aştığı akslarda (**trafiği oldukça yoğun olan Ataşehir'de finans merkezinin kurulması, Maslak-Büyükdere aksında ve Mecidiyeköy'de yeni ve yüksek katlı yapıların yapılması, vb.** ) yoğun yapılaşmalardan kaçınılması,

- ✓ Toplu ulaşımda türler (karayolu, raylı sistemler ve denizyolu) arasında entegrasyonun sağlanması ve kentin önemli noktalarında bu türler arası aktarmalara olanak veren ve **ticari değil ulaşım odaklı transfer merkezlerinin** yapımı,
- ✓ 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, meydanlarına ve tarihi bölgelerine girişlerinin azaltılması**,
- ✓ **Başta Taksim Meydanı yayalaştırma Projesi olmak üzere**, kentin farklı noktalarındaki benzer öneme sahip ve yayalaştırılması gerekli meydan alanlarında (Kadıköy, Eminönü, Üsküdar, Beşiktaş... gibi) araç trafiğinin bütünüyle yer altına alınmasından çok, bu alanlara insanların erişimini raylı sistem ve deniz ulaşımına dayalı toplu ulaşım ile sağlayacak çözümlerin geliştirilmesi, özel araç girişlerini caydırıcı ücretlendirme politikalarının uygulanması (**Londra kent merkezinde olduğu gibi**),
- ✓ Başta toplu ulaşım araçları ve hizmet altyapısı olmak üzere tüm kentsel ulaşım sisteminin fiziksel engelliler, yaşlılar ve diğer dezavantajlı insanlarca rahat kullanımının sağlanması, bisiklet kullanıcıları için toplu ulaşım araçlarının kullanıma açık/elverişli olması (**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**)



Şekil 32. Paris'te kent içi bisiklet istasyonu ve Japonya'da güneş enerjili bisiklet şarj ve park istasyonu

- ✓ 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,





### Şekil 33. Kent İçi Ulaşımda Otobüslere Ayrılmış Şerit Uygulamaları

- ✓ Kenti doğu-batı aksında kat eden ve toplu ulaşım ağının ana omurgasını oluşturacak olan bir raylı sistem ağının kurgulanması ve bu bağlamda Marmaray'ın en kısa sürede tamamlanarak bu omurgayı desteklemesi,
- ✓ Yakalar arası nüfus ve istihdam dengesinin arazi kullanım planlarıyla sağlanarak, yaka geçişlerindeki yolculuk taleplerinin azaltılması ve bunun toplu taşımayı özendirici ulaşım politikalarıyla desteklenmesi,
- ✓ 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 (*Deniz ve demiryolu ulaşımının karayolu ile birlikteliğini ve daha verimli bir taşıma kapasitesi sağlayan Ro-Ro ve Ro-La uygulamaları ile 2. köprü üzerindeki transit trafik yükünün azaltılması sağlanabilir*),



Şekil 34. Yük taşımacılığının karayolundan deniz yoluna aktarıldığı Ro-Ro ve raylı sistemlere aktarıldığı Ro-La uygulamaları

- ✓ 2012'de İDO'nun planları arasında yer alan Ro-Ro projesi çevreci bir proje olması yanında FSM Köprüsü üzerindeki yük akışını azaltacak olması ile kent ulaşımında zaman ve yakıt tasarrufu sağlayabilecektir (**Örneğin**, tırlar hiç İstanbul trafiğine girmeden, Ambarlı'dan kalkan Ro-Ro gemileriyle Bandırma, Bursa ve Eskihisar'a ya da Pendik ve Gebze'den Ambarlı'ya bu sistem sayesinde yük taşıyabileceklerdir).
- ✓ 2 yıl içinde faaliyete geçirilmesi öngörülen Marmaray Projesi **halkın yaka geçiş talebini büyük ölçüde karşılayabilecekken**, yaklaşık 5 yıl sonra hizmete açılacak olan ve içinde toplu ulaşımın yer almadığı ve bu nedenle Marmaray Projesi ile taban tabana zıt nitelikteki **Avrasya Tüneli Projesi'nin** etkin ve uzun ömürlü bir çözüm sağlayamayacak olması nedeniyle de **uygulamadan kaldırılması**,

- ✓ Marmaray projesinin tamamlanması, İDO'nun Ro-Ro seferleri ile yük taşımacılığındaki yatırımları, 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 üçüncü bir köprü projesi yerine ancak ve ancak **raylı tüp tünel projesi geliştirilmesi** düşünülmelidir.
- ✓ Marmaray Projesi sonrasında işlevsiz kalacakları için farklı kullanımlara dönük plan değişikliklerine konu olan **Haydarpaşa ve Sirkeci gar binalarının** toplumsal ve kentsel bellekteki yerlerinin zedelenmemesi, birer kültürel miras oldukları dikkate alınarak yerel yönetimin ilgili meslek odaları, akademisyenler ve ulaşım uzmanlarıyla bir araya gelerek bu yapıların geleceğini sermaye yatırımlarından önce belirlemesi (Örneğin bu gar binalarından belirli aralıklarla tematik tren yolculuklarının yapılması ile işlevleri sürdürülebilir).

#### 4. İSTANBUL'U EKÜMENOPOLİS'İN DİLİYLE ANLATMA

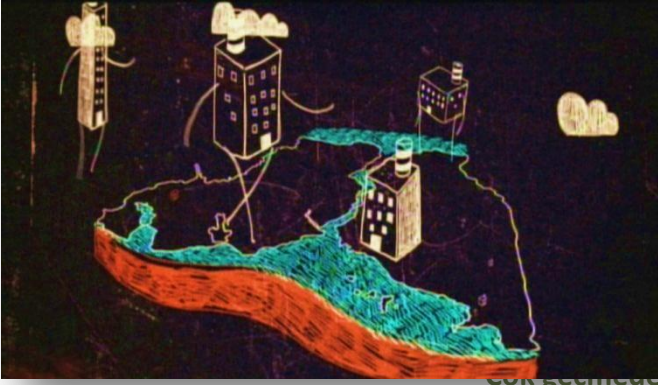
**Ekümenopolis**, 1967 yılında Yunanlı şehir plancısı Constantinos Doxiadis tarafından ortaya atılan, günümüzün kentleşme ve nüfus artışı hızları göz önüne alındığında, gelecekte dünyadaki bütün kentleşmiş alanların ve megapollerin kuşaklar halinde birbirleriyle birleşeceği ve tek bir şehir oluşturacağı fikrini temsil eden bir terimdir.



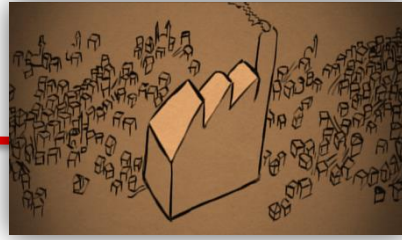
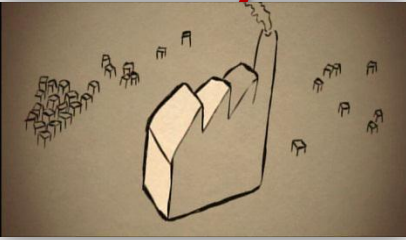
**Marshall yardımları olmasaydı biz nasıl yol yapar, petrole bağımlı olurduk?**

**1970'ler, ilk köprüyle tanışma...**





çok geçmeden ikincisiyle tanıştım...



Artan nüfus, artan bina ve artan araba...

## 2. köprü çözüm müydü?



Göç, gecekonu ve üstüne TOKİ...



Uzakta kapalı siteler,  
yakında kimliksiz kentler...

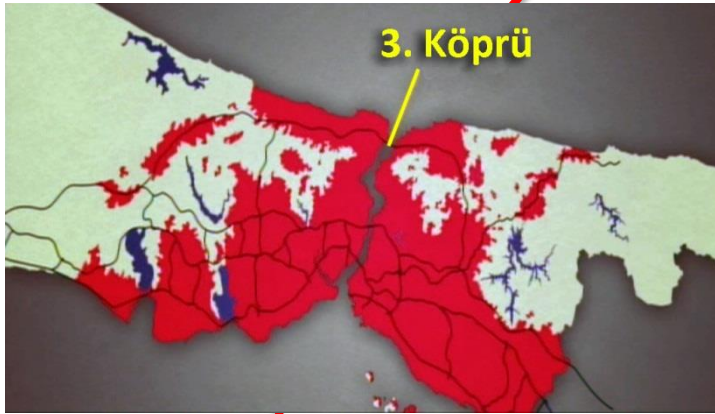
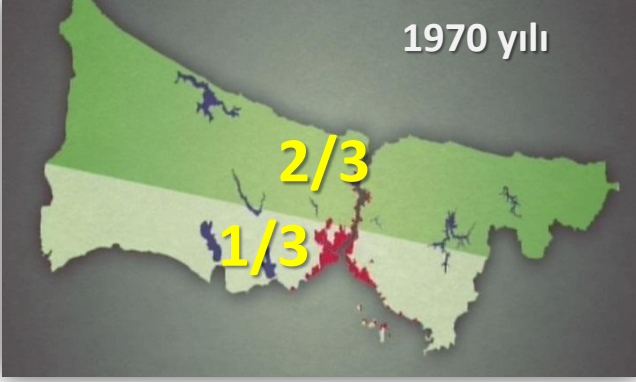


İstanbul'un kanatları (uydu kentleri)...



Komşuluk nerede? Yerde toprak kaldı mı?

Ben hangi binada yaşıyordum?



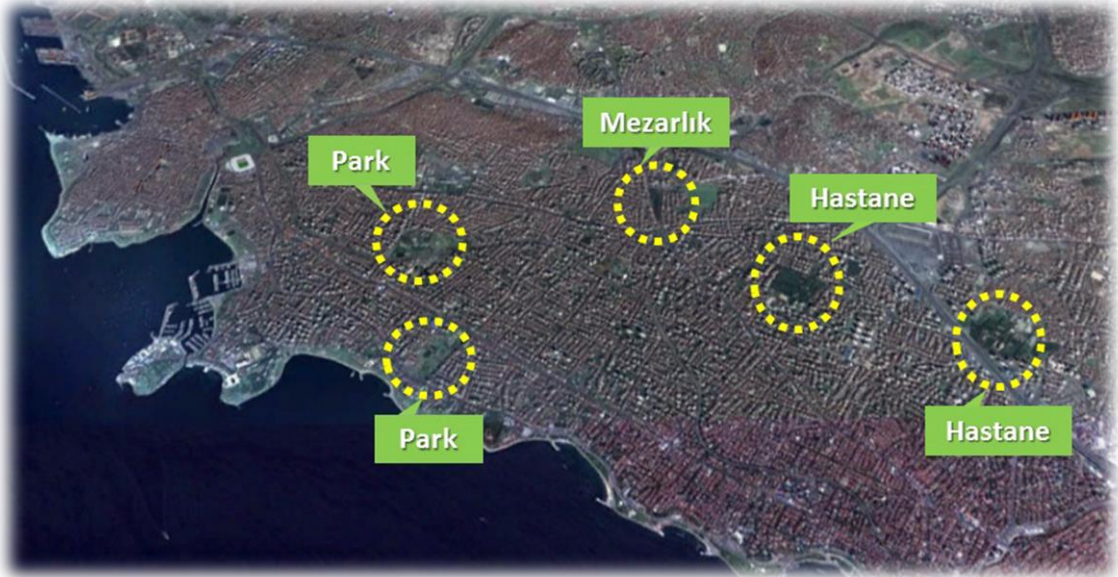


## 5. AKLA GELEN SORULAR?

- ✓ Neden İstanbul taşıyabileceği maksimum nüfus ve yapılaşma alanlarına erişmişken kentin kuzeyinde ve su havzaları içinde iki yeni şehir, üçüncü köprü ve dev hastane, üniversite ve benzeri yapılaşmalar önerilir, savunulabilir?
- ✓ Olası bir İstanbul depreminin sadece İstanbul'u değil tüm Türkiye'yi kaosa sürükleyebileceği ortadayken Kocaeli depreminden bu yana afet anında sığınma ve çadır alanı olarak belirlenen açık alanların yarısı nasıl plan değişiklikleri ile yapılanmaya açılır?
- ✓ Van depreminde sayısı İstanbul gibi şehirlerle kıyaslanamayacak kadar az insana çadır kent kurma ve barınma sorunlarını çözme konusunda ne denli büyük sorunların yaşandığı bilindiği halde İstanbul'da açık alanların neden inadına inşaat ve rant alanlarına dönüştürüldüğünün açıklamasını yapabilen var mıdır?
- ✓ Kent belleğini yaşatma adına Taksim Kışlası'nın ihya edilmesi savunulmadan önce kentin tarihi ve doğal silüetini, dokusunu bozan gökdelenlerin yıkılması, yenilerine izin verilmemesi gerekmez mi?
- ✓ Planlama, mimarlık, inşaat ve benzer alanlarda çalışan meslek insanlarının kente büyük etkiler yapacağı baştan bilinen ve bağımsız bilim uzmanlarınca gündeme geldiklerinde reddedilen projeleri (***İstanbul Sapphire, Zorlu Center, Mecidiyeköy Likör Fabrikası arazisinde yapılmak istenen kuleler, Kadıköy sahilindeki Corner Otel, Trump Tower, Ali Sami Yen Stadı arazisinde yapılmak istenen kuleler, Zeytinburnu'nda yapılan İstanbul 9-16 kompleksi, Avrasya Tüneli Projesi, 3. Köprü Projesi, Beşiktaş sahilindeki 7 yıldızlı otel ve daha onlarcası...***) nasıl savundukları ve altına imza attıkları? (***Parantez içindeki plan, proje ve uygulama alanları ile ilgili hem hükümet hem de muhalif parti belediyeleri ve saygın mimar, plancı ve mühendislerin de olduğunu hatırlatmak gerekir.***)
- ✓ Üniversitelerin ve akademisyenlerin kentte olup bitenlere, doğal alanlar ve yaşam alanlarına yönelik bilim dışı plan ve projelere karşı nasıl sessiz kalabildikleri, kente yeterince sahip çıkmadıkları?
- ✓ Halkın bu gibi yanlış projelere ve planlara karşı farkındalıkları ve gösterdikleri tepki nasıl daha etkin kılınabilir?

\*\*\*

**ANIMSATMA:** İstanbul'un bir çok ilçesinde olduğu gibi Kadıköy ve yakın çevresinde de kentsel yeşil alan yoğunluğu son derece az ve bu yeşil lekelerin yarısından fazlası ne park ne de rekreasyon alanı, sadece **Mezarlık ve hastane bahçeleri!** Buna rağmen kent genelinde yeni park, bahçe, meydan ve sahil düzenlemeleri yapmak gökdelen yapmaktan daha zor! Bu resmi yaratan anlayış neredeyse tüm diğer ilçelerinde de aynıdır İstanbul'un ve Kadıköy'e özel bir durum değildir...



## KAYNAKÇA

- Ekümenopolis, belgesel film-İmre AZEM, 2011
- Köprü ve İstanbul Ormanlarına Etkileri Raporu; İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi, 2009
- 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, Eylül 2010
- Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu, ŞPO İstanbul Şubesi, Mayıs 2011
- Taksim Gezi Parkı Raporu, Taksim Platformu, Şubat 2012
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi-Ulaşım Ana Planı, 1997
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi-Ulaşım Ana Planı, 2011
- İstanbul Kent Hareketliliği Haberdarlık ve Yolcu Memnuniyeti Araştırması, İETT, Mart 2009
- Metrobüs Araştırma Raporu, İETT, 2010
- Kentsel Ulaşım Sürdürülebilirlik ve Erişebilirlik-Ulaştırma Bakanlığı, 10. Ulaştırma Şurası; Prof. Dr. Haluk GERÇEK, 2009
- İstanbul Ulaşım Ana Planı Hanehalkı Araştırması; İstanbul B. B., 2006
- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu; İstanbul B.B., 2009
- Köprü Yerine Yaşam Platformu Basın Açıklamaları ve Bildirileri; 2007-2010
- İstanbul'a 3. Köprü Önerisinin Konut Yerleşmeleri Açısından Değerlendirilmesi; Ebru Firdin Özgür, 2010
- Köprü Değerlendirme Raporu; Türkiye Yeşiller Partisi, 2010

- Yeni Bir Tünel, Yeni Trafik Sorunları: İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Başlıklı Bildiri, Orhan DEMİR; 32. Dünya Şehircilik Kolokiyumu, 2008
- İstanbul Boğazı Karayolu Tüneli Değerlendirmesi; Vecdi Diker Grubu Adına-H. Tahsin ÖNALP, 2007
- İstanbul Lastik Tekerlekli Araçlar İçin Yapılacak Boğaz Geçiş Tüneli Hakkındaki Rapor; İhsan SARI, 2010
- “Boğaz Karayolu Tüneli” başlıklı kurum sunumu; Ulaştırma Bakanlığı-DLH, 2009
- Tarihi Yarımada Yönetim Planı Taslak Raporu, Nisan 2011
- 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
- İstanbul ve Ulaşım Dosyası; Mimarist Dergisi (TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi Yayını), 2006
- Üçüncü Köprünün Alternatifi Reel Sektörün Güçlendirilmesidir-Birgün Gazetesi Kent-Yaşam Sayfası; Murat Cemal YALÇINTAN, 20  
([http://www.birgun.net/city\\_index.php?news\\_code=1273226271&day=07&month=05&year=2010](http://www.birgun.net/city_index.php?news_code=1273226271&day=07&month=05&year=2010))
- İkinin 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>)
- <http://www.2milyonistanbullu.com/>
- 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, 2000-2012
- <http://www.avrasyatuneli.com/index.html>
- <http://www.dlh.gov.tr>
- <http://www.marmaray.com.tr/>
- <http://www.arkitera.com/haber/index/detay/yillar-sonra-tekrar-gundemde--taksim-meydani-yayalastirma-projesi-/5054>
- <http://www.gazetecileronline.com/newsdetails/4829-/GazetecilerOnline/subscription/subscription/>  
[http://www.sendika.org/yazi.php?yazi\\_no=42831](http://www.sendika.org/yazi.php?yazi_no=42831)
- <http://inhabitat.com/sanyo-installs-solar-parking-lots-in-japan-for-electric-hybrid-bicycles/>
- <http://www.agos.com.tr/sadece-itiraz-degil-alternatif-de-uretiyoruz-628.html>
- <http://www.ntvmsnbc.comid25290516>
- <http://www.radikal.com.tr/Radikal.aspx?aType=RadikalDetayV3&ArticleID=1076343&CategoryID=77>