

SERMAYE İLE İSTANBUL ARASINDA



3. RANT KÖPRÜSÜ

İMECE

TOPLUMŞEHİRCİLİK HAREKETİ

İçindekiler

3. BOĞAZ KÖPRÜSÜNE NEDEN KARŞIYIZ?.....	2
ULAŞIM SORUNU, KÖPRÜLER VE KENTSEL GELİŞİM	2
Boğaziçi Köprüsü:	4
Fatih Sultan Mehmet Köprüsü:	6
3. Köprü Ulaşım Sorununu Çözecek Mi?	9
ÇARPIK KENTLEŞME; İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞMESİNE KÖPRÜLERİN ETKİSİ (KAZANANLAR-KAYBEDENLER)	12
Boğaziçi köprüsü	12
Fatih sultan Mehmet köprüsü	15
3.Köprüyle İstanbul Nereye?.....	18
Doğal ve Ekolojik Çevreye Etkisi	19
İstanbul Halkının Gündelik Yaşamına Saldırıları	21
Kamu Kaynaklarının Akılcı Olmayan Kullanımı	22
3. BOĞAZ KÖPRÜSÜNE DAİR BUGÜNE KADAR NELER YAŞANDI?	23
Karar Alma Süreçleri– 3. Köprü Kararını Kim Verdi?	23
Kimde Ne Niyet, Kimlere Kısmet...	23
3. Köprü Tartışmalarının Seyri.....	24
Sel Gelir İz Bırakır.....	27
Planlı ve Programlı Köprü	28
3. KÖPRÜ NEDEN BİR RANT KÖPRÜSÜDÜR?	30
3. KÖPRÜ GÜZELLEME Sİ – MUHALİF KÖTÜLEMESİ	35
Köprü Projesine Karşı Yükselen Seslere Yükseltelen Sesler.....	37
BAŞKA TÜRLÜ BİR ÇÖZÜM MÜMKÜN!.....	41
Kaynakça:	42

3. BOĞAZ KÖPRÜSÜNE NEDEN KARŞIYIZ?

3. Boğaz Köprüsünün yapılmasına dair tartışma, gündemi oldukça meşgul etti. Bir yanda "YAŞAM"ı savunanların yapılacak köprünün İstanbul'un sorunlarına çözüm olmayacağını, aksine birçok açıdan yıkım getireceğini dile getirmesi; diğer yanda emlak kulislerinden takip edebildiğimiz spekülasyon arazi fiyatları, güzergah ve elbette Sayın Başbakan'ın ısrarcı tutumu tartışmaların ana ekseniydi.

Bundan iki yıl öncesinde İmece olarak yaptığımız basın açıklamasında şu satırlara yer vermiştik:

"Tüm akademik, bilimsel çevreler, meslek örgütleri inatla bu geçişin hiçbir trafik çözümü getirmeyeceğini, aksine İstanbul'u iyiden iyiye insan merkezli bir kent olmaktan çıkarıp otomobile bağımlı kılacağını; kentin gelişimini kuzeye yönlendirerek geleceğimiz için mutlak korunması gereken orman alanları ve su havzalarını talan edeceğini belirtirken bu "kararlılığın" gerçek sebebi nedir, diye merak etmekteyiz.

Hiçbir bütüncül plana bağlanmayan (ancak çevre yolları dahi belirlenmiş olan) bu karara; çekilmek istenen küresel sermaye mi, imzalanan yurtdışı anlaşmaları mı, kentin kuzeyinde gündün güne arazi kapatan şirketler mi yoksa herhangi başka bir neden mi yol açmakta, henüz bilinmemektedir. Ancak İstanbul şehrinin geri dönülmez bir yıkıma doğru sürüklendiği kesindir. Bu ülkede, köylerinde köprü olmadığından dolayı okullarına gidemeyen (ve belki okulları dahi olmayan) bir sürü çocuk varken, benzer tartışmaların 1. ve 2. Boğaz köprülerinin yapımı aşamasında yaşandığı ve yapılanların sadece çözümsüzlük yarattığı ortadayken; oluşturulacak her türlü karşı duruş, bir insanlık ve kent mücadelesidir."

Geçen bu süreye rağmen bu sorular halen daha karşılığını bulabilmiş değil.

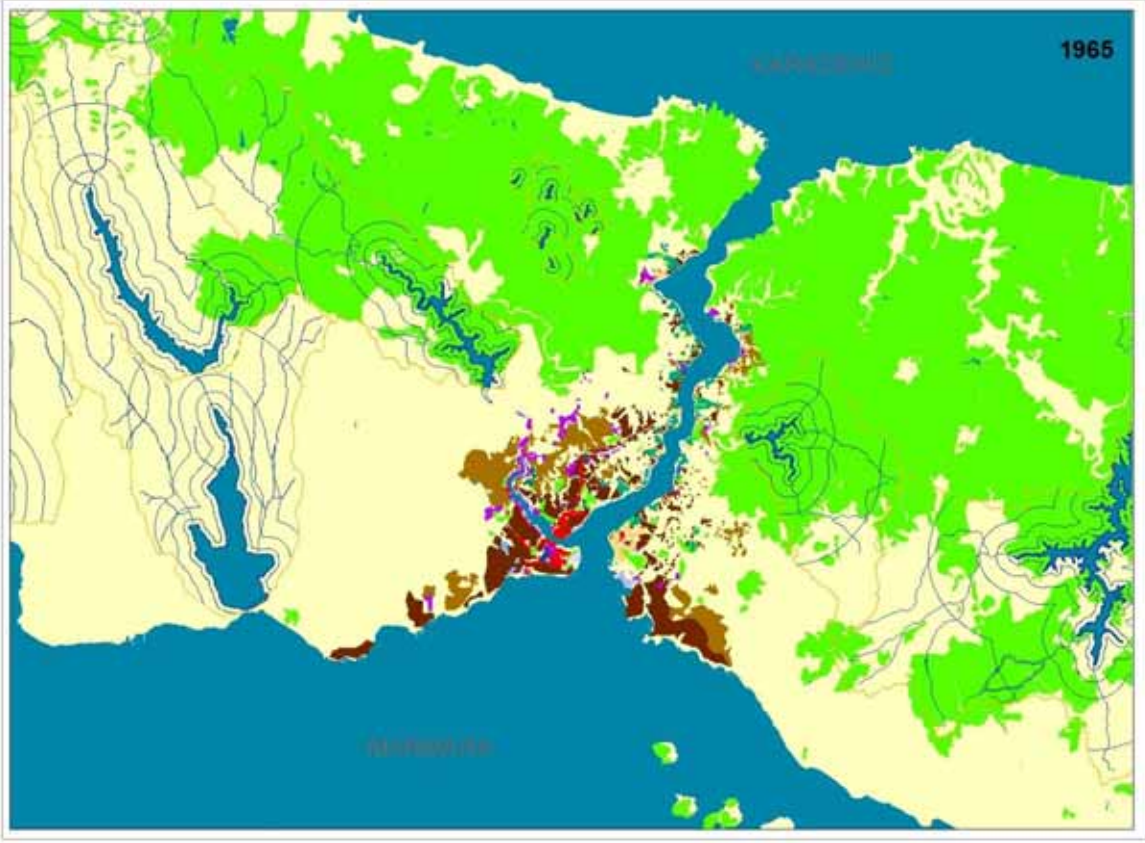
Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın güzergah çalışmalarının tamamlandığını müjdeleyerek, toplam maliyetinin 6 milyar dolara mal olacağını söylediği 3. Köprü'nün güzergahını *enlem ve boylamlarla* açıklamasının ardından köprü tartışmalarında yeni bir aşamaya geldik: bu raporla, 3. Köprü'nün kamuya, doğaya, yaşam alanlarına olan asıl maliyetini hesaplamayı; bu işten kimin kazancı olacağını, kimin için /ne için hayati önem taşıyacağını *enine boyuna* tartışmayı hedefliyoruz.

ULAŞIM SORUNU, KÖPRÜLER VE KENTSEL GELİŞİM

Ulaşım, belki de İstanbul'un en büyük derdi. Bu koca şehirde trafikte geçirilen zaman, bunun yarattığı stres, ekonomik külfet, çevre kirliliği... vb. yıllardan beri çözümlenemeyen bu sorunun sadece birkaç yansıması. Ulaşım altyapısının geliştirilmesine yönelik yapılan onca yatırıma ve her fırsatta ortaya dökülüp bunlar üzerinden reklam yapılmasına rağmen bu sorun bir türlü çözülüyor. "Yahu, kaç milyonluk şehirde bunlar da olur" denmemeli. Bu şekilde olması gerekmediğini, bunca yatırımın arkasında sorun çözmekten çok, sorun yaratan bir sistem olduğuna birlikte bakalım:

Öncelikle şunu tespit edelim ki, imar kararları ve son dönemde kentsel dönüşüm kararları ile doğrudan alakalı olan (dikkat edilirse bu alanlar çoğunlukla önemli ulaşım arterlerinin kesişiminde kalmaktadır) ulaşım politikaları, alelacele, tepeden inmece bir şekilde belirleniyor. Birbirini tamamlaması gereken ulaşım ağı, parçacı müdahalelerle kimi zaman birbirine ters düşen uygulamaların ve gereksiz yatırımların yapıldığı bir ekonomik pazar haline dönüşmüş durumda. Bütünlüklü, planlı, bilimsel ve katılımcı bir ulaşım politikasına son 5 yıl içerisinde pek rastlayamıyoruz. Örneğin, kentin kaderini belirleyeceği söylenen 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında, İstanbul için hayati bir konumda olan 3. Boğaz Köprüsü ile ilgili herhangi bir ibareye rastlanmazken, Başbakan 3. Boğaz Köprüsü'nü bir türlü dilinden düşürmedi. Yine de köprü ve köprü ile birlikte nasıl bir gelişimin ortaya çıkacağı "İstanbul'un Anayasası" olarak tanımlanan planda hala yer almıyor.

Ulaşım konusunda "yol yaptıkça trafik rahatlar" şeklindeki en ciddi yanılgı, maalesef İstanbul'da bir kamu politikası olarak uygulanıyor. İstanbul insana göre, insanların erişebilirliklerinin artırılmasına göre planlanacağı yerde, otomobillere göre planlanıyor. Oysa dünyadaki birçok deneyim, yapılan bilimsel çalışmalar göstermiştir ki, yol, kavşak vs. yapımları kısa vadeli olarak trafiği rahatlatabilse dahi, geçen süre içerisinde sorun daha da içinden çıkılmaz bir hale bürünmektedir. Yeni yollar ile birlikte, yeni trafik yaratan yerleşimler açılmakta, otomobile verilen öncelik ile buradaki yolculuk yapma talebi artmakta ve trafik yine arapsaçına dönmektedir.

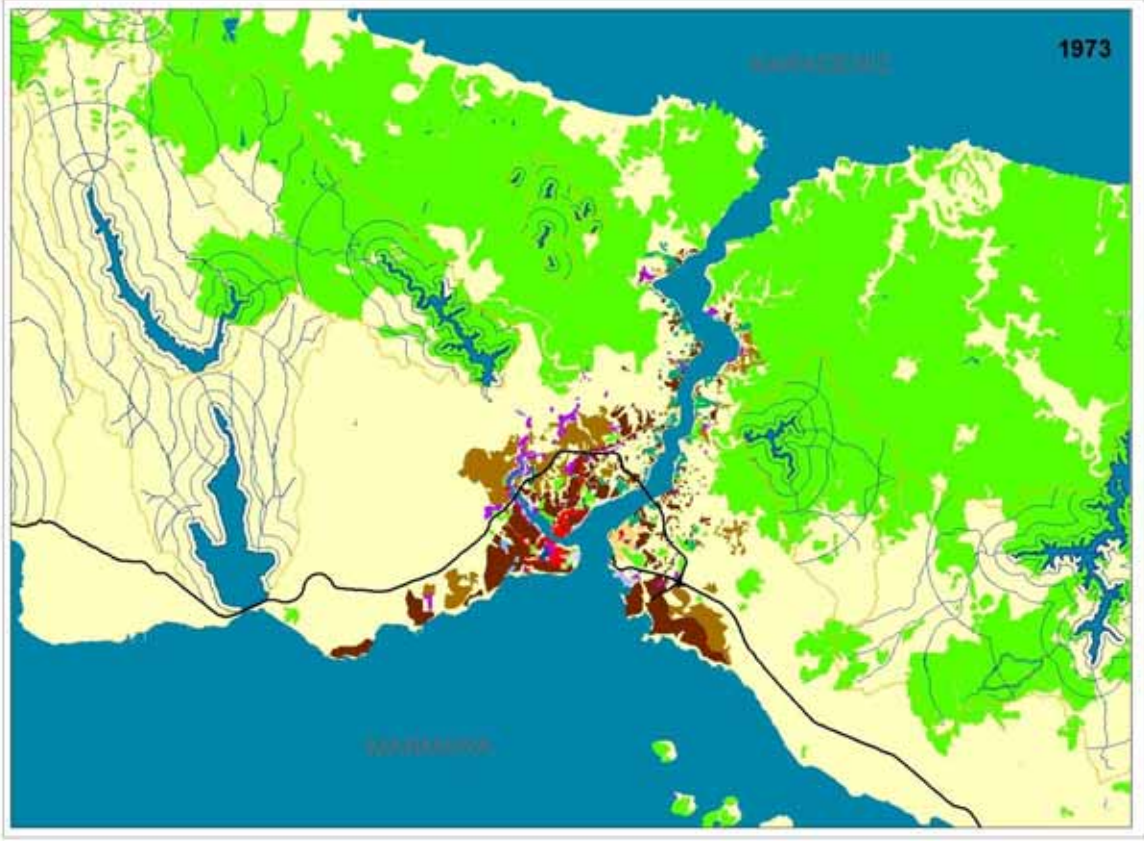


Harita 1: İstanbul Kentsel Gelişme Sınırları, 1973 (İMECE)

3. Köprü tartışmalarının yoğunlaştığı, güzergahın ilan edildiği şu vakitlerde, İstanbul tarihi ve geri dönülemeyecek bir yıkıma doğru itiliyor. Oysaki kendi yakın tarihimiz, deneyimlerimiz yapılacak bu köprünün trafiğe bir çözüm getirmeyeceğini, aksine önümüzdeki yıllarda dördüncü, beşinci köprüleri de gündeme getirerek İstanbul'u bir otobana çevireceğini gösteriyor. Geçmişe bakarak böyle bir tasavvurda bulunmak işten değil.

BOĞAZİÇİ KÖPRÜSÜ:

Tarih 29 Ekim 1973; İstanbul nüfusu 3,5 milyon kişi, toplam araç sayısı ise 55.000. Dönemin Başbakanı Süleyman Demirel'in çok uğraştığı projesi nihayet hayata geçiriliyor. Kutlamalar Eurovision'dan Avrupa'ya duyuruluyor. En önemlisi ise köprünün ancak 1995 yılında (22 yıl sonra) tam kapasitesine ulaşacağı(!) öne sürülüyor.



Harita 2: Boğaziçi Köprüsü güzergahı ve E-5, 1973 (İMECE)

Yine karşı çıkanlar var tabii: Köprü'nün çözüm getirmeyeceğini, arkasından birçok köprü yapımını tetikleyeceğini söyleyenler... Zap Suyu'nda köprü yokken, Boğaz'a köprü yapılmasını eleştiren, böylece bölgesel eşitsiz gelişmeyi, ülke kaynaklarının kullanılmasında siyasal, toplumsal noktalara değinenler. O dönemde Zincirlikuyu, Balmumcu, Ortaköy Vadisi, Ulus, Beylerbeyi gibi doğal çevrenin kısa zamanda tahrip olacağını savunanlar İstanbul'a köprü yapılmasına karşı çıkıyorlar.



Resim 1: Boğaziçi Köprüsü, 1973

Köprünün yapılması ile beraber iki yaka arasındaki araç geçişi hızla artarken Anadolu yakasında ise ciddi bir imar hareketi gerçekleşiyordu.



Resim 2: Boğaziçi Köprüsü, 2009 (İMECE)

Boğaziçi Köprüsü'nden 1987'de geçen araç sayısı 48 milyon 291 binken, bu sayı Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün açıldığı 1988 yılında yüzde 6 artışla 50 milyon 985 bine ulaştı (Radikal, 1 Haziran 2003). Hatırlanacağı üzere 2.köprüyü gündeme getirenler, sıkça bu köprü yapıldıktan sonra Boğaziçi köprüsünün yükünün azalacağından ve İstanbul'un trafik sorununun büyük oranda çözüleceğinden dem vuruyordu.

FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ:

Daha 1. köprü on yılını doldurmadan, 80'li yıllara gelindiğinde 2. köprü tartışmaları başladı. Oysa yıllarca verilen uğraşlar sonucunda o dönem hazırlanan 1/50.000 ölçekli İstanbul Nazım İmar Planı, böyle bir köprünün yapılmasını öngörmüyor, ama kamuoyunda bu nerdeyse hiç dikkate alınmıyordu.

Bu köprünün transit geçiş için kullanılacağı ve dönemin "Devlet Başkanı" Kenan Evren tarafından helikopterle köprünün yapılacağı yeri tespit ettiği söyleniyordu. Gerek olmaz diye Maslak'a kavşak yapılması dahi ilk başta planlanmamıştı. Nitekim 3 Temmuz 1988'de Başbakan Turgut Özal'ın ilk geçişi ile 2. Köprü de hizmete açıldı. Yine, köprüye karşı çıkanlar

- ❖ 1973 yılında araba vapurlarıyla 5 milyon dolayında taşıt boğazı geçmekte iken bu sayı 1974 yılında 14 milyona varmıştır. Köprünün açılmasıyla birlikte 1 yılda iki yaka arasındaki taşıt geçişi neredeyse üç katına çıkmış, oysa yolcu sayısı 1973'te 113 milyon iken 1974'te sadece yüzde 4'lük bir artışla 118 milyona çıkmıştır.¹
- ❖ 1977 yılında ise 28 milyon aracın geçtiği Boğaz köprüsünde ve bağlantı yollarında trafik sıkışıklıkları başlamıştı.
- ❖ İkinci köprü açıldıktan 4 yıl sonra 1992'de her iki köprüden geçen araç sayısı 76 milyonla yüzde 1800(13 kat) artarken yolcu sayısındaki artış sadece yüzde 208 olarak gerçekleşti.²
- ❖ 2007 yılında iki köprüden geçen toplam araç sayısı zirveye ulaşarak 147.355.028'e yükselmiştir. Bu tarihe kadar düzenli olarak artan köprü araç geçişi sayısı bu tarihten itibaren düşmeye başlamıştır. 2008'de 146.037.378 e, 2009'da ise 144.116.740'a düşmüştür. Bu düşüşte kriz koşullarının etkisi olmakla birlikte 2010 yılının ilk üç ayının ortalamasına bakıldığında düşüşün artan bir ivmeyle devam ettiği görülmektedir.³
- ❖ İki yaka arasındaki yolcu taşıma miktarındaki payıyla, metrobüsün bu azalmada önemli bir payı olduğu tespiti yapılabilir.
- ❖ 2006 yılında Japon müteahhidin 2010 yılında biteceğini duyurduğu Marmaray projesi henüz bitmemiş ve inşaat firmasıyla yapılan sözleşme feshedilmiş olsa da, bu projede tamamlandığında iki köprü üzerindeki geçişler önemli miktarlarda azalacaktır.
- ❖ İstanbul'un 25 yılını planlayan Büyükşehir belediyesinin 25 yıl sonrası için hedeflediği nüfus 16 milyon olduğuna göre yakın dönemde İstanbul için önemli bir nüfus artışı yaşanmayacaktır. Yine üst ölçek plan kararlarından önemli bir tanesi ise iki yaka arasındaki yolculukları ve geçişleri azaltmak amacıyla iki yaka arasındaki çalışma ve konut alanları farkının azaltılmasına yönelik mekansal kararlardır.
- ❖ Dolayısıyla köprü üzerindeki araç geçişi azalırken ve toplu ulaşım projeleriyle daha da azaltması gündemdeyken, 3. Köprünün dayanağı kalmamıştır.

¹ Sönmez, Mustafa, *Bölgesel Eşitsizlik, 1998, Alan Yayıncılık, sy:110*

² Sönmez, Mustafa, *Bölgesel Eşitsizlik, 1998, Alan Yayıncılık, sy:110*

³ www.kgm.gov.tr

Köprü yapımını meşrulaştırmak amacıyla üretilen söylemlerle yaşanan gerçeklik arasında ki çelişkilere rağmen bugün hala aynı iddiaların öne sürülmesi “kuzu postuna bürünmek” deyimini hatırlatmaktadır.

Her iki köprü de yapılırken “artık İstanbul’da trafik sorunu kalmayacak” deniliyordu. 2005 yılında motorlu araç sayısının 2.300.000 olduğu İstanbul’da 2000’li yılların başında 3. Köprü tartışmaları başladı.

3. KÖPRÜ ULAŞIM SORUNUNU ÇÖZECEK Mİ?

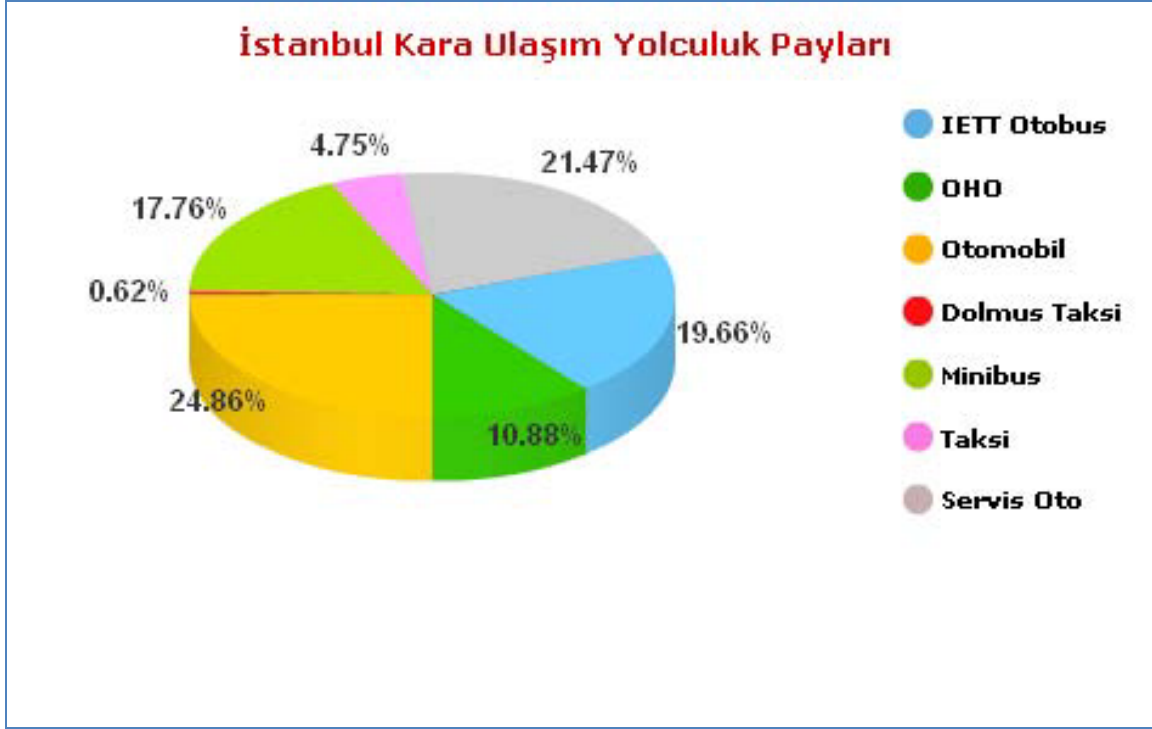
Otomobile dayalı bir çözüm anlayışının ulaşım sorununu çözmediği ve çözemeyeceği artık gün gibi ortadadır. Oysa İstanbul’un iki yaka arasındaki trafik sorununun temel sebebi insanların çalışma alanları ile yaşama alanları (yani evlerinin) arasındaki kopukluktur. Bilimsel araştırmalar, yapılan köprüler ile bu durumun giderek arttığını göstermektedir. 2007 yılında her iki köprüden geçen araç sayısının 140 milyona ulaştığını aktarmıştık. Her yıl 140 milyon aracın geçmesi ne kadar anlamlıdır? Bu sayı günde 380.000 araç demektir. Kaba bir hespla günde 100.000 kişi iki yaka arasında gidip gelmektedir. Bu sayı küçük bir kentin toplam nüfusuna denk gelmektedir.

- ❖ İstanbul kent içi ulaşımı ağırlıklarına baktığımızda %92.29’lık oranla karayolu ulaşımı, %5.50 demiryolu ulaşımı ve %2.20 deniz yolu ulaşımı olduğunu görüyoruz (www.iETT.gov.tr). Sırf bu oranlara baktığımızda bile çözümün ne olduğuna yönelik önemli ipuçları elde edebiliyoruz.



Tablo 1 (www.iETT.gov.tr, 10.12.2009)

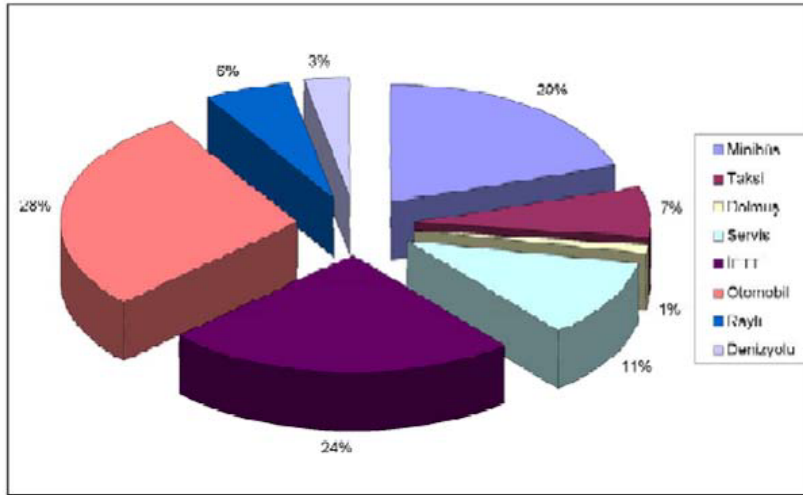
Yine karayolu ulaşımındaki yolculuk paylarını irdelediğimizde %43,69’luk oranla özel otomobil yolculuklarının büyük bir paya sahip olduğu görülüyor. Geriye kalanı %22,33 minibüs, %15,63’le İETT otobüsleri, %12,50’nin özel halk otobüsleri, %3,35 taksi, %1,78 servis aracı ve %0,67 dolmuş taksi oluşturmaktadır (www.iETT.gov.tr).



Tablo 2 (www.iETT.gov.tr, 10.12.2009)

Denizyolu taşıma sisteminde, şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri ve deniz motorlarıyla 2004 yılında günde ortalama 160.000 yolcu taşımaktadır (ÇDP Araştırma Raporu, İMP,2005).

2004 yılı yolculuk bilgilerine göre, günde yaklaşık 540.000 yolcu taşımakta olan banliyö hatlarının kapasitesi günde 2,4 milyon yolcudur (ÇDP Araştırma Raporu, İMP,2005).

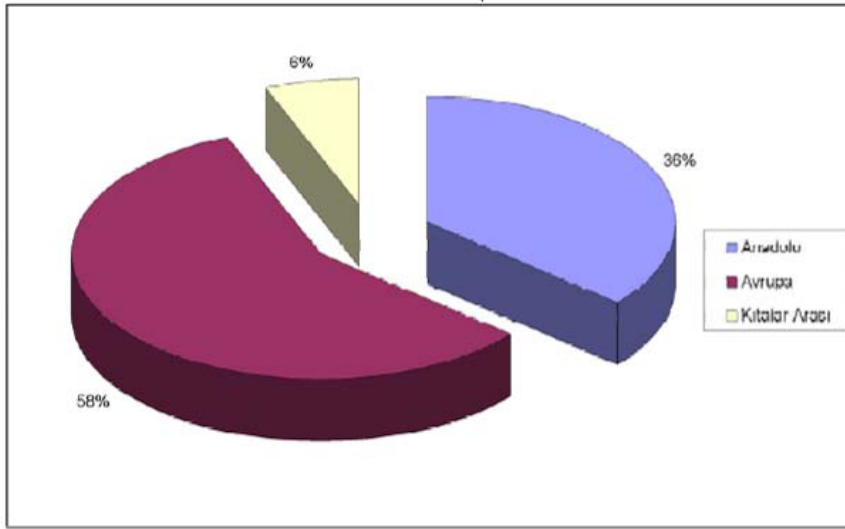


Tablo 3: 2004 Yılı Kentiçi Yolcu Trafikinin Türlerine göre Dağılımı (ÇDP Araştırma Raporu, İMP, 2005)

Şemalara bakıldığında otomobil yolculuklarının tüm kara yolculukları arasında %69 paya sahip olduğu, yolcu taşıma sayılarına göre ise %28lik orana sahip olduğunu görüyoruz. Bu da

bize gösteriyor ki otomobille çok sayıda yolculuk yapılmasına karşın toplu taşımaya oranla daha az yolcu taşınmaktadır. Bu sayılar ulaşım politikasının yolcu taşımaktan çok araç taşımaya dayalı olduğunu göstermektedir.

Özellikle merkez bölgelerdeki yollarda yaşanan trafik sıkışıklığının başlıca nedeni olarak gösterilen otomobillerin doluluk oranlarına bakıldığında bunların 1,5-2,0 arasında değiştiği görülmektedir (ÇDP Araştırma Raporu, İMP, 2005). İstanbul'da ki günlük yolculukların %88,31'i karayoluyla yapılırken, toplam yolculuk içinde karayolu kamu taşımacılığının %17 oranında olduğu görülmektedir. Raylı sistemlerle %8,47 ve deniz yoluyla %2,55 oranlarında gerçekleşen toplu taşımayı eklediğimizde kamu taşımacılığının İstanbul'daki toplam yüzdesinin ancak %28,39 olduğunu görüyoruz (www.iETT.gov.tr).



Tablo 4: İETT Hatlarının Yakalara Göre Oransal Dağılımı, (www.iETT.gov.tr, 20.01.2010)

	Anadolu	Avrupa	Kıtalararası		Toplam
			1. Köprü	2. Köprü	
Hat Sayısı	195	315	19	14	543

Tablo 5: İETT Hatlarının Yakalara Göre Dağılımı, (www.iETT.gov.tr, 20.01.2010)

iki yaka arasında İETT otobüslerince yapılan yolculuk paylarına ve sayılarına bakıldığında köprüleri kullanarak yapılan yakalar arası yolculuklarda otobüs kullanımının düşük sayıda olduğu görülmektedir.

İETT'nin toplam hatlarının % 6'sı Boğaz Köprülerinden geçmektedir. Bunun günlük araç geçişi açısından karşılığı ise, ortalama 383.500 araca tekabül etmekte olup, bu rakamın içinde İETT'nin günlük 594 (33 x gün içinde ortalama 9 tur x 2=594 "bu veri yaklaşık olarak 600 şeklinde kullanılacaktır") civarında aracının geçiş yapması söz konusudur (Soner ÖNAL,

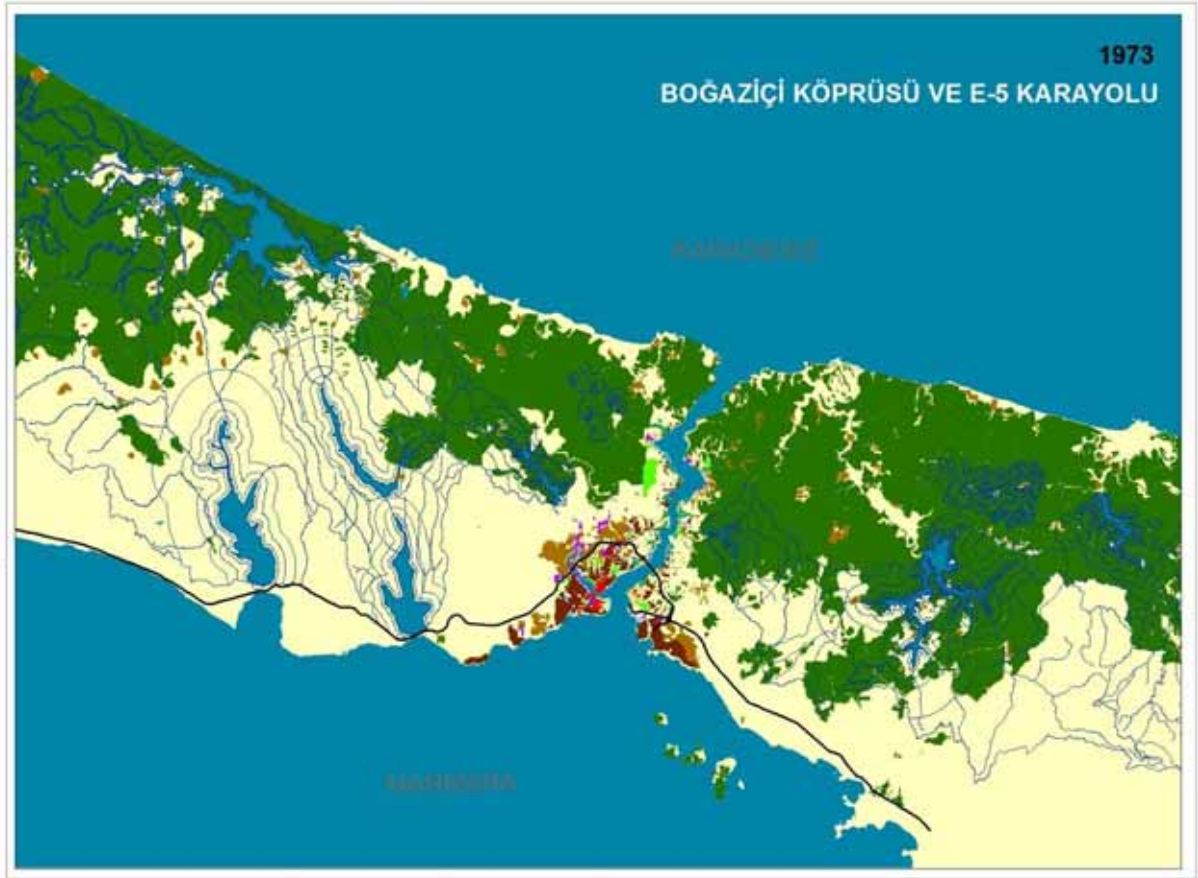
Marmaray Projesi İstanbul'a Ve Demiryollarına Ne Getirecek?, İstanbul Kent Sempozyumu Bildirisi).

Geçmiş dönemden farklı olarak bugün Marmaray projesinin yapımı sürmektedir. Bir yandan çözüm olarak toplu taşımaya yönelik bu projenin getirecekleri net bir şekilde ortaya konulmazken, alalecele 3. Köprü ihale edilmeye çalışılmaktadır. Marmaray projesi ulaşım sorununa çözüm getirmeyecekse neden o kadar para harcanarak yapımı devam etmektedir. Eğer çözüm sunacak ise 3. Köprü neden yapılmak istemektedir.

ÇARPIK KENTLEŞME; İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞMESİNE KÖPRÜLERİN ETKİSİ (KAZANANLAR-KAYBEDENLER)

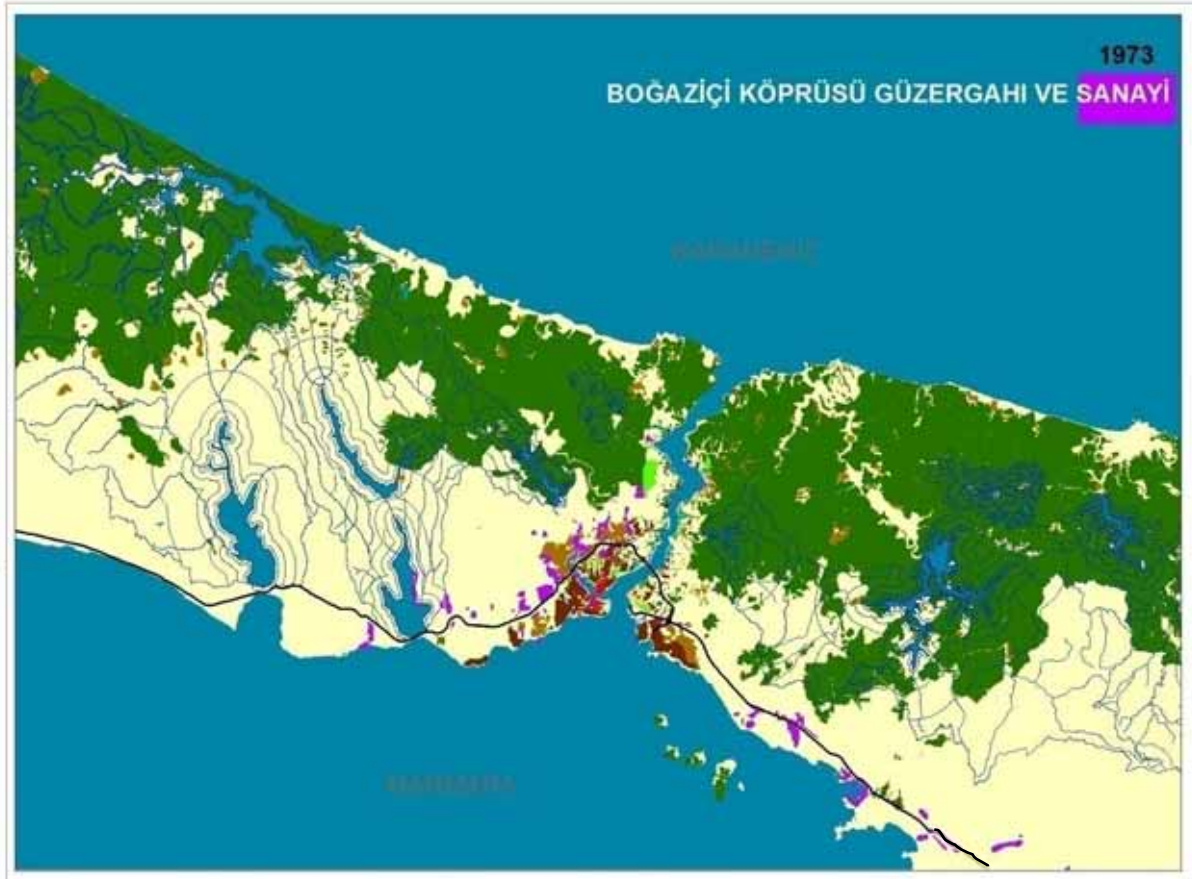
İstanbul'da çarpık kentleşmenin nedenleri arasında boğaz köprülerinin ayrıcalıklı bir yere sahip olduğu bilinmektedir. Köprülerle birlikte artan araç sayısı, bu artıştan kaynaklanan çevresel sorunlar, trafik yoğunluğu, kentin orman alanları su havzaları gibi doğal kaynakların yoğun olduğu kuzey e doğru gelişimi gibi olumsuz kentsel süreçlerde köprülerin azimsanamayacak bir rolü vardır.

BOĞAZIÇI KÖPRÜSÜ



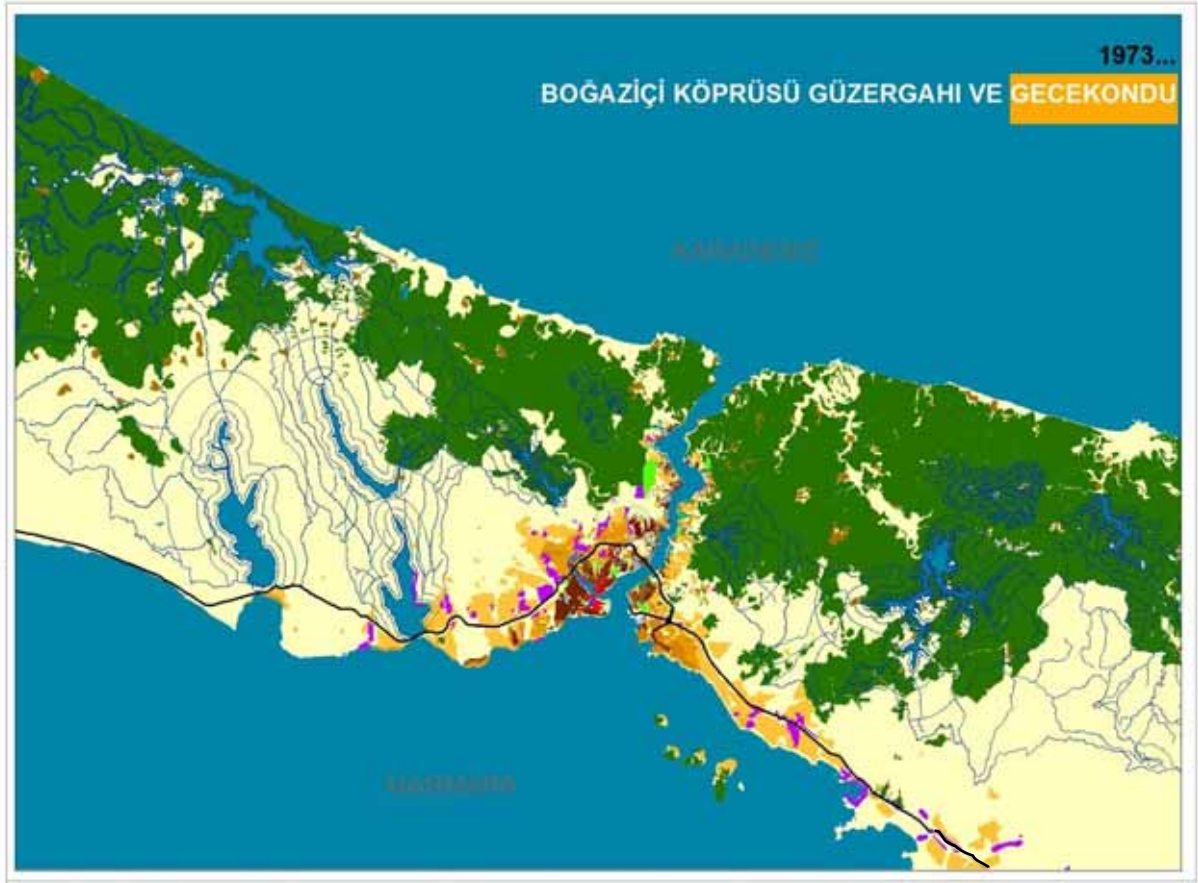
Harita 3: Boğaziçi Köprüsü ve E-5 Karayolu, 1973 (İMECE)

Köprü güzergahının ana aksını oluşturan E5 karayolunun güçlendirdiği erişebilirlik sonucunda aks üzerindeki tarım alanları kısa sürede Sanayi tesislerinin ilgi odağı haline geldi. Bunun beklenmeyen bir gelişme olduğu ise söylenemez. Sanayi sektörünün gelişmesinde önemli kriterlerden biri olan hammadde ve pazara erişilebilirliğin karayolu ulaşımı ile çözülmesi 1. Köprü'nün ve güzergâhının temel amacıydı. Nitekim daha önce haliç kenarı üzerinde yer seçen sanayi sektörünün plansız bir biçimde e-5 üzerinde ki boş tarım arazilerine yöneldiği görülüyor.



Harita 4: Boğaziçi Köprü Güzergahı ve Sanayi Alanları, 1973 (İMECE)

Kalkınmak için sanayiye öncelik veren ülke ekonomisinin, sanayi işçileri için konut üretmeye gelince parası yoktu. Kısa sürede Anadolu'nun çeşitli yerlerinden göçle gelen emekçilerin elleriyle yaptıkları gecekondular fabrikaların etrafını çevreledi. Altyapısız ve plansız bir biçimde hızla yapılaşan bu alanlarda yaşanan gecekondulaşma sanayinin yer seçiminin sonucuydu. İstanbul'daki istihdamın önemli bölümünü oluşturan sanayi o dönemde göçle vasıfsız işgücü için temel iş olanağıydı.



Harita 5: Boğaziçi Köprü Güzergahi ve Gecekondu Alanları, 1973 (İMECE)

E-5 karayolu aksı boyunca sanayi tesisleri etrafında gelişen gecekondu bölgeleri, emekçi kesimlerin barınma hakkını karşılamak gibi olumlu yönleri olmakla birlikte, çoğunlukla verimli tarım alanları ve dere yatakları içerisinde altyapısız, kentsel hizmet ve donatı alanlarından yoksun olarak gelişti. Kuşkusuz kent yöneticileri ve merkezi hükümetler bu durumun bilincindeydi ancak bu alanlara hizmet götürmenin karlı olmayan, maddi yükünün altına girmek işlerine gelmiyordu.

Mafyanın arsa dağıtımında etkili olduğu mahallelerin yanı sıra, demokrasinin bugünkü yerel yönetimlere oranla çok daha sağlıklı bir biçimde işlediği yönetim biçimlerini oluşturan mahalleler de vardı. Bu mahalleler üniversitelerin planlama ve mimarlık bölümü öğrencilerinin desteğiyle belirli planlama kararları ve eşit paylaşım esaslarına uygun olarak gelişiyordu. Aynı Planlama kararlarıyla kamusal hizmetlerin(hastane, okul, park vb.) kullanması için ayrılan alanlar, bugün kentsel dönüşüm adı altında ve planlı kentleşme maskesiyle yapılaşmaya açılıyor, adeta talan ediliyor.

FATİH SULTAN MEHMET KÖPRÜSÜ

Birinci köprüyle birlikte genel olarak doğu-batı ekseninde gelişen İstanbul, E-5 hattının kuzeyine doğru da gelişme göstermişti. İstanbul 2. Köprü'yle birlikte su havzalarına, orman alanlarına ve doğal değerlerin tahribatına doğru kuzeye bir adım daha yaklaşıyordu.



Harita 6: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve TEM Otoyolu, 1988 (İMECE)

Avrupa yakasında Küçükçekmece gölünü içine alan kentsel gelişme, Anadolu yakasında köprü güzergahının içinden geçtiği orman alanlarının yok olmasına neden oluyordu. Sultanbeyli, Çekmeköy, Çavuşbaşı, Sancaktepe orman alanları ve su havzaları içerisinde hızla geliyordu. Küçükçekmece gölü 2009 yılı İSKİ yönetmeliğine göre içme suyu havzası niteliğinin dışına çıkarıldı ve yasal koruma sınırlarını da kaybederek teslim oldu. Öte yandan yine 2009 tarihli bir yasayla tamamen su havzaları içerisinde kalan Sancaktepe ve Çekmeköy Anadolu yakasında, Arnavutköy ve Başakşehir Avrupa yakasında ilçe statüsünü elde etti. İkinci köprü'nün ilk kurbanlarından Sultanbeyli köyünde, 2. köprü açıldıktan bir sene sonra 1989'da ilk belediye seçimi yapılmış, 1992'de ise ilçe statüsüne ulaşmıştı.



Harita 7: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Güzergahı ve Sanayi Alanları, 1988 ve sonrası (İMECE)

Organize sanayi bölgelerinin ikinci köprü güzergahı üzerinde yer seçmesi ve diğer sanayi bölgelerinin TEM otoyolu üzerine kayması uzun sürmedi. Güzergah üzerindeki arsalar bugün olduğu gibi güzergah açıklanmadan önce el değiştirmişti.

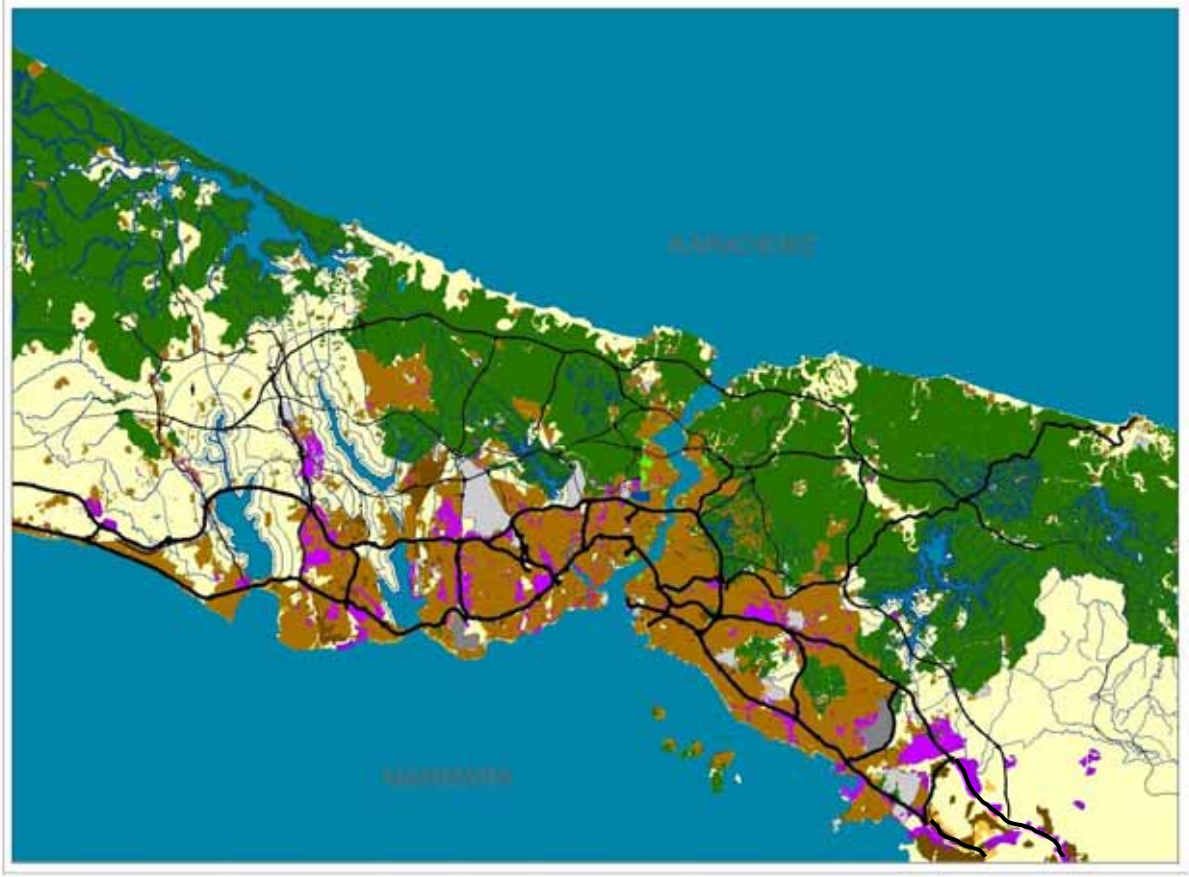


Harita 8: Fatih Sultan Mehmet Köprüsü Güzergâhı ve Gecekondu Alanları, 1988 ve sonrası (İMECE)

Kamu İktisadi Teşekküllerinin kapatılması ve 80 sonrası neoliberal politikalarla devletin elini çektiği Anadolu kentleri özel sektör için de kârlı olmaktan uzaktı. İstihdama ve üretime yönelik yatırımların büyük bir bölümünü çeken İstanbul'da sanayinin TEM otoyolu etrafındaki gelişimi, Anadolu'dan iş bulma ve çalışma umuduyla göçle gelen emekçi nüfus için ikinci köprü güzergâhını bir çekim merkezi haline getiriyordu. Sanayi bölgeleri yakınlarından başlayarak yeni gecekondulaşma dalgası ikinci köprü güzergâhı üzerinde yaşandı. Kentsel gelişmenin içine alarak kapattığı Küçükçekmece gölü içme suyu sağlama özelliğini kaybederken, dünyanın sayılı lagün göllerinden biri olan gölde yaşanan kirlilik doğal yaşamı ve insan hayatını tehdit edici bir niteliğe büründü.

2. Köprü kentin kuzeye doğru gelişmesini adeta tetiklemişti. Oysa yapılmadan önce bu güzergâhın İstanbul'un kuzey yönünde ki dış sınırı olacağı söyleniyordu, yolun kuzey kısmında kentsel gelişmeye izin verilmeyeceği merkezi ve yerel yöneticiler tarafından sıkça dile getiriliyordu. Kısa sürede bu sözlerin hepsi unutuldu, Gaziosmanpaşa, Arnavutköy, Sultanbeyli, Çekmeköy, Sancaktepe, Çavuşbaşı TEM otoyolu kuzeyinde hızla nüfus aldı.

3.KÖPRÜYLE İSTANBUL NEREYE?



Harita 9: 3. Köprü Güzergahı ve Bağlantı Yolları (İMECE)

3. köprünün İstanbul için hiçbir sorunun çözümü olamayacağını ve yeni sorunları gündeme getireceğini, kısa sürede 4. ve 5. Köprüleri gündeme getireceği uzmanlarca çeşitli ortamlarda dile getirildi. Fakat 3. Köprü için belirlenen güzergâhı derinlemesine incelediğimizde 4. ve 5. Köprü güzergâhlarının da açıklanmış olduğunu kolaylıkla algılayabiliyoruz. Açıklanan güzergâhın bağlantı yollarını takip etmek bizi bu sonuca kolayca ulaştırabiliyor. Güzergâh üzerinde ki bağlantı yolları 4. ve 5. Köprü güzergahları ile birleşerek tamamlanıyor.

İstanbul kuzeyinde 2b ve tarım alanlarından başlayıp orman alanları ve su havzaları içerisinde yaşanacak yapılaşma ve buralara gelecek nüfus öncelikle kentin güneyine yönelik erişim talebini oluşturacaktır. Bu talebi karşılamaya yönelik yapılacak bağlantı yolları ve bu bağlantı yolları üzerinde yerleşime açılacak alanların barındıracağı nüfus yine kısa sürede 4. ve 5. köprülere yönelik beklentiyi beraberinde getirecektir.



Harita 10: 3. Köprü'nün Neden Olacağı Kentsel-Doğal Yıkım (İMECE)

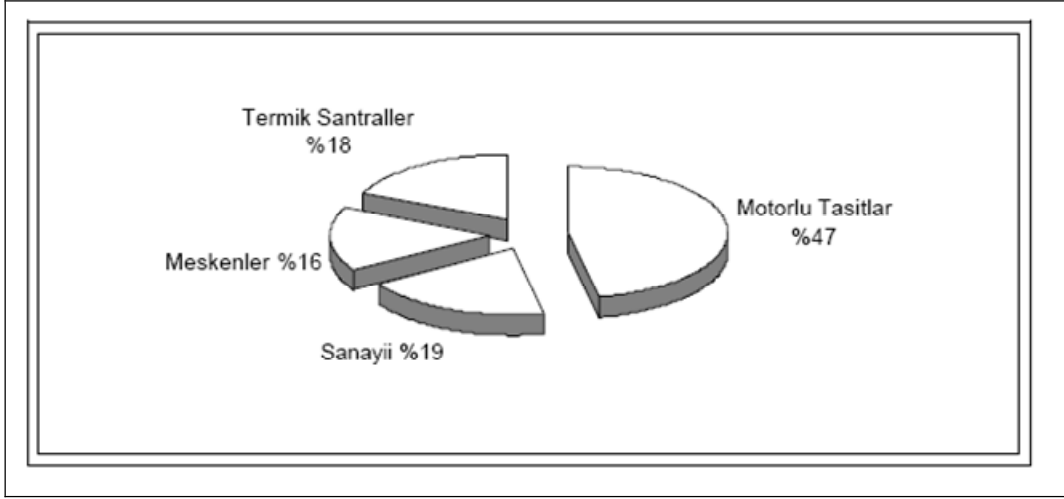
İlk elden yapılaşmaya açılacak alanlar olan tarım alanları ve yıllardır yasal engellerin aşılması için çaba gösterilen 2b alanlarının İstanbul'un kentsel gelişmesine feda edileceğini göz önünde bulundurduğumuzda en iyi ihtimalle yukarıda görmüş olduğumuz haritanın kısa sürede gerçekleşeceğini öngörebiliriz. Bu dönemde kent içerisinde önemli büyüklüklere sahip askeri alanların da kent içerisinde kalan benzerleri gibi yapılaşmaya terkedilecektir.

DOĞAL VE EKOLOJİK ÇEVREYE ETKİSİ

- Yapılacak köprü'nün İstanbul'un kuzeyine doğru gelişmeyi tetikleyeceği artık aşikârdır. Oysa bu alanlar ortak geleceğimiz için dokunulmaması gereken orman alanları, tarım alanları, yabanıl alanlar ve su havzalarından oluşmaktadır. Bu köprü önümüzdeki yıllarda yalnızca trafik sorunu değil, bir su ve yaşam sorunu olarak karşımıza çıkacaktır. 3. Köprü demek, son kalan su havzalarının ve yeşil alanların yapılaşmaya açılması, Riva Deresi'nin, Terkos, Elmalı ve Ömerli Su Havzaları'nın yok edilmesi ve aşırı kirlenmiş Melen Çayı'ndan su getirilmesi gibi ulusal kıt mali kaynakların savurganlığı demektir.
- İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 15.11.1995 tarih ve 7755 numaralı; "İstanbul Kuzey Kesimi – Karadeniz Kuşağı Doğal SiT Alanı" ilanında, gerekçelerden biri olarak, "Bu bölgedeki doğal varlıkların ve ekolojinin korunabilmesi için

söz konusu alanlarda yerleşimi özendirebilecek yol, köprü (3. Boğaziçi Köprüsü) turizm tesisleri gibi kararlara yer verilmemesi... ilkesi, ... temel ilke olarak belirlenmiştir” denilmektedir. **3. Köprü Kurulum ilke kararını açıkça ihlal edecektir.**

- 3. köprünün yapımı Türkiye'nin de taraf olduğu; Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme (1972-PARİS), Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi (1979-BERN) ve Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (1992-RIO) gibi uluslararası sözleşmeler ile Avrupa Kentsel Şartı'na da aykırıdır.
- Küresel ısınma konusunda ulaşımın yarattığı etki ve bunun sınırlandırılması, Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası sözleşmelere girmiş bir konudur. 3. köprü ile artan araç trafiği hava kirliliği ve özellikle küresel ısınma gibi ekolojik yıkımı derinleştirecek sonuçlar doğuracaktır.



Tablo 6: Hava Kirliliğine Sebep Olan Kirleticilerin Oranı (Özen, M., *Karayolu Ulaşımının Hava Kirliliğine Etkileri ve Çözüm Önerileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, GÜ FBE, Ankara, 2006)

- Şahıs mülkiyetinde olan Özel Orman Statüsündeki orman alanlarında yapılaşma hakkı ilk kez 1986 yılında Orman Kanununda yapılan bir değişiklikle verilmiştir. Daha sonra sırasıyla 1987 yılında yapılan bir değişiklikle "...şehir, kasaba ve köy yapılarının toplu olarak bulunduğu yerlerdeki hususi orman alanlarında bu kanunun 17. maddesine göre izin almak ve yatay alanın %6'sını geçmemek üzere imar planlamasına uygun inşaat yapılabilir..." denmiş; ardından 1994 yılında yayımlanan bir talimatnameyle inşaat izni şu şartlarla sınırlandırılmıştır:

"Ormanın kapalılık durumu, arazinin topoğrafik yapısı göz önüne alınarak, ormanın en zayıf olduğu ve alt yapı hizmetlerinin en uygun bulunduğu yerlerde verileceği yapılacak her türlü alt yapı ve sosyal tesislerle bunlar arasındaki bağlantı yolları dahil yapılaşma alanının %6'yı geçemez..."

2002 tarihli "Özel Ormanlarda Yapılacak İş ve İşlemler Hakkında Yönetmelik" 1994 seneli talimatnamedeki inşaat izin şartlarını aynen korumuşken, 2005 yılında yayımlanan yönetmelikle bu iznin şartları 'biraz' değiştirilmiştir. 2002 tarihli yönetmelik gereğince %6'lık yapılaşma hakkı içerisinde kalan yollar ve kamu hizmetlerine yönelik tesisler 2005 yönetmeliği gereğince %6 kapsamı dışında bırakılmış ve bu şekilde yasal yapılaşma sınırı olan %6 oranı çok daha yukarıya çıkarılmıştır (Geray, U. Özel Ormanlarda Yapılaşma Neden Olumsuz Sonuç Verdi?, *Foresteconomics*, 27.12.2006). Acaristanbul vakası bu "özel yapılaşma izni"nin ne boyutlara varabildiğini açıkça sergileyen bir örnek olup; 3. Köprü güzergahı çevresinde özel orman statüsü altında orman kısımlarını arttıracaktır.

- 2b alanları da aynı Özel Orman Statüsündeki Orman alanları gibi 3. Köprü güzergahı ve çevresindeki yapılaşmamış alanlar üzerinde büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Uzun zamandır farklı kesimler tarafından hevesle beklenen, çoğu doğal karakterini sürdüren, orman ya da tarım arazisi olarak kullanılabilir bu alanlar yakınlarından geçecek bir otoyolla kendi içine kapalı yeni yerleşim parçacıklarına, kapalı site formundaki 'kasaba'lara dönüşecek doğanın tahribatına zemin hazırlayacaktır.
- Boğaziçi dünyadaki göçmen kuşların en önemli 3 rotasından biridir. Avrupa üzerinden İstanbul Boğazını geçen ve Anadolu'dan güneye giden göç yolu üzerinde sulak alanların varlığı, bu göç yolunu kullanan on binlerce kuş için büyük önem taşımaktadır. Kuzey kıyılarındaki maki ve fundalıklarla kaplı kayalıklar, Riva'daki kumsal ve sazlık alan, Terkos Sazlığı bu göç yolları üzerindeki önemli dinlenme noktaları olmakla birlikte yerel ve ülke çapında endemik türlere ve biyolojik çeşitliliğe sahip önemli ekolojik değerlerdir. Yukarıda da bahsedildiği üzere bu doğal alanlar çeşitli uluslar arası sözleşmelerle koruma altındadır.

İSTANBUL HALKININ GÜNDELİK YAŞAMINA SALDIRILAR

3. Köprü'nün yapılması sadece, bakanların dediği gibi tünel açarak ormanları koruma ile bitecek bir çevre felaketine yol açmayacak, tüm kentlinin hatta bölgenin hayatına birçok değişiklik getirecektir.

Açıklanan güzergahtaki İstanbul köyleri bundan böyle yoğun bir yapılaşmanın baskısı altındadır. Onlarca yıldır bu köylerde yaşayan kişilerin yaşamlarının değişeceğini öne görmek için kahin olmaya gerek yok. Ne var ki bu değişimin ne kadar olumlu olacağı ise tartışmalıdır. 3. köprü çevre ve bağlantı yolları güzergahındaki mevcut yerleşimlerde yaşayanlar, kamulaştırma ya da yeni kentsel dönüşüm kararları ile mahallelerinden, köylerinden zorunlu olarak ayrılacaklardır. Bir yandan da zaten devam eden arazi satışları, 3. Köprü güzergahındaki mevcut sosyo-ekonomik mekansal dokuyu değiştirecektir. Kentin şu andaki gelişim dinamiklerine bakıldığında bu alanlarda orta ve üst gelir grubunun kullanacağı alanların yaratılacak olması ve turizm alanı olarak belirlenen bölgelerde ciddi bir "tüketim"

alanı ortaya çıkacağı köprü projesi gerçekleşirse muhtemel gözükmektedir. 3. Köprü'nün oluşturacağı yeni alanlar, her geçen gün daha da artan mekansal ayrışmanın daha da derinleşmesine neden olacaktır. Kamusal kaynakların ancak bu yeni gelişimden "yararlanabilecek" azınlığa sunulacak olması birçok sorunla boğuşan İstanbul'un kaynaklarının kullanımının halkın yararına kullanılmayacağı anlamına gelmektedir.

Otomobile bağlı bir yaşamın örgütlenmesi ise kentin ulaşım sorunu ile birlikte sosyal ve çevresel sorunlarının artmasına neden olacak, İstanbul'da yaşayan milyonların ulaşım sorunu nedeniyle eziyet çekmesine, sürekli stres altında yaşamasına ve doğal kaynaklarını kaybetmelerine neden olacaktır.

KAMU KAYNAKLARININ AKILCI OLMAYAN KULLANIMI

Ülkemizde inşa edilen raylı sistem verilerine göre yaklaşık maliyet rakamları aşağıdaki gibidir:

Tramvay inşaat maliyeti:

2.500.000 \$/km (Hemzemin inşaat+Elektromekanik)

Hafif Metro inşaat maliyeti

:25.000.000 \$/km (Aç-Kapa Tünel inşaat+Elektromekanik)

: 35.000.000 \$/km (Derin Tünel inşaat+Elektromekanik)

: 12.000.000 \$/km (Hemzemin veya Viyadük+Elektromekanik)

Metro inşaat maliyeti

: 35.000.000 \$/km (Aç-Kapa Tünel inşaat+Elektromekanik)

: 45.000.000 \$/km (Derin Tünel inşaat+Elektromekanik)

: 15.000.000 \$/km (Hemzemin veya Viyadük+Elektromekanik)

Ortalama değerlere göre köprü için gözden çıkarılan **6 milyar dolarlık bütçeyle, 240 km hafif Metro, 150 km metro yapılabilir.**

2010 yılı itibarı ile İstanbul'da toplam hafif metro uzunluğu 45,61 km ve toplam metro uzunluğu sadece 30,39 km'dir (www.ibb.gov.tr).

Yani, söz konusu bütçeyle mevcut metro uzunluğunun 5 katı metro, mevcut hafif metronun 5 katı daha hafif metro yapılabilir.

3. BOĞAZ KÖPRÜSÜNE DAİR BUGÜNE KADAR NELER YAŞANDI?

3. Köprünün yapılması ile ortaya çıkacak sorunlar ve alternatif yaklaşımların değerlendirilmesi kadar projenin nasıl yapılandırıldığına bakmak gerekmektedir. Bu sayede projenin kimlere yönelik olarak geliştirildiği ve kamu kaynaklarının nasıl kullanılmak istendiği daha net anlaşılabilir. Bundan sonraki bölümde³. Köprü projesi etrafında şekillenen politikalara odaklanılacaktır.

KARAR ALMA SÜREÇLERİ- 3. KÖPRÜ KARARINI KİM VERDİ?

İstanbul'da yaşayan herkesi hatta tüm bölgeyi etkileyecek böylesine önemli bir kararın alınma şekli kararın kendisi kadar vahim. Geçmişte olduğu gibi, köprü ile ilgili tüm açıklamaları yine Merkezi hükümetten, özellikle Başbakan'ın ağzından duyduk. Önce Başbakanın çekmecesinde bekleyen 7 alternatif olduğunu, alternatiflerden birini kendisinin seçeceğini öğrendik. Sonrasında CHP İl Başkanının bu güzergahlardan birinin gerçekleşeceği yönünde bir açıklama yapması üzerine, bu durum Kadir Topbaş tarafından doğrulandı. Kamuoyundan gelen tepkilerden sonra Başbakan henüz köprü güzergahının netleşmediği yönünde bir açıklama yaparak gündemi değiştirdi. Kendi belediye başkanlığı döneminde bunun İstanbul için hıyanet olacağını belirten Başbakan, helikopter ile Boğaz köprüsünün yerini bizzat kendi tespit etmeye çalışmakta idi. Tıpkı ikinci köprüde Kenan Evren'in helikopter ile güzergah belirlediği gibi ve 12 Eylül döneminin bitmediğini kanıtlamak istercesine... Sonrasında gizli çekmecelerden zar zor çıkan köprü güzergahından bambaşka bir güzergah açıklandı.

KİMDE NE NİYET, KİMLERE KISMET...

Üçüncü köprü tartışmalarının seyrini izleyerek başlı başına karşı çıkılması gereken bir süreçle yüzleşebiliriz. Projenin kamuoyu ile "paylaşılması" sürecine bakmak ve resmi söylemi irdelemek, gerek planlama disiplinin ana kurallarının nasıl çiğnendiğinin, gerekse toprak rantının nasıl paylaşıldığının ve bunun için kamudan alınan gücün otoriter bir şekilde kullanıldığının göstergesi niteliğindedir. 3. Köprünün yaratacağı doğa tahribatı ve şehrin gelişimine olumsuz etkilerinin yanı sıra bu proje, bir plansızlık ve öngörüsüzlük örneğidir ve "siyasi ve ideolojik" bir yaklaşımın ürünüdür.⁴ Köprünün nasıl bir ekonomi politik üzerine yükseldiği tartışmalarımızın önemli bir boyutunu oluşturmaktadır.

⁴ Projelere karşı çıkanları konulara "siyasi ve ideolojik" yaklaşmakla suçlamak günümüz muhafazakar ve neo-liberal politikacılarının en belirgin söylemlerinden bir tanesi. Yapılan işlerin politik boyutu ve yarattığı ilişki ağları göz ardı edilirken siyasi tartışma zemini yokedilmektedir. İlerleyen bölümlerde değinileceği gibi siyasi bir proje olan 3. Köprü'ye karşı olanlar da tıpkı diğer karşı çıkan konularda olduğu gibi ideolojik ve politik bakmakla "suçlanmışlardır".

3. KÖPRÜ TARTIŞMALARININ SEYRİ

Her ne kadar gündemimizde 2008'den itibaren göze çarpmaya başlamış olsa da, 3. Köprü tartışmaları yeni değildir. Hatta rivayet olunur ki bu tartışmalar 2. Köprü'nün tamamlanması ile birlikte başlamıştır. 1988 yılında açılışı yapılan 2. Köprü'nün peşi sıra zamanın belediye başkanı Bedrettin Dalan, 1980'lerin sonunda 3. Köprü projesini kamuoyuna sunar.⁵ Turgut Özal ile arası bozulan ve projelerini gerçekleştiremeyen Bedrettin Dalan'dan sonra ise köprü tartışmaları 1997 senesinde tekrar gündeme gelmiştir. Şaşırtıcıdır ki o zamanlar İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı olan Recep Tayyip Erdoğan 3. Köprü'ye karşı olduğunu ve neden karşı olduğunu açık bir dille ifade etmiştir.⁶

1998 yılında ANAP hükümeti tarafından Çanakkale Boğazına yapılacak köprü ile 3. Köprü ihalesinin tek bir ihale olarak yapılacağı duyurulur.⁷ 3. Köprü için ihale sürecini başlatma hazırlıklarıdır bunlar. 1998 yılının sonlarına doğru projeye karşı çıkanların çoğalmas ve seslerini duyurmaları ile birlikte hükümetin tavrı sertleşir ve "Arnavutköy-Kandilli arasına 3. Köprü'nün yapılacağı, projesinin hazır olduğu ve geri dönüşün olmadığı" açıklanır.⁸ Bu sırada boğazın iki yakasında da gösteriler başlar. Bir yandan da meslek odaları projeye karşı çıkışlarını yasal yollara da başvurarak gösterirler. Özellikle Arnavutköy Semt Girişimi'nin köprüye karşı verdiği mücadele hükümetin açıklamalarını daha sert bir üslup ile yapmasına neden olmuştur.

DSP-ANAP-MHP koalisyonu da 3. köprü projelerinde çok kararlı gözükseler de 1999 yılının ortalarına gelindiğinde köprü projesinde frene basılır. Hazine müsteşarlığının karayollarının verdiği teklife olur vermemesi ile askıya alınan proje 1999 yılının sonlarına doğru güzergahının da gözden geçirilmesi talebiyle rafa kaldırılır. Kuşkusuz, bu kararın alınmasında 3. Köprüye karşı verilen mücadelenin önemli bir payı bulunmaktadır.⁹

3. Köprü projesi gündemdeki yerini kaybeder gibi olsa da aslında hükümetlerin gündeminden hiç düşmemiştir. 2001 yılında yaşanan ekonomik krizin etkileri geçmeye başlar başlamaz köprü yeniden gündeme gelir. 2005 yılında projelerden söz edilirken projelerin yerlerinin

⁵ Bakınız: Geçmişten Bugüne "3. Boğaz Köprüsü", 27 Ağustos 2009, Hürriyet Gazetesi. Dalan 3. Köprü için hazırladığı projeden de vazgeçmemiştir: "Bence çözüm: 3. yol 3. köprü ve tüp geçiş", Sabah Gazetesi, 26.01.2007.

⁶ "Bu güzergah Doğayı Bitirir" (20.08 2009, Milliyet Gazetesi)

⁷ "Çanakkale ve İstanbul Köprüsüne Ortak ihale", Hürriyet Gazetesi 08.07.1998

⁸ Donemin Bayındırlık Bakanı Yasar Topçu 3. Köprü projesinde dönüş olmadığını söyleyerek karşı çıkanlara da su yanıtı vermiştir: "İstanbul'a böylesine büyük bir proje yaparken bu kuruluşlara danışacağız diye bir şart yok. Bunların hepsi çığırkanklıktan ibaret.", Geçmişten Bugüne "3. Boğaz Köprüsü", 27 Ağustos 2009, Hürriyet Gazetesi.

⁹ İlerleyen kısımlarda da görüleceği üzere, 90li yıllarda yaşanan köprü tartışmaları bugün yaşadığımız tartışmalar benzer özellikler taşımaktadır. Öncelikle, bu projelerin yaratacağı tahribat bilimsel olarak kanıtlanmış olsa da ve geniş bir kesimden itiraz sesleri yükselse de merkezi yönetimin dayatması ve karşıdakini dinlemez tavırları her ikisinde de benzer gözükmektedir. Her ikisinde de karar alıcı ve zorlayıcı kurum merkezi yönetimdir ve aslında İstanbul Yerel Yönetimleri köprü projesini desteklememektedir. En temelinde ise, İstanbullular, bilimsel yaklaşımlar ise mevzunun dışında tutulmaktadır.

arsa spekülasyonu yaratmaması için açıklanmayacağı söylenmiştir.¹⁰ Yine de köprünün Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kuzeyine yapılması üzerinde mutabakata varılan bir konudur. 2006 yılının sonlarına doğru ise Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 3. Köprü ile ilgili ön hazırlıkları tamamladığı ve hazırlıklar kapsamında uluslararası firmalar ile görüşmelere başlayacağı haberleri duyulmaya başlanır.¹¹

3. Köprünün 2000'li yılların ortasında tekrar gündeme gelmesi tesadüf değildir. İstanbul yeniden yapılanma süreci içerisinde. "Küresel Kent" vizyonu çerçevesinde uygulanan neo-liberal politikaların sert bir biçimde hissedilmeye başlandığı bu dönem, arsa rantlarını arttırıcı büyük projelerin dönemidir.¹² 2007 yılında 3. Boğaz Köprüsü ile ilgili çıkan haberlerin arsa rantı ve paylaşımı üzerine haberlerdir ve İstanbul'da sermaye grupları fellik fellik arazi ararken, yatırımcılara tüyolar verilmektedir. Yeni köprü projesi kentin gelişiminde yaratacağı etki ve sağlayacağı kazançlar ile birlikte konuşulmaktadır.

2007 yılının köprü tartışmalarındaki en önemli özelliği "köprü piyangosu" teması ile köprünün kimlere yaradığının ve kimlerin köprü projesi üzerinden arsa kapatmaya çalıştığının gösterilmesidir. Bu süreçte köprünün kuzeye yapılacağı bilinmekte, hatta emlakçılar ve müteahhitler köprünün "kesin yeri" konusunda açıklamalar yapmaktadırlar. Ancak hükümet köprü ile ilgili bilgileri saklamaktadır. Sadece köprünün tüp geçiş projesi nedeniyle Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kuzeyinde olacağı, İstanbul'daki transit geçiş yapan araçlar için kullanılacağı belirtilmekte ve ayrıca köprünün Karadeniz Otoyolu ile bağlanacağı bizzat Başbakan tarafından dile getirilmektedir. Bu arada İstanbul'un kuzeyinde de "arsa kapatma yarışı" devam etmektedir.

2008 yılında köprü tartışmalarında en nihayetinde İBB Belediye Başkanı Kadir Topbaş sahneye çıkar ancak görülmektedir ki İBB'nin ve dolayısıyla Topbaş'ın köprü ile ilgileri ve köprüye etkileri yoktur. Topbaş "Benim bildiğim kadarıyla" tümcesi ile başladığı anlatımında 5 farklı güzergah üzerinde çalışıldığını belirtmiş ancak iki yer üzerinde odaklandığını ve bu yerler için Başbakan Tayyip Erdoğan ile birlikte "helikopterle gezdiklerini" ve son kararı da Başbakanın vereceğini ifade etmiştir.¹³ Görüldüğü üzere köprünün yeri, planlama disiplinine büyük katkı (!) sağlayacak bu yöntem ile belirlenmeye çalışılmaktadır. Kadir Topbaş, bundan

¹⁰ "İstanbul'da 3. Köprünün Yeri Sır Gibi Saklanıyor", 13 Kasım 2005 – Hürriyet Gazetesi

¹¹ "10 yıla Damgasını Vuracak Projeler", 2 Aralık 2006, Hürriyet Gazetesi

¹² 2006-2007 seneleri, İstanbul'un arsa rantının yeniden belirlendiği ve rantın sermaye gruplarının çıkarı doğrultusunda yeniden dağıtılmaya başlandığı yıllar olarak verilebilir. 2001 yılından sonra bir bakanlık gibi yetkilerle donatılan TOKİ'nin İstanbul'un arsalarına adeta "göz dikerek" türlü projeler ile İstanbul kentsel politikasında en belirleyici aktör olması önemle üzerinde durulması gereken bir konudur. Bu gelişmelerle birlikte 2004 yılından itibaren gündeme giren, ancak uygulamaları 2006 yılından itibaren başlayan kentsel dönüşüm projelerini de anmak gerekmektedir. Öncelikle gecekondular ve tarihi kent merkezleri ve ikinci olarak da özellikle kent merkezi içinde kalmış sanayi alanları kentsel dönüşüm alanı ilan edilirken, 2006 yılı İstanbul için yıkım, yerinden edilme, soylulaştırma projeleri vaktinin geldiğini göstermektedir. Kuşkusuz, bu "politik" gelişmelerin en önemli nedeni tüm dünyada olduğu gibi özellikle metropollerde kentsel arsanın değerlendirilmesi olarak sunulabilir.

¹³ "3. Köprü Nerede Olacak?" 5 Eylül 2008, NTVMSNBC

sonrasındaki açıklamalarında da görüleceği üzere köprü ile ilgili kararların Başbakan tarafından verileceğini dile getirir.¹⁴

2009 yılı ise köprü tartışmalarının üst düzeye tırmandığı yıldır. Bir yandan İstanbul'un kuzeye doğru gelişiminin esaslarının köprü projesi ile belirlendiği ortaya çıkarken bir yandan da güzergah ve kentsel gelişim konusunda herhangi bir açıklama yapılmamaktadır. 2009 yılı kentsel planlama ve köprü projesinin gelişimi açısından tam bir felaket yılıdır. Kuzeyde arsa fiyatları fırlarken ve arsalar kapış kapış giderken, öte yandan da sessiz sedasız bir şekilde köprü projesi ilerletilmeye çalışılmaktadır. Güzergah konusunda ise bir açıklama yapılmamakta, köprü konusundaki itirazlar duymazlıktan gelmekte ve "önemli bir şey yok" gibi davranılmaktadır. Kamu otoriteleri suskundur.

Köprü tartışmalarının 2009 gündeminin en tepesine oturduğu ay Temmuz ayıdır. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım köprü ile ilgili açıklamalar yapmaya başlar. Pek tabii söylemlerin odağında İstanbul'un en önemli sorunu olan ulaşım sorunu vardır. Peki, bu açıklamaların Temmuz ayında yapılması tesadüf müdür? Değildir... Temmuz ayında İstanbul'un trafik çilesini daha da büyüten bir yol yapım çalışması gerçekleştirilmektedir; Fatih Sultan Mehmet köprüsündeki bu yol yapım çalışması Temmuz ayının sıcaklığında trafiği daha da çekilmez kılarken bir çok haber kanalı da dahil olmak üzere bu trafik keşmekeşinin anlatımını 3. Köprü tartışmalarına yöneltmiştir. Trafikten bezmiş halka uzatılan mikrofon 3. Köprü projesinin meşruiyetini arttırmaktadır. Ve tabii ki trafik sorununun tam da köprüler ve otomobile bağlı ulaşım politikasına bağlı olduğu, bu manupülatif haberlerde yer almamaktadır. Bunlara karşın köprülerin yarattığı tahribatı gözler önüne seren, yeni bir köprünün nelere mal olacağını bilimsel verilerle ortaya koyan 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu ise eylemlerine, açıklamalarına devam eder. Bu karşı duruş ise Başbakan Tayyip Erdoğan'ın "üzülmesine" neden olur.¹⁵

Arsa spekülasyonu yaratmasını diye güzergahın açıklanmadığını köprü ile ilgili her konuşmasında dile getiren Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, arsaların kapışıldığından habersiz gibi davranmaktadır. Lakin basında arsaların kapanın elinde kaldığına dair haberler 2005 yılından itibaren yer almaya başlamıştır. Bu arada güzergah sır gibi saklanırken ana muhalefet partisi CHP İstanbul İl Başkanı Gürsel Tekin güzergahı ele geçirdiklerini duyurur ve açıklar.¹⁶ Ve Temmuz ayının ortalarında görürüz ki ortaya çıkan güzergah arsa spekülasyonlarının yıllardır çizdiği güzergahın tıpkısıdır. Açıklanan bu güzergah birkaç gün sonra Kadir Topbaş tarafından "Tarabya ve Beykoz arasında bir iz" olarak doğrulanır.

Bu açıklamadan sonra göze çarpan önemli bir nokta köprü üzerine verilen demeçlerin değişmeye başlamasıdır. Köprü gibi devasa bir projenin plansız, programsız yapılması zaten

¹⁴ 2009 yılının son çeyreğinde ise bu tavrın doğmasındaki nedenlerden birinin İMP'nin istifa eden başındaki plancı Hüseyin Kaptan'dan öğreniyoruz, Kadir Topbaş aslında köprüye karşıdır.

¹⁵ "Erdogan: Kopruya Karsi Cikmalari Beni Uzuyor" 03.07.09, NTVMSNBC

¹⁶ 19.08.2009, CHP Istanbul Il Baskani Gursel Tekin'in basin aciklamasi (Cesitli Gazeteler)

tüm sürecin en belirgin özelliği iken açıklamadan sonra en kısa zamanda ihaleye çıkacaklarını söyleyen hükümet yetkilileri güzergahın değişebileceğini söylemeye başlamışlardır.¹⁷ Öte yandan karşı sesler hiç dinmemiş ve yaşanan politik sürecin de getirisi olarak kamuoyunda daha fazla destek bulmaya başlamıştır. Ve Temmuz-Ağustos ayları boyunca, yükselen kamuoyu tepkisi ile de birlikte köprü projesinin çevreye zarar vermeyeceğine dair açıklamalar yapılmaya başlanır.

SEL GELİR İZ BIRAKIR...

2009 yılının Ağustos ayında Karadeniz bölgesinde yaşanan sellerden sonrasında plansız ve ekolojik dengeyi önemsemeyerek yapılan projelerin nasıl büyük felaketlere yol açacağı bir kez daha ortaya çıkmıştır. Bir yandan dereleri bentlerle durdurmaya çalışmanın faturası ödenmiş, bir yandan da herkes karşı çıktığı halde yapılan "Karadeniz Otoyolu"nun ne büyük kayıplara neden olduğu bir kez daha görülmüştü. Yaşanan bu sellerden sonra bakan Binali Yıldırım, "Sahil Yolu doğru bir yaklaşım değildi ama artık geri dönüş yok"¹⁸ açıklamasını yaptı. Lakin, Karadeniz Otoyolunun yanlış olduğunu anlayan bakan 3. Köprü'nün de bir doğa katliamına neden olacağını, yanlış bir proje olacağını henüz görememiştir.

Gerek Bakan'ın, gerek Başbakanın, gerekse İBB Başkanı Topbaş'ın 3. Köprü'nün yapılması ile birlikte ne gibi felaketlerin ortaya çıkabileceğinin farkına varmasını sağlayabilecek bir başka olay ise kapıdadır. 8 Eylül 2009 akşamı başlayan sağanak yağış İstanbul'da görülmemiş bir felakete neden olur. Trakya bölgesinde toplam 31 cana mal olan ve özellikle İstanbul'un alt-üst yapısını yerle bir eden selin faturası ne yazık ki halka kesilmiştir. Topbaş "Çevreyi hoyratça kullanmanın bedeli" derken insanların kendi menfaatleri için çevreyi katlettiklerine değinir ancak bu menfaatlerle şekillenen ve kendisi ile Başbakan'ın imzası olan birçok projeden bahsetmez. Ve tabii 3. Köprü projesinin nasıl bir *çevreyi hoyratça kullanma* örneği olacağından... Selle birlikte çevre dersi vermeye başlayan hükümet selden ders almamış ve 3. Köprü projesini sert bir şekilde savunmaya devam etmiştir.¹⁹

Köprü kararının 10. Uluslararası Ulaştırma Şûrası'nda paylaşılacağı duyurulur. Ulaştırma Şûrasında 3. Köprü Projesine önemli eleştiriler getirilir ve Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım belirlenmiş hiçbir güzergah olmadığını ve 6 güzergah üzerinde durulduğunu söyleyerek 4 sene önceki açıklamalara geri dönmüştür.²⁰ Şûradan 3. Köprü projesinin 2023'ten sonraya kaldığı haberleri çıkmıştır.²¹ Ancak ilerleyen tarihlerde şûranın kararlarının da geçersiz olduğu görülecektir.

¹⁷ "Güzergah Değişebilir", 28 Ağustos 2009, Vatan – "3. Köprü Planlanamıyor", 8 Eylül 2009, Cumhuriyet

¹⁸ "Bakanlara Göre Sahil Yolu Sellerde Masum", 10.08.2009, Milliyet

¹⁹ Başbakan Tayyip Erdoğan köprüye karşı yükselen muhalefete "1. Ve 2. Köprüden utanmadan geçtiler" açıklaması ile cevap verir. - "1. Ve 2. Köprüden utanmadan geçtiler." 29 Eylül 2009, Milliyet.com.tr

²⁰ "İstanbul'a 3. Köprü için son nokta" 01.10.2009

²¹ "3. Köprü 2023'ten sonra" Oktay Ekinci, Cumhuriyet

Köprü gündemini 2010 yılına Karayolları Genel Müdürü taşır. Şubat ayında yaptığı açıklamada İstanbul, izmit ve Çanakkale boğaz geçişlerinin güzergahları ile açıklamalarda bulunan Cahit Turhan, 3. Köprü için 'Beykoz-Tarabya' ve 'Sarıyer-Yuşa Tepesi' üzerinde durduklarını; İBB Meclisinin alacağı kararla da imar planlarına "işleneceği"ni söylemiştir.²² 3. Köprü projesinin planlanmış bir ulaşım projesi olmasının "planlara işlenmesi" demek olduğu yanılığısındaki hükümet üyelerinin bir nevi sözcüsü olan üst düzey bürokrat, güzergah açıklamalarının ardından ihaleye talebin çok olacağını çünkü projenin "...Kısa sürede kendi yatırım maliyetini karşılayabilecek bir trafik hacmine sahip..." bir proje olduğunu söyleyerek aslında 3. Köprü'nün kendine yaratacağı trafiği de, yeni yeni köprülerin gerekçelerini de ilan etmektedir.

Gergin bekleyiş, 2010 yılı Nisan ayının sonunda İBB Başkanı Topbaş'ın "Köprü projesi tamamlandı" müjdesinin (!) birkaç gün ardından Bakan Binali Yıldırım'la birlikte yaptıkları basın açıklamasıyla sonlandı. Henüz iki ay öncesinde Karayolları Genel Müdürünün yaptığı açıklamada 2 güzergah üzerinde durulduğu söylenmiş; 2009 yılındaki tartışmalar da Tarabya-Beykoz üzerine sürdürülmüş bu sayede "**Garipçe-Poyrazköy**" hattı tartışmalardan özenle korunmuştur. 3. Köprü'nün ormanları, su havzaları üzerinde yaratacağı tahribatın boyutlarını katlayacak olan bu güzergahın aynı zamanda 1996 yılında Başbakan'ın "İdam Fermanı" olarak nitelendirdiği ve reddettiği güzergah olması çarpıcıdır.

3. köprü İstanbul Boğazında nereye kondurulmak istenirse istensin, en başından beri altını kalın kalemlerle çizdiğimiz nokta bu projenin İstanbul'un orman alanları, su havzaları yani aslında yaşam kaynaklarını yok edecek bir cinayet olduğudur. Köprü projesinin ulaşım sorununun çözümünden ziyade güzergahı ile tartışılmasının ana sebebi de tam olarak budur: nereden geçerse geçsin sonuç İstanbul için değişmeyecektir.

Yaratılan arsa rantına ve demeçlere geçmeden önce bir iki noktanın altını çizmekte yarar var: Köprü güzergahı açıklanmadan önce arsalar kapışılmaya başlanmış ve projelerde köprü ile paralel bir anlayış ile geliştirilmeye başlanmıştır. Üstelik politikacıların ketumluğu sadece halka karşıdır. Keza güzergahlar zaten bilinmekte ve kentsel gelişim bu doğrultuda devam etmektedir. Gücünü kamudan alan planlamanın tüm etik kurallarının ve süreçlerinin saf dışı bırakılması ise bu projeye karşı çıkılması için başlı başına bir nedendir. Öte yandan karşı duranların sesleri siyasiler tarafından eleştirilmiş ancak projenin bilimsel ve kamu yararına uygun hiçbir yanı olmadığı sürecin sonunda değişen söylemler ile de kanıtlanmıştır.

PLANSIZ PROGRAMSIZ KÖPRÜ

3. Köprü politikalarının gelişimi tam anlamıyla planlama dersi olarak karşımıza çıkmaktadır. Güzergah tartışmaları emlak sayfalarında, eklerinde ve dergilerinde boy boy yer alırken, hükümetten ve İBB'den güzergah ile ilgili açıklama yapılmamış, köprü'nün etkisi üzerine kamuoyu ile tartışmaya da gidilmemiştir. Daha da ötesinde, İstanbul'u planlamakla görevli

²² "Üçüncü köprü için iki seçenek", 05 Şubat 2010, Radikal.com.tr

olan belediyeler tamamen safdışı bırakılmış, İstanbul boğazı gibi bir coğrafyaya yapılacak köprünün yeri "havadan" gelen kararlar ile belirlenmiştir. Bir diğer ilginç nokta ise, bu durumun çok normalmiş gibi yansıtılmasıdır ki yansıtan İstanbul Büyükşehir Belediyesi olunca olayın vehameti daha da artmaktadır. Bunun yanı sıra, "Buradaki hassasiyetlerimiz kent ormanları. Başbakan'ın üzerinde durduğu hassasiyet özellikle bu. Ormanlar ve çevre konusunda bir rahatsızlık vermemesi üzerinde özellikle duruluyor. Bana gelen, basında gördüğümüzün dışında bir bilgi yok. Henüz netleşmiş değil benim bildiğim kadarıyla." ²³ açıklaması ile bir Belediye Başkanı olarak 3. Köprü konusunda herhangi bir söz söyleme hakkı olmadığını belirtmiş, yetkilerini bir kenara koymuştur. Başbakan'ın bu denli söz sahibi olduğu süreç, güzergahın açıklanmaması, gizli saklı yapılan projeler Hürriyet Gazetesi Yazarı Yalçın Bayer tarafından "İmar Faşizmi"²⁴, Cumhuriyet Gazetesi Yazarı Oktay Ekinci tarafından ise "Monarşik karar alma süreçleri"²⁵ olarak adlandırılmaktadır.

Bir yandan güzergah açıklanmazken ve Ulaştırma Bakanı kesin güzergahın köprü çalışmaları başlayınca anlaşılabilirliğini söylerken²⁶ bir yandan da 350 km'lik bir ulaşım ağının uzantısı olacak bu köprünün nasıl planlandığı meçhuldür. Köprü projesi sadece yollardan ve köprüden ibaret gibi davranan Başbakan, Bakanlar ve İBB Belediye Başkanı bu köprünün ve oluşturacağı ulaşım aksının nasıl bir etkiye sahip olduğunu değerlendirmelerine katmamaktadırlar. Köprünün planlarını kim yapmıştır? 3. Köprünün yaratacağı etki ve yapılaşma hareketliliğinin planları hazır mıdır? Ne yazık ki bu soruların sahibi bile bilinmemektedir. Çünkü birçok eleştiriye konu olsa dahi İstanbul'un Ağustos ayında onaylanan 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planında 3. Köprü ve yaratacağı etki üzerine bir veri bulunmamaktadır. Yani, plan daha onaylanmadan delinmiştir.

Öte yandan planlama süreçlerinin nasıl göz ardı edildiği Hükümetin açıklamalarından çıkmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan planın Belediyelerce plana işlenmesi gerektiğini ancak 2009 senesinin Temmuz ayında dile getirmiştir²⁷ ve bundan sonrasındaki güzergah sorularını da "köprü projesi 1/1000 ve 1/5000 planlara işlenmeden açıklama yapamam" diyerek cevapsız bırakmıştır. Bir yandan da Köprü gibi üst ölçek bir projenin yine üst ölçek planlarda yer alması gerekir ki alt ölçek planlar buna göre şekillenebilsin. Ancak, köprü projesinin 1/100.000 plana işlenmesi yönünde de atılmış bir adım yoktur. Bu süreçte planlama sürecinin ve hukukun yeri Bakanın açıklamalarına şu şekilde yansımaktadır: "Köprü güzergahının açıklanabilmesi için önce geçeceği hattaki belediyelerin planlarına işlenmesi lazım. Şu anda o işlem yapılmadı. Şimdi olmadan açıklarsak o belediyelere emrivaki yapmış oluruz. Bu sefer bu bir nezaketsizlik. Ayrıca da hukuki bazı sıkıntılar doğurabilir. O yüzden o güzergahlar imara işlenecek, söyleyeceğiz. Zannediyorum

²³ "3. köprü nerede olacak?", 5 Eylül 2008, NTV

²⁴ 21.08.2009, Hürriyet Gazetesi

²⁵ 27.08.2009, Cumhuriyet Gazetesi

²⁶ "3. Köprünün yerini saklamıyorum" Habertürk, 27.07.2009

²⁷ "3. Boğaz Köprüsünde Top Belediyelerde", NTV, 08.07.2009

Eylülde filan ortaya çıkar, Eylül ayı içerisinde o işlerin bitmesinin ardından ilana çıkacağız.”²⁸ Ancak Ağustos sonunda İBB Başkanı Topbaş hâlâ güzergahın kesin olmadığını ve güzergahın değişebileceğini söylemektedir²⁹ hatta bizzat Başbakan tarafından Bakan ve Belediye Başkanının dahil olduğu bir helikopter gezisi daha yapılacağı duyurulmuştur.³⁰ Bu durumda Bakan’ın “kesinleşen” köprü planlarını kime gönderdiği de soru işaretidir. Güzergah değişecekse plana ne işlenecektir? Tüm bu sorular havada kalırken, Başbakan’ın da Tarabya-Beykoz güzergahının kesin olmadığını söylemesi ³¹ ile Ağustos ayının sonunda, köprü ile ilgili resmi söylem de değişmeye başlar.

Her ne kadar yeni köprü projesi planlarda yer almasa da kentin bu proje etrafında parçacıl bir şekilde planlandığını görmekteyiz. Buna dair önemli örneklerden bir tanesi Mimarlar Odası’nın açıklamasında karşımıza çıkmaktadır. 2009’un Nisan ayında TMMOB Mimarlar Odası Genel Merkezi, TOKİ’nin Kayabaşı bölgesinde gerçekleştireceği 60.000 konutluk, yani yaklaşık 350.000 insanın yaşayacağı devasa projeye karşı bir açıklama yaparken bu projenin kentsel alanla bağlantısının hiçbir planda gözükmediğinin, bağlantıların olmayan 3. Köprü projesi ile sağlanacağını belirtmiştir. İstanbul aslında 3. Köprü projelerine göre “parça parça” ve halkın bilgisi olmadan, şeffaf bir planlama süreci yaşanmadan, zorlama ve baskı ile şekillendirilmektedir.

3. KÖPRÜ NEDEN BİR RANT KÖPRÜSÜDÜR?

Güzergah, bizzat muhalefetin ve hükümetin işaret ettiği yerden farklı çıkmıştır, ancak bu aslında sürpriz değildir. Güzergahın yakın tarihli köprü tartışmalarını şekillendiren noktalar arasında en az dile getirilen güzergah olarak belirlenmesinin bizlere göre iki sebebi vardır: biri köprü karşıtlarını ve halkı yanıltıcı bir güzergahla oyalamak; ikincisi arazi fiyatlarını doğru/yanlış güzergahların her birinde etkileyecek yanıltıcı açıklamalarla spekülasyonu körüklemek ve iki kere kazanmak... Bunun açık kanıtlarını gerek medyada, gerekse de siyasi erkin açıklamalarında izleyebilmekteyiz.

²⁸ “3. Köprünün Yerini Saklamıyorum”, Habertürk, 27.07.2009

²⁹ “Güzergah Değişebilir, Vatan Gazetesi, 28.08.2009

³⁰ “Açıklanan şey üçüncü köprünün güzergahı değil. Biz bunun üzerinde çalışmaları yapıyoruz. Orada farklı bir kaç güzergah var. Nihai çalışmamızı Ulaştırma Bakanım, Belediye Başkanım, ben üçlü olarak bir helikopterle bölgeyi dolaşacağız. Dolaştıktan sonra hazırlanan alternatifleri de görerek kararımızı vereceğiz. Burada malum bir partinin il başkanının yapmış olduğu açıklamalar sadece durumdan vazife çıkarmak veyahutta bir rol kapmaktan öte bir şey değil.” Emlak Kulisi, 27.08.09,

http://www.emlakkulisi.com/21080_recep_tayyip_erdogan__3_kopru_hakkinda_konustu_erisim:10.11.2009

³¹ “3. Köprü Planlanamıyor” Oktay Ekinci, 8 Eylül 2009, Cumhuriyet Gazetesi; “Recep Tayyip Erdoğan 3. Köprü Hakkında Konuştu!”, Emlak Kulisi, 27.08.09

, http://www.emlakkulisi.com/21080_recep_tayyip_erdogan__3_kopru_hakkinda_konustu_erisim:10.11.2009

2007 yılının Mayıs ayında *Ekonomist* Dergisi köprü güzergahını kapaktan yayınlar ve yarattığı arsa spekülasyonunu açıklayarak yatırımcılara çağrıda bulunur.³² İstanbul'da kentsel rant gün be gün artarken, kentsel dönüşüm projeleri ve 2B kapsamındaki orman arazilerinin satışı ile



arsa arzını orta üst ve üst sınıfa hizmet eden projeler kapsamında değerlendirilmesi için çalışmalar, gerek merkezi yönetim gerekse yerel yönetim tarafından canhıraş bir biçimde uygulanırken, *Ekonomist* Dergisinin 3. Köprü Projesinin yarattığı ve yaratacağı rantı haber yapması şaşırtıcı değildir. Sermayenin arsa kapatma telaşı içerisinde yol gösterici bir yatırım haberidir aslında yayınlanan, sıradandır;³³ Borsa'daki hisse senetlerini değerlendirmek ve yatırımcılara tüyolar vermek gibidir. Öte yandan, "3. Köprü'nün Rant Bölgeleri" olarak verilen bu haber, 3. Köprü politikalarının da aynasıdır.

Bu haber, yerel ve merkezi yönetimler tarafından açıklanmayan ama işaret edilen, 2009 Temmuz ayında CHP İstanbul İl Örgütü tarafından öne sürülen köprü güzergahını tıpatıp anlatmaktadır. "Derginin haberine göre üçüncü köprü Yüşatepe ile Havan Tepesi arasında kurulacak ve Anadolu yakasında 2B arazileri ile Avrupa yakasında Çatalca bölgesine talep yükselecek" tir.³⁴ Birkaç yıl önce metrekaresi 5-10 TL arasında değişen imarsız araziler ise köprü söylentilerinin başlaması ile birlikte 40-50 TL'ye çıkmıştır. Öte yandan, köprü'nün İzmir-İstanbul otoyolu ve Karadeniz Otoyolu ile bağlanacak olması sadece Silivri, Çatalca gibi yerlerde emlak hareketlenmesine neden olmamış, İzmit'ten Tekirdağ'a kadar arsa taleplerinde yükselme başlamıştır. İstanbul özelinde ise Anadolu Yakasında Ömerli'den başlayarak Avrupa Yakasındaki Hadımköy'e kadar, köprü güzergahında yer alan bölgelerdeki arsa fiyatlarının kısa sürede yükseldiği 2007 yılında yapılan haberde belirtilmektedir.

Kimlerin arazi aldığı ise gündemdeki yerini koruyacaktır. *Ekonomist*'in haberine göre: *bazı holdingler ve ünlü kişiler Çatalca Yassıören, Arnavutköy Boyalık, Dursunköy, Nakkaş, Baklalı ve Tayakadın'dan arazi almışlardır.* *Ekonomist*'e konuşan Boyalık Köyü Muhtarı İbrahim Kula "Azerbaycan Eski Devlet Başkanı Haydar Aliyev'in yeğeni Ali Haydar Aliyev'in Boyalık'ta 500 dönüm arazi aldığını ayrıca, İş Bankası Genel Müdürü Ersin Özince'nin 110, Sevil Sabancı'nın 100, Aslı Karadeniz'in 150 ve Sadık Albayrak'ın da 5 dönüm arsa aldığını"³⁵ ileri sürmüştür. Ayrıca Alfa Menkul Kıymetler Eski Genel Müdürü Aziz Karadeniz'in aynı bölgede 150 dönüm,

³² "3. Köprü'nün Rant Bölgeleri" *Ekonomist* Dergisi, Sayı No: 2007/20. Ayrıca: "Rantiye İstanbul'da 3. Köprü Kumarı Oynuyor", 20.05.2007 *Hürriyet Gazetesi*

³³ Bugünün kentsel politikasının ana akımı bu bakış açısidir. Kimin nasıl projeler yaptığından ziyade, kimin ne için, kime projeler yaptığı önemli hale gelmiştir. Bu anlamda kentsel arazinin doğaya zarar vermeyecek şekilde çoğunluğun yararına kullanılması tamamen bir ütopya haline dönüşürmüştür.

³⁴ "Rantiye İstanbul'da 3. Köprü Kumarı Oynuyor", 20.05.2007 *Hürriyet Gazetesi*

³⁵ "Rantiye İstanbul'da 3. Köprü Kumarı Oynuyor", 20.05.2007 *Hürriyet Gazetesi*

Polat Holding Yönetim Kurulu Başkanı İbrahim Polat'ın Baklalı Köyü'nde 150 dönüm arsa aldığı Sinan Çetin'in de aynı bölgede arsa aldığı bilinmektedir.³⁶ Ekonomist Dergisine güzergah konusunda açıklama yapan ise yine bir inşaat şirketi sahibidir.³⁷

Temmuz 2007'de ise yine 3. Köprü projesinin yarattığı rant üzerine önemli bir haber gazete sayfalarında yerini alır: Haber, Galatasaray Spor Kulübünün Riva'daki arazilerin 3. Boğaz Köprüsü Projesinin Riva'yı da kapsamı ile birlikte nasıl değerlendirildiğinden bahsetmektedir.³⁸ Bu arada İBB Riva için özel projeler hazırlamaktadır³⁹ ve bir yandan da yol yapım çalışmaları devam etmektedir. Bu yolların, köprü bağlantı yolları olduğu her ne kadar İBB tarafından kabul edilmese de görünen odur ki Riva'da olduğu gibi Arnavutköy-Tayakadın'da da köprü çalışmaları çok önceden başlamıştır.



Resim 5 – Riva ve Tayakadın'da 3. Köprü Çalışmaları (Kaynak: İBB – Erişim: Kasım 2009, Mayıs 2010)

Bir diğer rant haberi de Aydın Doğan'ın gerçekleştireceği proje ile ilgilidir. "3. Köprü Aydın Doğan'a Yarayacak" başlığı ile verilen haber, diğer arsa sahiplerine de değinirken özellikle Aydın Doğan'ın şirketi D-Yapı tarafından yapılacak 800 villa tipi evden bahsetmektedir. Ve köprü güzergahı da yine aynı metin içerisinde verilmektedir.⁴⁰

Yine hükümete yakın haber kaynaklarından Yeni Şafak Gazetesi de 2007 Kasım ayında İstanbul Umum Emlak Komisyoncuları Odası Başkanının değerlendirmelerine yer verir ve 3. Köprü'nün güzergahından neredeyse "kesinleşmiş" gibi bahsederek Çanakkale Eceabat-Kilitbayırı ile Dilovası-Gebze arasına yapılacak köprülerden boğaza yapılacak köprüye bağlantı olacağını söyler. Çerkezköy, Çatalca ve Sarıyer ile Dilovası, Gebze, Beykoz bölgesinde arsa

³⁶ "Yağmanın Adı 3. Köprü" 12 Temmuz 2009, Birgün Gazetesi

³⁷ İnanlar İnşaat Şirketinin yönetim kurulu başkanı Serdar İnan'dır. Serdar İnan birkaç ay sonra verdiği bir demecinde de "3. Köprü'nün Rantı Herkesin Hakkı" demektedir. (Bakınız: "Üçüncü köprü'nün rantı herkesin hakkı", 6 Ekim 2007, Milliyet Gazetesi)

³⁸ "Cimbom'a Riva Piyangosu", 18 Temmuz 2007, Hürriyet Gazetesi

³⁹ İBB'nin hazırladığı Riva Projesinin detayları için bakınız:

<http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=15470> Erişim: 10.11.2009

⁴⁰ "3. Köprü Aydın Doğan'a yarayacak", 20 Kasım 2007, Haber 7

alanların karı yüzde binlerle ifade edildiği belirtilmektedir.⁴¹ Öte yandan 2B arazilerinin satışına olanak sağlayacak yasanın çıkmasının beklendiği de belirtilmektedir:

"Üç yılda arsa fiyatlarının yüzde 300'e kadar artış gösterdiğini anlatan Ateş '2B Yasası'nın çıkmasıyla 3. köprünün çevresinde ve karayollarının geçtiği güzergahta 100 milyar dolarlık rantın daha da büyüyeceğini belirtti. En değersiz arazi ve arsaların bile metrekaresi başına en az 50 ile 150 YTL arasında değer kazandığını belirten Ateş, "Örneğin Zekeriyaköy'de arsaların metrekaresi 400 dolara kadar çıktı. Herkes alacağını aldı, beklemeye geçti. Burada metrekaresi bin 500 YTL'den satışı yapılacak araziler var. Köprü inşaatının başlamasıyla hareketlenme olacak. Köylünün elinde de arazi kalmadı."

diyerek 3. Köprünün projesinin dahi ranta nasıl hizmet ettiğini göstermektedir. Bu haberden birkaç gün sonra çıkan bir diğer haberde de Beykoz Muhtarının köylülere arazilerini satmamaları üzerine uyarıda bulunduğunu, arazi fiyatlarının projenin kesinleşmesi ile birlikte daha da artacağını söylemektedir.⁴² Anadolu Kavağı Muhtarının şu sözleri de köprü projesinin çok önceden duyurulduğunun ve güzergahının belli olduğunun göstergesidir:⁴³

"Biz 3. köprünün Anadolukavağı'na yapılacağını ve köprünün bağlantı yollarının Elmalı'dan Akbaba Deresi yol ayrımına kadar uzandığını duyduk. Ancak köprüye giden bağlantı yerlerinin bulunduğu araziler, 5-6 yıl öncesinden satın alındı. Arazilerin büyük çoğunluğunun da ünlü bir işadamına ait olduğu söyleniyor."

Yukarıdaki tüm bilgiler 2007 yılına ait basın arşivinden taranan bilgiler olup yalanlanmayan haberlerdir ve benzer birçok haberin içinden seçilmiştir. Tahminimizce 2009 yılında güzergahı arsa spekülasyonuna neden olur diye açıklamayan hükümet mensupları bu bilgilerden mahrum değillerdir. Kaldı ki 2009 yılına gelindiğinde 3. Köprü projesine ait daha çarpıcı bilgiler günışığına çıkmaktadır.

Köprü projesi ile arsa fiyatlarının katlandığı bölgelerden bir tanesi de Alemdağ'dır. "Üçüncü Köprü Tartışması Alemdağ'daki Hareketliliği Arttırdı" başlıklı haber Alemdağ'daki emlak fiyatlarını verirken Ülker ve FİBA gibi büyük şirketlerin de bölgede arsa aldıklarından bahsetmektedir.⁴⁴ Bu konu TBMM'nin gündemine de gelmiştir. Muğla Milletvekili Fevzi Topuz'un 23 Mayıs 2008 tarihinde Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın cevaplama istemiyle verdiği yazılı soru önergesinde hem Ülker ve FİBA'nın arazi aldığına dair iddialar sorulurken

⁴¹ İstanbul Umum Emlak Komisyoncuları Odası Başkanı Sabri Ateş, metrekaresi 30 YTL olan arsa ve arazilerin yüzde 500 artarak bin 500 YTL'ye kadar çıktığını söyledi. Ateş, "Arsa spekülörleri köprü ve otoyol projelerini çok yakından izliyor. 4-5 yılda 100 milyar dolarlık kar sağladılar" dedi.

⁴² "3. Köprü Rantçılarında Arsa Satmayın Uyarısı", 25 Kasım 2007, Yeni Şafak

⁴³ "3. Köprü Rantçılarında Arsa Satmayın Uyarısı", 25 Kasım 2007, Yeni Şafak

⁴⁴ "Üçüncü Köprü Tartışması Alemdağ'daki Hareketliliği Arttırdı", Hürriyet Emlak, Mayıs 2007. Haberin tamamı için bakınız: <http://emlak.webim.eu/?i=11518> Erişim: 10.11.2009. Alemdağ'daki emlak hareketliliği için ayrıca bakınız: "Alemdağ'da 2B Arazileri Kapis Kapis" http://www.emlakkulisi.com/6266_alemdag_da_2-b_arazileri_kapis_kapis_ Erişim: 10.11.2009

hem de bu şirketler ile Başbakan'ın ilişkisi yer almıştır.⁴⁵ Ancak soru önergesi cevaplanmamıştır.

2009 Temmuz ayında basına yansıyan haberler, 3. Köprü güzergahı olarak anılan (ama bir türlü bilinmeyen) bölgedeki yol çalışmalarının izini sürmektedir. Çatalca İlçesine bağlı İhsaniye köyü ve Arnavutköy İlçesine bağlı Tayakadın köyünde bölgenin ihtiyacı olandan çok daha büyük bir yol inşaatı ile karşılaşan basın mensupları yol işçilerine yol inşaatının adını sorarlar ve işçilerden "3. Köprü Yol İnşaatı" cevabını alırlar.⁴⁶ Tayakadın'daki bir emlakçı bağlantı yollarını bir bir anlatır: "Hasdal, Kemberburgaz, Işıklar köyü, Tayakadın, Yassiören, Kestanelik, Subaşı geçiyor. (...) Sarıyer bağlantısı, Karaburun'dan sahil yolu olarak. O da Sarıyer'e bağlanacak. Ayrıca Arnavutköy'den çift şeritli tekrar Karaburun'a bir bağlantı var."

⁴⁷ Baklalı Köyünde de hummalı bir çalışmadan bahsedilmektedir. Köylüler, bölgenin Sarıyer'e, yani köprüye bağlantısını sağlayacak Karaburun mevkiine doğru yapılacak viyadükün yerini göstermiş ve 2008 yılının sonunda viyadük ayakları için yerin kazıldığını belirtmişlerdir.⁴⁸

- 2-3 sene öncesine kadar bu ölçümler yapıldı. En son yılbaşından önce buralarda ölçüm yapıldı. Hatta şuraya da viyadük ayakları yeri kazıldı.
- Bu viyadük ayakları nereye kazıldı, gösterir misiniz bize? (Yürüyoruz birlikte)
- Burası viyadük ayağı mı?
- Bize burası viyadük ayağı olarak söylendi.
- Kim söyledi?
- Burada çalışma yapan ölçümcüler.
- Ne zaman kazıldı burası?
- Yılbaşından önce.

Buradaki yol çalışmalarının 1994 yılında başlayan Tekirdağ otoyolu olduğu daha sonra Bakan tarafından açıklanmış ve bu yolun 3. Köprü ile alakası olmadığı belirtilmiştir.⁴⁹ Ancak 1994'te başlayan ve tamamlanamayan bu yol inşaatının 2006 yılında büyüyerek hız kazanması ile yukarıdaki bilgilere de dayanarak 3. Köprü projesinin gelişmesi ve bölgedeki arsa sahipliğinin el değiştirmesi arasında bir ilişki kurmak da mümkündür.

2009 Temmuz ayında yayınlanan aşağıdaki haber de güzergah üzerindeki arsaların son durumunu açıkça ortaya koymaktadır:⁵⁰

Kaçmaz Emlak Çatalca Temsilcisi Hilmi Yükseloğlu, "Bakan'ın açıklaması güzergâhı tahmin etmeye yetti. Arsa sahipleri Bakan'ın açıklamasını duyunca bizi arayıp, 'Fiyatları yüzde 20 artırım' diye talimat verdi. Arsa arayanlara cevap vermeye yetişemiyoruz. Adana'dan bir pamuk tüccarı bile telefon ederek arsa talep etti" dedi.

⁴⁵ Muğla Milletvekili Fevzi Topuz'un verdiği soru önergesinin metni için bakınız: <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/7/7-3791s.pdf> Erişim: 10.11.2009

⁴⁶ "Üçüncü Köprü İnşaatı Başladı mı?" 6 Temmuz 2009, CNN TURK

⁴⁷ "Karayollarının Biraktığı 3. Köprü İzleri" 8 Temmuz 2009, CNN TURK

⁴⁸ "Karayollarının Biraktığı 3. Köprü İzleri" 8 Temmuz 2009, CNN TURK

⁴⁹ "3. Boğaz Köprüsü'nde Top Belediyelerde" . 8 Temmuz 2009, NTV

⁵⁰ "3. Köprü Güzergahında Arsalar Kapışılıyor", 16 Temmuz 2009, Milliyet Gazetesi

Yeni köprünün birbirine bağlayacağı Sarıyer ve Beykoz'da ise arsa bulmak imkânsız hale geldi. Bu iki ilçenin yüzölçümünün yüzde 80'inin orman olması nedeniyle, varolan tek tük küçük arsaların metrekaresi 500 dolara dayandı.

Re/Max Ahenk Broker'ı Sinem Özüçler, "Köprü rantı için yapılan alımlar tamamlandı. Yeni duyanlar bir hevesle geliyor ama fiyatları görünce şoke oluyorlar. Köprünün kurulacağı yerlere yakın arsaların metrekaresine 500 dolar isteniyor" dedi.

Realty World Sarıyer Temsilcisi Selim Akyıldız da, "Gelen giden çoğaldı ama arsa kalmadı. Alan aldı, satan sattı. Köprü olacak diye eskiden arsa alanlar şimdi satışa çıktı. Fiyatlar 300-500 dolara dayandı" diye konuştu. Akyıldız, Sarıyer'de arsa alanların mutlaka imarlı arsa almalarını önererek, "Aksi halde boşa kürek çekerek" dedi.

Doğuş Grup Emlak'tan Gayrimenkul Danışmanı Hayrullah Yiğit de Beykoz'da köprü bağlantı yolları üzerinde çok az arsa olduğunu belirterek, "Arazinin yüzde 80'i orman. Kalan arsalar da zaten çoktan alındı" dedi. Yiğit, yeni köprü güzergâhının, Acaristanbul ile Bayındır Grubu'nun Beykoz arsası yakınından geçeceğini kaydetti. Köprü güzergâhının Ömerli'de Paşaköy'den geçeceğini belirten Aytemiz Emlak Sahibi Murat Aytemiz, arsa alma hevesiyle kendilerine gelenler olduğunu ancak satılık arsaların az olduğunu söyledi. Aytemiz, "Zaten az olan arsalar bu beklentiyle alınmıştı. Şimdi satanlar, daha önceden almış olanlar. Şile otobanına bağlantı yapılacak yer olan Paşaköy Nişantepe'de arsaların metrekaresi, yerine göre 50-150 lira arasında değişiyor" dedi.

Ömerli ve civarının su toplama havzasında kaldığı için buraya yoğun yapılaşma izni verilmeyeceğini belirten Re/Max Mega Broker'ı Suat Şahin, güzergâhın Kurnaköy-Paşaköy'den Akfırat civarına doğru olacağını söyledi. Yolun eski Ankara asfaltı üzerinden ya da ona paralel bir güzergâhtan İzmit'e bağlanacağını kaydeden Şahin, bu bölgelerde arsa fiyatlarının metrekarede 15-25 lira arasında değiştiğini kaydetti.

Yolun İzmit'te üniversite kampüsünün arkasından Akyazı'ya bağlanacağını ifade eden Şahin, bu güzergâhta yer alan İzmit'e bağlı köylerde imarsız arazilerin metrekaresi fiyatlarının 8 ile 40 lira arasında değiştiğini söyledi.

Görüldüğü üzere, 3. Köprü güzergâhı çok önceden netleştirilmiş ve "birileri" tarafından duyulmuş, 3. Köprü'nün etki alanı içerisindeki bölgelerde arsalar yıllar öncesinden el değiştirmiştir. Ne yerel yönetimler, ne de merkezi yönetim tarafından planlı gelişim adına hiçbir adım atılmazken, İstanbul tabiri caizse kapanın elinde kalmıştır. Bir ucu Anadolu yakasındaki Topçular'a, diğer ucu ise Silivri'ye uzanan (hatta Tekirdağ'dan İzmir'e kadar gidien bir otoyol projesinin de parçası olan) bu proje tam anlamıyla bir rant projesidir. İlerleyen bölümlerde daha detaylı olarak görüleceği üzere Başbakan, Bakanlar ve Belediye Başkanı ne kadar bu köprünün transit trafiği şehir dışına almak amaçlı yapılacağını söyleseler de İstanbul trafiğinin sadece %3'lük bir oranını oluşturan bu trafik için projenin geliştirilmediği ortadadır. Kaldı ki, transit araç dışındaki araçların köprüyü kullanımlarının nasıl engelleneceği cevaplanamayacak bir soru işaretidir. Sonuçta bir gelişim alanı mevcuttur ve bu gelişimin rantı çoktan paylaşılmıştır; İstanbul halkı duymadan...

3. KÖPRÜ GÜZELLEMEŞİ – MUHALİF KÖTÜLEMESİ

3. Köprü üzerine devlet erkanının ve İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yaklaşımı bugünün kentsel politikasının nasıl bir anlayışa ve retoriğe sahip olduğuna dair önemli bir örnektir.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi, 3. Köprü projesi daha 2. Köprü sonlanır sonlanmaz tartışılmaya başlanmış olsa da AKP hükümeti döneminde gelişen kentsel politikalar çerçevesinde bu tartışmalar farklı bir boyut da kazanmıştır. Değerlenen kentsel arazi ve kamu kaynaklarının satışı, merkezi yönetimin kentleri pazarlamak için verdiği uğraş 3. Köprü projesinin aktarılmasında da mevcuttur.

Öncelikle belirtmek gerekir ki bu proje İstanbul halkının, İstanbul Belediyelerinin değil bizzat Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın projesidir ve bu sıklıkla dile getirilmiştir. Başbakan, partisinin mitingine dönen Karadeniz Otoyolu açılışında *rüyasının* Karadeniz Otoyolunun İstanbul'a kadar uzanması olduğunu söyleyerek, 3. Köprü projesinin bu otoyolla birleştirileceğini duyurmuştur⁵¹. Tüm bir bölgenin planlamasına dair bir kararın bu şekilde duyurulması sorunu bir tarafta dururken, bir yandan da ileride de göreceğimiz gibi 3. Köprü kararları neredeyse tamamen Tayyip Erdoğan'ın inisiyatifindedir.⁵²

Hâlbuki, Başbakan Tayyip Erdoğan, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı iken 3. Köprü projesine karşıdır, tıpkı bugün Büyükşehir Belediye Başkanı olan Kadir Topbaş'ın da karşı olduğu gibi⁵³, karşı çıkışını ise şu gerekçelere dayandırmaktadır:⁵⁴

"Şehrin yeni bir köprüye değil, tüp geçide ihtiyacı var. Raylı sistemin geliştirilmesi ve iki yaka arasında bağlantının sağlanması, yolların araçlara göre bölünmesi için tüp geçit uygun bir seçenektir. Ancak yeni köprü beraberinde çarpık yapılaşma ve yeşil katliamını da getirecektir. Boğaz'a kaç köprü yapılırsa yapılsın, trafik bir gün sıkboğaz olmaya mahkûmdur. Raylı sistemle koordine edilecek tüp geçit ise, hem çevreyi koruyacak hem de ulaşım köprüünün getirebileceğinden kat kat fazla rahatlık getirecektir."

Ancak, 2000li yılların ortalarına gelindiğinde Başbakan Erdoğan'ın fikirleri değişmiştir. 2007 yılında Karadeniz Otoyolu ile köprünün birleşeceğinin duyurulması ile 3. Köprü güzergahları üzerine tahminler yapılmış (ki tahminlerin çoğu tutmuştur) bunun üzerine açıklama yapan

⁵¹ "20 Yıllık Hayal Gerçek Oldu", 07.04.2007, Sabah Gazetesi.

<http://arsiv.sabah.com.tr/2007/04/07/eko100.html> Erişim: 09.11.2009 1987 yılında çalışmalarına başlanan, bölgenin ekolojik, sosyolojik tüm özelliklerini yok sayan Karadeniz Otoyolu birçok kesimden aldığı tepkilere rağmen sürdürülmüştür. Yolum açılışını yapan Erdoğan da yolu sahiplenerek, göreve geldiklerinde %35'i tamamlanmış otoyolu bitirdiklerini söylemiştir. 2009 yılının Ağustos ayında, Doğu Karadeniz bölgesinde yağın şiddetli yağmur sonrasında sel olmuş ve uzmanlar, bu sellerin en büyük nedeninin Karadeniz Otoyolu olduğuna dikkat çekmişlerdir. Sel üzerine değerlendirmelerde bulunan Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a Karadeniz Otoyolu ile ilgili fikri sorulduğunda sahil yolunun doğru bir yaklaşım olmadığını ama artık geridönüşün de mümkün olmadığını dile getirmiştir (10.08.09, Milliyet Gazetesi).

⁵² Bu konuya dikkat çeken bir açıklama İMECE Toplumun Şehircilik Hareketi tarafından 2007 senesi Nisan ayında yapılmıştır. <http://www.toplumunsehiclikhareketi.org/basin-aciklamalari/karadeniz-sahil-yolu-ucuncu-kopruyle-birlesiyormus-duymus-bulunduk.html> Erişim: 09.11.2009

⁵³ İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi'nin (İMP) eski Koordinatörü ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş'ın danışmanı Prof. Dr. Hüseyin Kaptan, 2009 senesi Ağustos ayında Kadir Topbaş'ın 3. Köprüye karşı olduğunu, ancak hükümetin isteğine uyduğunu açıklar. (24 Ağustos 2009, Milliyet Gazetesi)

⁵⁴ "Bu Güzergah Doğayı Bitirir", 20.08.2009 Milliyet Gazetesi

Kadir Topbaş, 3. köprü ve bağlantı yollarının yük taşımacılığı için kullanılması gerektiğini belirterek, "Üçüncü köprü İstanbul'un kent ulaşımı dışında ağırlıklı Anadolu-Avrupa ulaşımıyla ilgili düşünülmeli"⁵⁵ demiştir.

Üçüncü köprü projesi ile ilgili olarak sıklıkla gündeme gelen konulardan bir tanesi de budur; 3. Köprü aslında transit taşımacılık için yapılacaktır. Ne var ki, tüm trafik yükü içerisinde transit taşımacılığın oranı yaklaşık %3 civarındadır. Kaldı ki diğer araçların bu köprüyü kullanmaması gibi bir durum söz konusu olamaz. Dolayısıyla, bu meşrulaştırma söylemi altı boş bir söylemden ibarettir. Öte yandan, Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılacak olan köprü projesinin pazarlamasını yaparken "Trafik az olursa geçiş ücreti farkını biz ödeyeceğiz, trafik fazla olursa parayı kırışacağız"⁵⁶ demiş ve köprüde oluşacak araç trafiği için geçiş garantisi vermiştir. Ancak, oranı en fazla %3 olan transit trafik ile böyle bir pazarlığa girilmeyeceği ortadadır. Bu yaklaşıma göre ya köprü trafiğinin yetersizliğini faturası bizim cebimizden çıkacak, ya da köprü kent içi ulaşımına da açılacak ve bu kez trafik sorunu yine bizi vuracak.

KÖPRÜ PROJESİNE KARŞI YÜKSELEN SESLERE YÜKSELTİLEN SESLER

2009 Eylül ayında İstanbul sele kapıldığı zaman selin faturası halka çıkartılmış, bu büyük felaketin çevre bilinci olmamasından dolayı kaynaklandığı söylenmişti. Yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen sel geldiğinde dahi orman arazisini imara açarak yaratılan rant⁵⁷ ya da 3. Köprü ile oluşacak çevre felaketi mevzu bahis edilmemiştir. Bunun yerine, rant odaklı şehircilik politikalarına karşı çıkanlar, daha da özelinde 3. Köprü projesine karşı ses yükseltenler hedef gösterilmiştir.

Tam da bu noktada gerek Hükümetin, gerekse İBB adına Kadir Topbaş'ın köprü konusundaki ısrarı ve sert, karşı çıkanları suçlayıcı açıklamalarına değinilmelidir. Demokrasi kelimesini ağızlarından düşürmeyen AKP hükümeti ve yerel yönetimlerdeki temsilcileri, köprü projesine karşı olan ve bu projenin olumsuzluklarını bilimsel verilerle de ortaya koyanlara karşı otoriter bir tavır içindedirler. Son dönemde çok daha yakıcı olarak ortaya çıkan bu kentsel siyaset ve siyasa üretme tarzı, bir projenin ortaya konmasını ve projenin tartışılmadan kabul edilmesini öngörmektedir. 3. Köprü projesi de tıpkı bu şekilde tepeden inme bir yöntemle, hiçbir zeminde tartışılmadan sunulmuş ve karşı çıkanlar da "utanmaz" ilan edilmişlerdir. Bu

⁵⁵ "Muhtarlardan Satmayın Uyarısı" 25.11.2007, Yeni Şafak Gazetesi

⁵⁶ "Üçüncü Köprü İhalesi Bu Yıl" - 29.06.2009, Akşam Gazetesi

⁵⁷ Binali Yıldırım: Ormandan yol geçmez deniyor, yok böyle şey. Ormanda hep yol var. Çevre hassasiyeti ile ülkenin ihtiyaçlarını, refahını, insanın ihtiyaçlarını birbirinden ayırmamız lazım. Çevreye bir şey yapmayalım diye elimizi hiçbir şeye dokundurmamalım mı? Ormanın ortasına ev yapıp akciğerleri tüketenler nerdeydi? Bunu diyenler kendisini sorgulasınlar. Ormanı talan ediyorlar bir şey olmuyor da şerit şeklinde yol geçirince mi çevreyi talan ediyor? Çevre hassasiyetimizi de koruyup dikkat edeceğiz. Ormanlık bölgede tünel viyadük sistemini daha fazla kullanmayı tercih ederiz "Bakandan Katliam İtirafı" – <http://www.32gunhaber.com/Haber/Haber.aspx?NI=10280> 21.08.2009 - ek olarak Bakınız: Acarıstanbul villaları

raporun da sunduğu gibi 3. Köprü projesi “yanlış” bir projedir, tıpkı Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım’ın Karadeniz Otoyolu için düşündüğü gibi. Ancak bu yanlış sürekli savunulmakta ve projeye karşı olmak suç gibi gösterilmektedir. Binali Yıldırım, bu konudaki düşüncelerini belirtirken “*Bu boş bir tartışma. Üçüncü köprü de lazım. 1 tünel de 2 tünel de lazım. Türkiye nüfusunun yüzde 20’sini barındıran, sanayiye taşıyan bir ilimize bu tür altyapı hizmetleri götürülmemesini bizden kimse isteyemez*”⁵⁸ demektedir. Kuşkusuz, gelecek kuşaklara da bırakılabilecek bir kent için bu istek kentlinin hakkıdır. Vatandaşın tepki gelirse bizzat Beykoz ve Tarabya’ya gidip projeyi anlatacağını söyleyen Bakan⁵⁹ projeyi sadece Beykoz ve Tarabya ile bir kez daha sınırlı tutmaktadır. Böyle bir yaklaşımla el değiştiren arsalar konusunda bir yanıt sunamayacağı da ortadadır. Başbakan Erdoğan ise köprülere karşı çıkılmasının kendilerini “üzdüğünü” dile getirmektedir ve 1. ve 2. Köprüye karşı çıkılmasını örnek olarak göstermektedir.⁶⁰ Başbakan Tayyip Erdoğan eleştiri sınırlarını zorlayarak köprü projesine karşı çıkanların 1. ve 2. köprüden “utanmadan”⁶¹ geçtiklerini söylemiştir. Daha da ileri giderek fikirlerini insanlığın hizmetinde kullanmadıklarını da:⁶²

“Ne yapılacak, ne edilecek hiç farkında değiller. Daha dün döndüğüm ABD’de nehrin üzerinde 500 metre arayla 3 köprü var. Kimler buna karşı çıkıyor biliyor musunuz, sadece gözlerinin her iki tarafı kapalı olanlar. Tek istikamete bakanlar var ya, işte onlar buna karşı çıkıyor. İdeolojik kilitlenme var, bununla dünyaya bakıyorlar. İnsan öncelikli bakışları yok, sadece ideolojileri var. Ah, o ideolojiyi insanın, insanlığın hizmetine bir sokabilseler, çok şey değişecek. Biz yolumuza bu engelleri aşa aşa devam edeceğiz.”

Dünya mirasının önemli bir parçası olan eşsiz İstanbul Boğazını bir nehir ile karşılaştıran bakış açısı ile bu raporda da görüldüğü üzere eksikliğini, yanlışını tartan bir bakış açısını karşılaştırmak mümkün değil. İstanbul’a vereceği zararlar ortada olan bir projeye karşı çıkmak, dahası alternatifleri de ortaya koyarak dile getirmek gözleri kapalı olmak değil bilakis talana ve yağmaya karşı gözleri dört açmaktır. Ve evet... 3. Boğaz Köprüsü projesi ile, bu zamana kadar yarattığı etki ile, oluşturduğu dil ile siyasi bir projedir ve selin bunca zarar vermesine neden olan rant odaklı yaklaşımın bir ürünüdür. Çevreye, ekolojik dengeye, insana önem vermeyen bu siyasi yaklaşımın karşısında da doğadan ve halktan yana olan siyasi tavır köprüye karşı ve engel olmaya devam edecektir!

⁵⁸ “Bakan, 3. Köprü için uyardı: Arsa Fırsatçılarını Kanmayın” 02.09.2009, Zaman Gazetesi

⁵⁹ “Çevreye bir şey yapmayalım diye elimizi hiçbir şeye dokundurmayalım mı?” , <http://www.32gunhaber.com/Haber/Haber.aspx?NI=10280> 21.08.2009

⁶⁰ “Erdoğan: Köprüye karşı çıkmaları beni üzüyor” 3 temmuz 2009, NTV – Bu konuda 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu da bir açıklama yayınlamıştır (16.07.2009) - <http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/basin-aciklamalari/basina-ve-kamuoyuna.html> Erişim: 10.11.2009

⁶¹ “1. Ve 2. Köprüden Utanmadan Geçtiler”

<http://www.milliyet.com.tr/Siyaset/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1144172>

⁶² “1. Ve 2. Köprüden Utanmadan Geçtiler”

<http://www.milliyet.com.tr/Siyaset/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1144172>

Türkiye’de otoyol, kavşak, tünel vs. yapmak adeta amacından sapmış ve bir yatırım aracına dönüşmüş durumda. Alelade bir inşaat projesi gibi ihale edilen, kâr-zarar hesaplarına göre karar verilen bir süreç işliyor. Hükümetin bir kalkınma projesi olarak öne sürdüğü, şu kadar kilometre duble yol yapacağız, mantığının yerel yönetimler tarafından da benimsendiği söylenebilir. Oysa ulaşım bir kamusal hizmettir ve bu konuda yapılacak tüm çalışmalarda toplumsal yarar öne çıkarılmalıdır. Ulaşıma yönelik yatırımların toplumsal yarar dışındaki amaçlara hizmet etmesine belki de en iyi örnek **3. Boğaziçi Köprüsü**’dür.

İstanbul'da rant amaçlı ulaşım projelerinin başında köprü projeleri gelmektedir. Ancak İstanbul tarihi kent merkezini tehdit eden büyük rantlı projelerde son dönemde sıkça gündeme gelmektedir. 3. Köprü, Marmaray, Metrobüs derken kamuoyunda neredeyse hiç tartışılmadan, kaşla göz arasında iki yaka arasında yeni bir geçiş daha ihale edilmiştir. 2007 yılında Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Boğazı'nın iki yakasını karayolu tüneli ile birbirine bağlamak üzere proje çalışmalarına başlamış ve Tarihi Yarımada'nın güney kıyılarında yer alan Kennedy Caddesi'ni, Anadolu Yakası'ndaki D-100 Karayolu'na bağlayan ve yalnız lastik tekerlekli küçük araçların kullanabileceği bir proje geliştirmiştir. Söz konusu projede, Avrupa Yakası'nda, Kennedy Caddesi'nin Küçük Ayasofya - Kazlıçesme arasında kalan kesiminin, Anadolu Yakası'nda ise, D 100 Karayolu'nun Selimiye - Göztepe arasında kalan kesiminin 2 x 4 şeritli olarak düzenlenmesini de öngörmektedir. Tüm dünyada, kent merkezlerine ve tarihi dokunun yoğun olduğu kentsel alanlara, özel araçla erişimin güçleştirilmesi ya da tamamen engellenmesinin ortak görüş haline geldiği bir dönemde, insan ve tarihi değerler göz ardı edilmektedir. Tarihi Yarımada, içinden motorlu araçların daha rahat geçebileceği bir alana genişletilmesi için önemli bir baskı oluşturulması da işin çabasıdır. Kültür başkentliği için milyon dolarları gözden çıkaran İstanbul idarecileri, dünyanın en önemli kültür miraslarından birine (henüz gün yüzüne çıkmayan ve bu inşaatlar süresince de tahrip edilmesi olası, yerin altındakilere de) adeta hançer saplamaktadır.



Resim 6: Lastik Tekerli Araçlar İçin Tüp Geçiş Projesi

Bu uygulamada, tünelin açıldığı ilk yıl, otomobillerden 4,00 ABD Doları+KDV, minibüslerden ise bu ücretin 1.5 katının alınması kararlaştırılmıştır. Bu ücret, her bir yön için ayrı ayrı alınacaktır. Bugünün parası ile yaklaşık 10-12 liraya gelen bu geçiş ücretini görünce, "biz de kullanmayız, para da cebimizden çıkmaz" demeyin. Para gene cebimizden yani devletten çıkıyor. Çünkü yap-işlet-devret modeliyle yapılan bu tünelde sözleşmede garanti edilen kadar araç geçişi olmazsa, kalan parayı devlet ödeyecek. Yani paranın bizim cebimizden çıkacağı garanti edilmiş durumda.

Bu açıdan bakıldığında 3 değil, 33 köprünün de sorunu çözmeyeceği anlaşılacaktır. Ancak İstanbul şehrinin geri dönülmez bir yıkıma doğru sürüklendiği kesindir. Bu ülkede, köylerinde köprü olmadığından dolayı okullarına gidemeyen (ve belki okulları dahi olmayan) bir sürü çocuk varken, benzer tartışmaların 1. ve 2. Boğaz köprülerinin yapımı aşamasında yaşandığı ve yapılanların sadece çözümsüzlük yarattığı ortadayken; oluşturulacak her türlü karşı duruş, bir YAŞAM mücadelesidir.

İstanbul'un trafik sorunu raylı sistem öncelikli toplu taşımanın ve denizyolu taşımacılığının geliştirilmesiyle çözümlenecektir. Rant amacı olmayan ve halka hizmet için çalışan iktidarların hedefi toplu taşımadır. Mevcut iktidarın ise bu hedeften uzak olduğu açıktır.

Toplu ulaşımda konfor ve maliyetin düşmesi toplu taşımaya yönelimi artırırken araba kullanımını azaltacaktır. Bu durum araç yollarıyla çarpık kentleşen İstanbul'un doğal ve yeşil alanlarına doğru yapılaşmayı durduracak, yakıt kullanımını azalttığı için hava kirliliğini azaltacaktır. Unutulmamalıdır ki otomobil kullanımının azalması demek aynı zamanda gürültü kirliliğinin de önlenmesi demektir.

Başka türlü bir çözümün olduğu iktidar tarafından da bilinmektedir. Geçmişte 3.köprünün İstanbul için cinayet olduğunu söyleyen başbakan da, hiç olmazsa olabildiği kadar güneyden geçmesini talep eden belediye başkanı da, bu köprünün bir rant projesi olduğunun farkındadır. Ranta boyun eğenler tarih içinde hak ettikleri yeri alacaktır.

Kaynakça:

- "1. Ve 2. Köprüden Utanmadan Geçtiler" 29 Eylül 2009, Milliyet.com.tr
<http://www.milliyet.com.tr/Siyaset/HaberDetay.aspx?aType=HaberDetay&ArticleID=1144172>
- "10 yıla Damgasını Vuracak Projeler", 2 Aralık 2006, Hürriyet Gazetesi
- "20 Yıllık Hayal Gerçek Oldu", 07.04.2007, Sabah Gazetesi.
<http://arsiv.sabah.com.tr/2007/04/07/eko100.html> Erişim: 09.11.2009 1987
- "3. Boğaz Köprüsü'nde Top Belediyelerde" . 8 Temmuz 2009, NTV
- "3. Köprü 2023'ten sonra" Oktay Ekinci, Cumhuriyet
- "3. Köprü Aydın Doğan'a yarayacak" , 20 Kasım 2007, Haber 7
- "3. Köprü Güzergahında Arsalar Kapanıyor", 16 Temmuz 2009, Milliyet Gazetesi
- "3. Köprü Nerede Olacak?" 5 Eylül 2008, NTVMSNBC
- "3. Köprü Planlanamıyor" Oktay Ekinci, 8 Eylül 2009, Cumhuriyet Gazetesi
- "3. Köprü Rantçılarında Arsa Satmayın Uyarısı", 25 Kasım 2007, Yeni Şafak
- "3. Köprünün Rant Bölgeleri" Ekonomist Dergisi, Sayı No: 2007/20.
- "3. Köprünün Yerini Saklamıyorum", Habertürk, 27.07.2009
- "Alemdağ'da 2B Arazileri Kapanıyor" http://www.emlakkulisi.com/6266_alemdag_da_2-b_arazileri_kapis_kapis_ Erişim: 10.11.2009
- "Bakan, 3. Köprü için uyardı: Arsa Fırsatçılarında Kanmayın" 02.09.2009, Zaman Gazetesi

- "Bakandan Katliam İtirafı" <http://www.32gunhaber.com/Haber/Haber.aspx?NI=10280> 21.08.2009
- "Bakanlara Göre Sahil Yolu Sellerde Masum", 10.08.2009, Milliyet
- "Bence çözüm: 3. yol 3. köprü ve tüp geçiş", Sabah Gazetesi, 26.01.2007.
- "Bu Güzergah Doğayı Bitirir", 20.08.2009 Milliyet Gazetesi
- "Cimbom'a Riva Piyangosu", 18 Temmuz 2007, Hürriyet Gazetesi
- "Çanakkale ve İstanbul Köprüsüne Ortak ihale", Hürriyet Gazetesi 08.07.1998
- "Erdoğan: Köprüye Karşı Çıkmaları Beni Uzuyor" 03.07.09, NTVMSNBC
- "Güzergah Değişebilir, Vatan Gazetesi, 28.08.2009
- "İstanbul'a 3. Köprü için son nokta" 01.10.2009
- "İstanbul'da 3. Köprünün Yeri Sır Gibi Saklanıyor", 13 Kasım 2005 – Hürriyet Gazetesi
- "Karayollarının Bıraktığı 3. Köprü İzleri" 8 Temmuz 2009, CNN TURK
- "Muhtarlardan Satmayın Uyarısı" 25.11.2007, Yeni Şafak Gazetesi
- "Rantiye İstanbul'da 3. Köprü Kumarı Oynuyor", 20.05.2007 Hürriyet Gazetesi
- "Recep Tayyip Erdoğan, 3.Köprü hakkında konuştu!", Emlak Kulisi, 27.08.09
http://www.emlakkulisi.com/21080_recep_tayyip_erdogan__3_kopru_hakkinda_konustu_
Erişim: 10.11.2009
- "Topbaş 3. köprüye karşıydı, hükümetin isteğine uydu", 24 Ağustos 2009, Milliyet Gazetesi
- "Üçüncü köprü için iki seçenek", 05 Şubat 2010, Radikal.com.tr
- "Üçüncü Köprü İnşaatı Başladı mı?" 6 Temmuz 2009, CNN TURK
- "Üçüncü Köprü Tartışması Alemdağ'daki Hareketliliği Arttırdı", Hürriyet Emlak, Mayıs 2007.
<http://emlak.webim.eu/?i=11518> Erişim: 10.11.2009
- "Üçüncü köprünün rantı herkesin hakkı", 6 Ekim 2007, Milliyet Gazetesi
- "Yağmanın Adı 3. Köprü" 12 Temmuz 2009, Birgün Gazetesi
- 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu (16.07.2009) -
<http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/basin-aciklamalari/basina-ve-kamuoyuna.html>
Erişim: 10.11.2009
- "Çevreye bir şey yapmayalım diye elimizi hiçbir şeye dokundurmamalım mı?" ,
<http://www.32gunhaber.com/Haber/Haber.aspx?NI=10280> 21.08.2009
- Geçmişten Bugüne "3. Boğaz Köprüsü", 27 Ağustos 2009, Hürriyet Gazetesi.
- İBB Riva Projesi, <http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=15470> Erişim: 10.11.2009
- İMECE Toplumun Şehircilik Hareketi, "Karadeniz Sahil Yolu 3. Köprü İle Birleşiyormuş – Duymuş Bulunduk!", Nisan 2007, <http://www.toplumunsehircilikhareketi.org/basin-aciklamalari/karadeniz-sahil-yolu-ucuncu-kopruyle-birlesiyormus-duymus-bulunduk.html> Erişim: 09.11.2009
- Muğla Milletvekili Fevzi Topuz'un verdiği soru önergesinin metni
<http://www2.tbmm.gov.tr/d23/7/7-3791s.pdf> Erişim: 10.11.2009
- Oktay Ekinci, 27.08.2009, Cumhuriyet Gazetesi
- Sönmez, Mustafa, Bölgesel Eşitsizlik,1998, Alan Yayıncılık,
- www.kgm.gov.tr
- Yalçın Bayer, "İmar Faşizmi" 21.08.2009, Hürriyet Gazetesi

iMECE

TOPLUMUNŞEHİRCİLİK HAREKETİ

www.toplumunsehircilikhareketi.org