

## SUNUŞ

Türkiye Mühendislik Camiası'nda artık bir gelenek haline gelmiş bulunan ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nce periyodik olarak düzenlenen ulaştırma kongrelerinden üçüncüsü, 5-7 Haziran 1995 tarihlerinde İTÜ Maslak Kampüsü'nde toplandı. Kongre'nin son günü öğleden sonra İSTANBUL 3.BOĞAZ GEÇİŞİ konusunu tüm yönleriyle ele alan bir atölye çalışması yapıldı. Akademisyenler, uzman mühendisler, kent yöneticileri, yerel yönetim kademelerinde görev alan meslektaşlarımız ve ilgili inşaat mühendisleri bütün bir öğleden sonra konuyu enine boyuna tartıştı. Umudumuz, bu çalışmayla yeniden kristalize olan ve altı çizilerek vurgulanan olan bilimsel doğruların, TC Hükümeti tarafından da dikkate alınması ve bu doğrultuda yeni ulaşım politikalarının oluşturulmasıdır.

Atölye çalışmasının sonunda yayımlanan ve 40 katılımcı tarafından imzalanan sonuç bildirgesinden de anlaşılacağı üzere, 3.Boğaz Geçişinin karayolu köprüsü olarak gerçekleştirilmesine karşı çıkmış, bu geçişin demiryolu ile deniz altından sağlanmasının yaşamsal önemi kuvvetle vurgulanmıştır. Önümüzde iki köprü ile ilgili birikmiş deneyim var. Ulaşım sorununa ne kadar çare oldukları meydanda. Ama 3.köprü'nün bir başka özelliği var. O da, İstanbul'un akciğeri olan orman bölgelerinde ve su havzalarında yapılacak olması... İnşaat Mühendisleri Odası yurtseverlik bilinciyle tekrar uyarıyoruz ve şu hususları altını çizerek yeniden vurguluyor: 3.köprü'nün ve çevre yollarının yapılması demek, İstanbul'un göçe, kaçak yapılaşmaya ve talana açılması, 2700 yıllık bir dünya kentinin, bir kültür metropolünün, bir dinler ve milliyetler mozaiğinin kelimenin tam anlamıyla ölmesi demektir. İstanbul'un selameti için bu köprü YAPILMAMALIDIR:

Yukarıda her iki köprü'nün de İstanbul'un ulaşım sorunlarına çare olmadığını vurguladık. Zira bu köprüler, uzmanların da belirttiği gibi, insanlara değil, sadece taşıtlara ve özellikle de içinde genelde tek kişi seyahat eden otomobillere hizmet ediyor. Her yeni köprü'nün İstanbul'da trafiğe kayıtlı araç sayısının artmasına doğrudan katkısı, herkesin kabul ettiği ayrı bir gerçeklik. 1955 yılında ülke çapında demiryollarının toplam yolcu taşımacılığı içindeki payı %24 iken, 1994 yılında %4'e düşmüş bulunuyor. 1950'lerden beri dışa bağımlı karayolu politikalarının ülkeyi hangi çıkmaz noktaya getirdiği ise hepimizin malumu. Devler İstatistik Enstitüsü Nisan 1996 verilerine göre, Türkiye'de yaklaşık 5.077.000 motorlu taşıt bulunuyor. Bu taşıtların 3.123.305'i, diğer bir deyişle %61.5'u otomobil olarak belirlenmiş durumda. Toplam otomobillerin de yaklaşık %25, yani 776.983'ü İstanbul'da bulunuyor. İstanbul Valisi'nin belirttiğine göre, İstanbul'da hergün 500 ile 600 taşıt trafiğe çıkıyor. Bireysel taşımacılığa ödün veren bir sistemin sonunda çökmesi de mükadder görünüyor.

İnşaat Mühendisleri Odası'nın "Türkiye İçin Bir Çözüm Önerisi" başlığı altında, Habitat II Danışma Kurulu'na sunduğu 18 maddelik Alternatif Yerleşme ve Barınma Politikaları'nda ulaşım ile ilgili şöyle bir madde bulunuyor. Madde 16: "Ülkemizin coğrafi olanaklarını değerlendiren, kaynaklarını savurganca harcamayan, halkın gereksinmelerine cevap veren toplu ulaşım ve taşımacılık politikası izlenmelidir. Bu amaçla deniz ve demiryolu ile ulaşım ağırlık verilmesi, bunlar geliştirilmeli, modernleştirilmeli ve ucuzlatılmalıdır." Burada bir kez daha vurgulayalım ki, Türkiye'nin batı bölgelerine ve özellikle de İstanbul'a göç durdurulmadan, hiç bir kentsel sorunun üstesinden gelebilmek olası değil. İstanbul'un nüfusu, kentte doğanlar ve göçle gelenlerle birlikte, her yıl yaklaşık 500 bin artıyor. Yapılan bir araştırma, kent yaşamına yeni katılan her birey için yaklaşık 30 bin USD'lık bir yatırım gerektiğini ortaya koymuş bulunuyor. Bu ise yılda 15 milyar USD eder ki, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin sadece bu amaçla bu miktarda bir finansal kaynak oluşturabilmesi mümkün görünmüyor. İstanbul'un her sorununda olduğu gibi, ulaşım sorununda da çözüm Anadolu'nun her yöresini yaşanabilir ve çekici hale getirmekten geçiyor. "Yeni Dünya Düzeni'nin" vahşi saldırısı ile özelleştirme yoluyla elden çıkarılmaya çalışılan kamusal varlıklarımız, tarım ve ulusal sanayi potansiyelimiz mutlaka korunmalıdır. Bu politikalar izlendiği takdirde, iç barışın ve huzurunda sağlandığı bir ortamda, 1950'lerden beri devam eden iç göç önlenemez, ülkenin tüm sathı nisbi olarak eşit kullanılabilir. Türkiye gibi bir 3.dünya ülkesindeki tüm problemlerin çözümü, ulaşım da dahil olmak üzere, emperyalist-kapitalist sistemden kesin kopuş ve kamusal sektörünün gerçekten güçlendirilmesinden geçiyor.

İstanbul, 26 Haziran 1996

İnş.Y.Müh. Mustafa ÜRGÜPLÜ  
TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI  
İstanbul Şube Başkanı