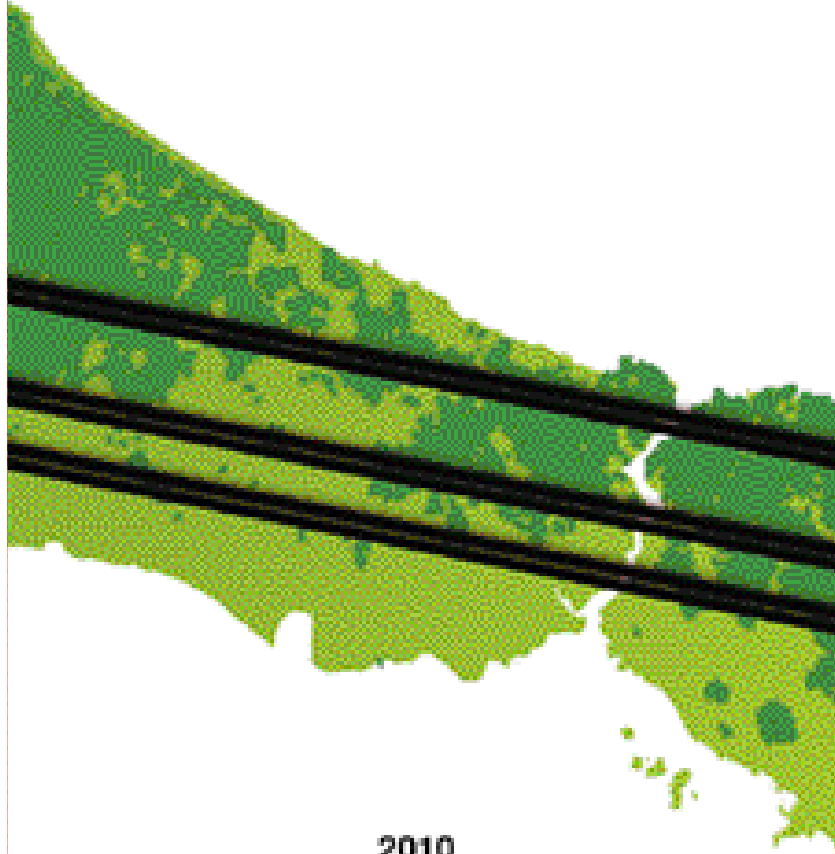


Orman ve Çevre Açısından 3. KÖPRÜ

Panel Notları



2010



İSTANBUL BAROSU YAYINLARI



Genel Yayın Sıra No: 169
2010/11
Cep Kitaplığı: LV
ISBN No: 978-605-5614-40-9

Yayına Hazırlayan
Av. Celal Ülgen - Av. Coşkun Ongun

Kapak
Can Eren

Tasarım / Uygulama
Referans Ajans
Tel: +90.212 347 32 47
E-mail: info@referansajans.com

Baskı
Sanat Matbaacılık
Medya ve Reklam Hizm. San. Tic. Ltd. Şti.
Hattat Halim Sokak No:13
Balmumcu - Beşiktaş / İstanbul
Tel: +90.212 267 04 23
E-mail: as@sanatmatbaacilik.com

Haziran 2010

**İSTANBUL BAROSU
ÇEVRE ve KENT HUKUKU
KOMİSYONU**

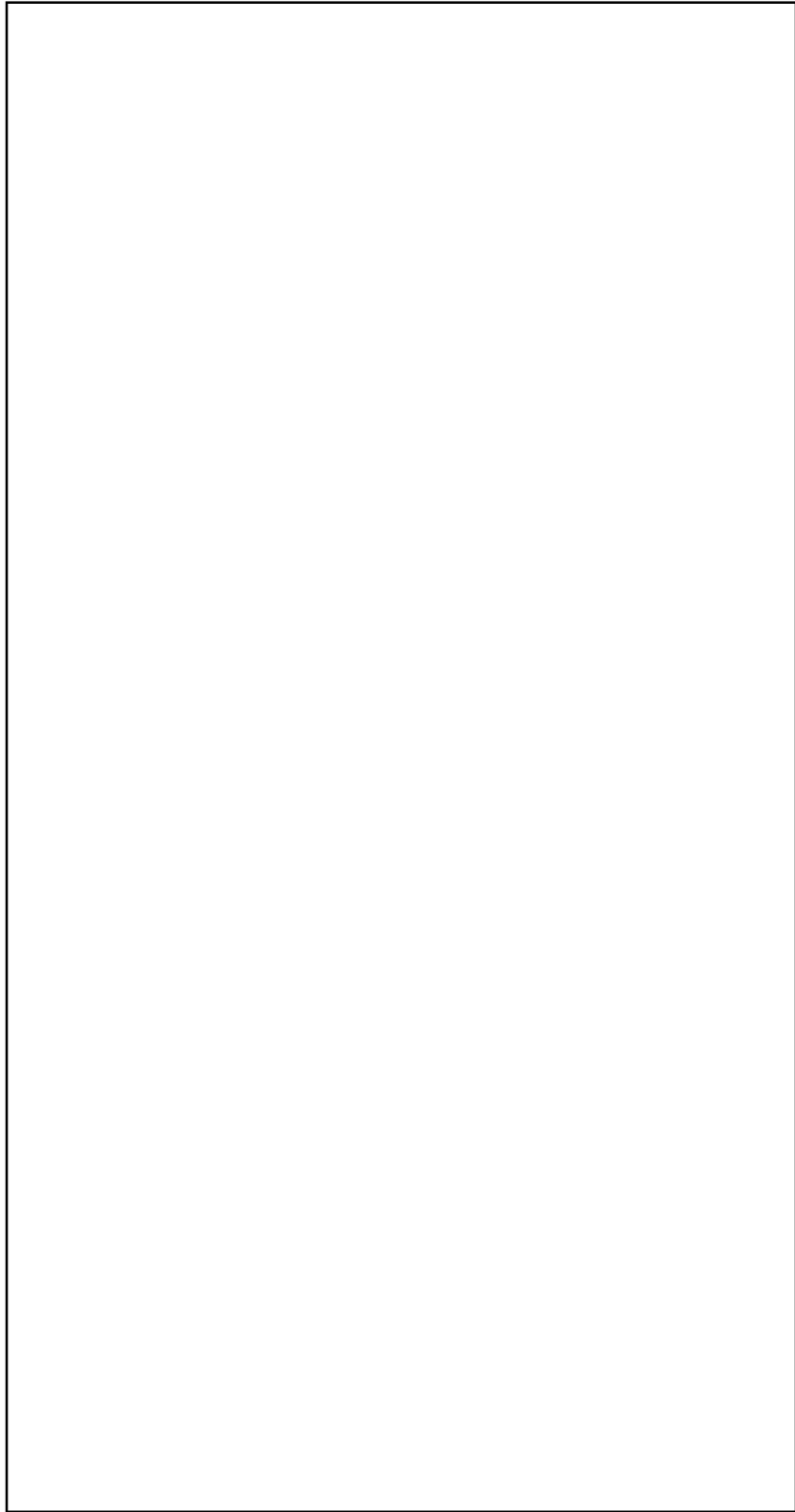
**ÇEVRE ve KENT HUKUKU
AÇISINDAN 3. KÖPRÜ
ve
İSTANBUL'DAKİ
ORMANLARIMIZIN ve ÇEVRENİN
3. KÖPRÜ'DEN KORUNMASI**

06 Mart 2010

Orhan Adli Apaydın Konferans Salonu

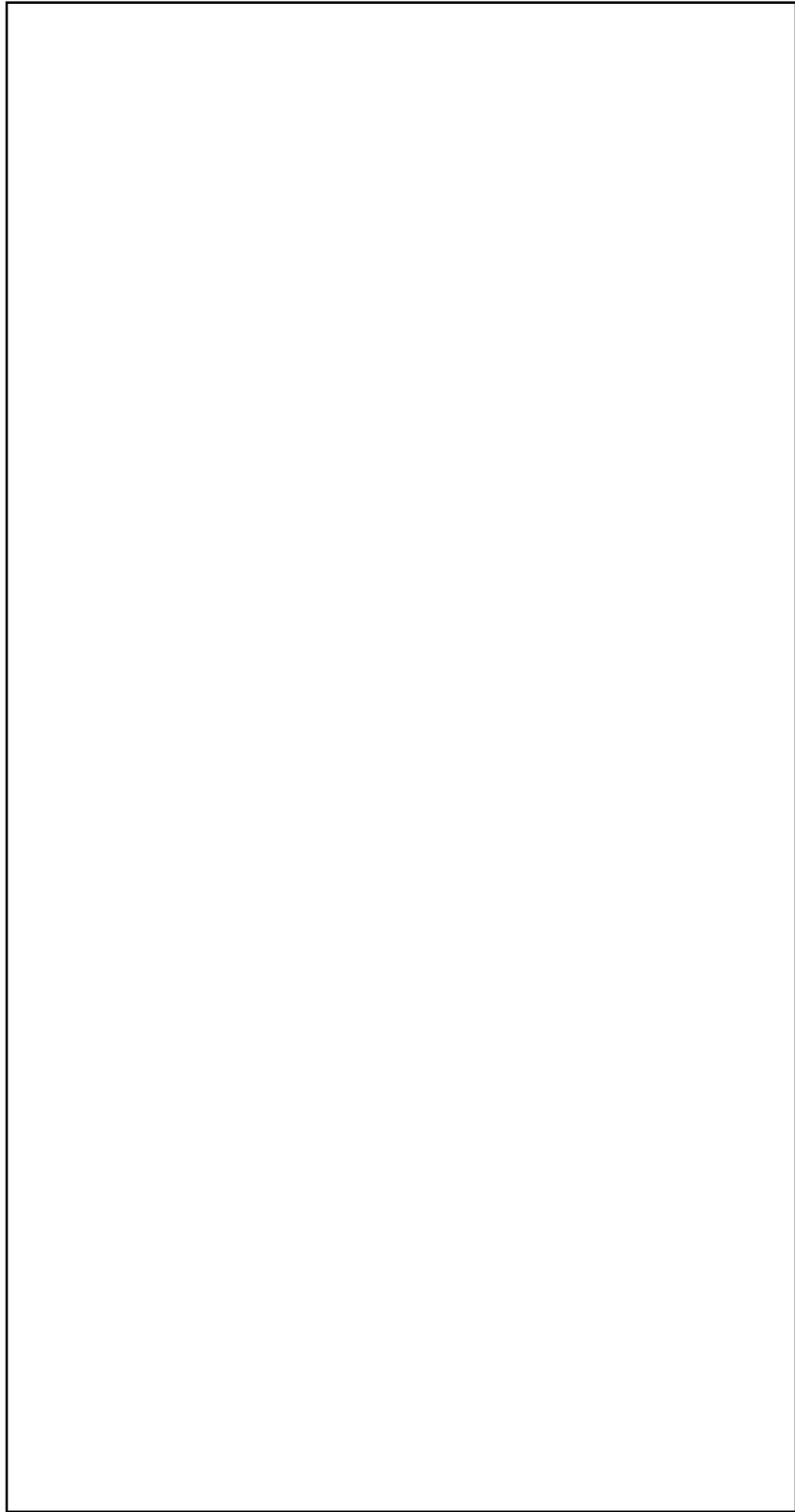


İSTANBUL BAROSU YAYINLARI
İstiklal Caddesi Orhan Adli Apaydın Sokak
Baro Han Beyoğlu / İstanbul
Tel: (0212) 251 63 25 (pbx)
Faks: (0212) 293 89 60
dergi@istanbulbarosu.org.tr



İÇİNDEKİLER

Yayın Kurulu'ndan	7
Açılış	9
Av. Muammer Aydın	9
Pro.Dr.Dr. Selçuk Demirbulak	20
Av. Necati Yıldırım	23
Besim Sertok	41
Av. Hüseyin Özbek	55
Prof.Dr. Semih Tezcan	69
Av. Ömer Aykul	102
Soru/Yanıt	112



ÜÇÜNCÜ KÖPRÜ ve DOĞA

20 Şubat 1970'te temeli atılan ilk köprü olan Boğaziçi Köprüsü 1973'te açıldığında trafiğe çözüm bulunduğu söylenmişti. Gelgelelim trafik karmaşası köprüyle birlikte daha da arttı. Trafiğin sürekli artması gerekçe gösterilerek 1988'de bu kez Fatih Köprüsü Boğaza kondu.

Savladığının aksine ne şehiriçi trafiği rahatladı, ne de ilk kurulan köprünün yükü hafifledi.

Şimdi 3. köprünün kurulması gündemde...

Köprülerin şehrin yükünü hafifletmeleri bir yana İstanbul'a başlı başına yük olduklarını anlamak için daha ne kadar zarar göreceğiz.

İşte çarpıcı bir sayısal veri: Boğaza kurulan her iki köprü sonucunda Boğazdan geçen taşıt sayısı 30 kat artarken yolcu sayısı yalnızca 4 kat artabilmiştir.

Yani yapılan köprüler insanlar için değil, araçlar için tasarlanmaktadır.

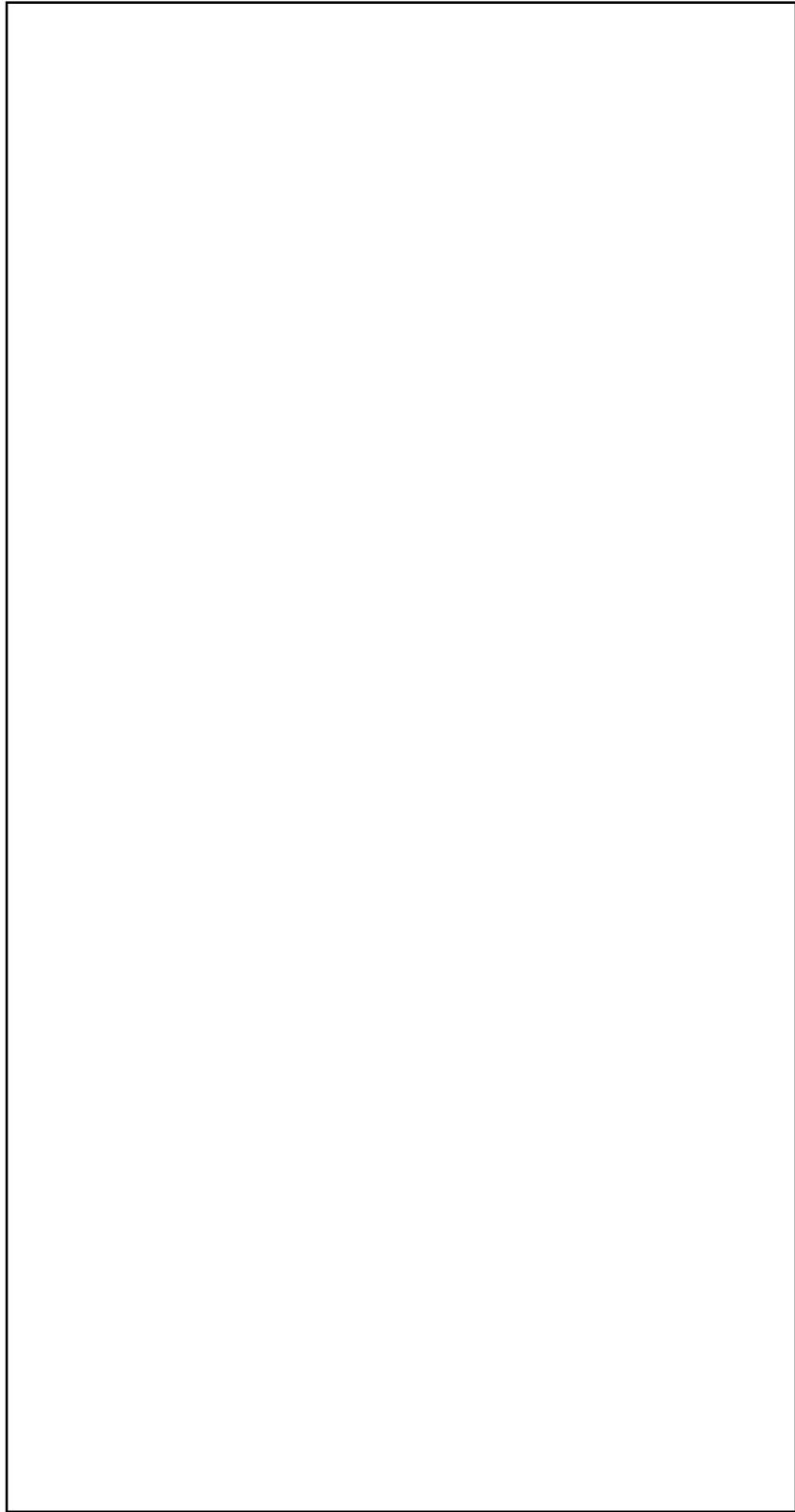
3. köprünün yapımı halinde çevre bağlantı yolları ile büyük bir ormanlık alan ve bir o kadar da tarım alanı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. 3. köprü, büyük sorun yaşadığımız su konusunda hayati öneme sahip su havzalarının da yok olmasına neden olacaktır.

Bu kitapta bu konular şekiller ve tablolarla doğrudan uzmanları tarafından dile getiriliyor.

Bu kitabın İstanbul ve çevre adına kamuoyu duyarlılığını arttırmasını umuyoruz.

Yeni bir yayında buluşmak umuduyla...

Av. Celal ÜLGEN
Yayın Kurulu Başkanı



Av. Alev TUNA

Bugünkü İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu'nun hazırladığı 3. Köprü'yle ilgili Panelimizin açış konuşmasını yapmak üzere Baro Başkanımız Sayın **Av. Muammer Aydın**'i kürsüye davet ediyorum, buyurun Başkanım.

Av. Muammer AYDIN

(İstanbul Barosu Başkanı)

Değerli konuklar, hepinizi şahsım ve İstanbul Barosu adına sevgi ve saygıyla selamlarken, İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonumuzun düzenlemiş olduğu "Çevre ve Kent Hukuku Açısından 3. Köprü" panelimize hoş geldiniz diyorum. Avukatlık Yasası'nın 76. maddesinin özellikle insan haklarını savunmak ve korumak görevinden yola çıkarak toplumu bilgilendirmek, kamuoyunu aydınlatmak ve farkındalık yaratmak görevimizi bir kez daha yerine getirmek istiyoruz. Bildiğiniz gibi 1950'li yıllardan başlayarak demiryolu taşımacılığı ikinci plana itilmiş ve karayolu politikalarına öncelik tanınarak ülkemizin doğal güzellik ve varlıkları âdeta hiçe sayılmış ve bu politika hem sosyal, hem de ekonomik açıdan büyük tahribatlara yol açmıştır. Neredeyse 50 yıldan bu yana boğazda yapılacak köprüler konusu tartışılır olmuştur. Sadece son 50 yılda mı? Hayır, tarihi süreç içinde baktığımız zaman da, tarih boyunca da artan ihtiyaçlar ve dönem dönem gelen fikirler doğrultusunda köprü teşebbüsleri hep var olmuştur. Buna rağmen uzun yıllar boğazın iki yakası

arasındaki ulaşım hâlâ da mevcut kullanıma uygun olarak feribotlarla yapılmıştır. Tarihimizdeki edebi romanlar boğazın bu doğal ve huzur dolu güzelliklerini anlatan satırlarla doludur aslında, o nedenle Selim İleri'nin kaleminden boğazın edebiyata yansımalarını sizlerle paylaşmak istiyorum.

Boğazın Güzellikleri

“Aslında romanımızda ve hikâyemizde uzunca süre Boğaziçi bir aşk kahramanıdır. Çok gençken okuduğum Yaz Yağmurunu hatırlıyorum. Feride Celal imzalı Yaz Yağmuru 1940'ta yayınlanmıştır ve müthiş bir Boğaziçi tasviriyle başlar. Gün henüz doğmaktadır, yüzerek yalıya gelen genç kız yorgun ve bitkin rıhtıma çıkar. Bütün Boğaziçi tan renklerine bürünmüştür, kızullar, pembeler, eflatunlar, limonküfleri, kavuniçiler mavide uçuşur. O yaşmaklı, feraceli yelpazeli renk renk şemsiyeli hanımlar, hanımefendiler al, mor fesle çiçek gibi süslü beyler, efendiler de Göksu Deresi'nin altın sularıyla beraber akıp gittiler. Şimdi Küçüksu gazinolarıyla, plajlarıyla, kâğıt helvalarıyla, susamlarıyla, mevsiminde yer yer kaynayan mısır kazanlarıyla kucağını yeni nesillere açmıştır. Beykoz Çayırı, Göksu aşk kahramanı Boğaziçi romanlardan, öykülerden git gide uzaklaşır, silinir, yeni zamanların Boğaziçi romanları yazılamaz olur. Evet, böyle demiş kalemiyle, oysa İstanbul bugün için o romanda geçen genç kız kadar yorgun bir şehirdir ve artık romanlara da pek konu olamamaktadır. Köprülerin yapılıp boğazın egzoz dumanına teslim edilmesiyle birlikte boğaz da o kızıl ve aruz mavisini yitirdi, yerine gri bir renk peyda oldu, kala kala bir tek

boğazın kuzeyi kalmıştı, onu da 3. Köprü Projesi'yle yok etmeye hazırlanıyoruz. Korkumuz odur ki, yakında gri rengi de göremeyeceğiz, bu gidişle o gri rengin yerini de yakında siyah lekeler alacak.

Bu anlayışla konuya bir de hukuk yönünden bakmak gerektiğini düşünüyoruz ve Anayasanın iki önemli hükmünü 3. köprü açısından konunun önemi bakımından da sizlerle paylaşmak istiyorum. “*Ormanların Geliştirilmesi ve Korunması*” başlıklı madde 169: Devlet ormanlarının korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. Bütün ormanların gözetimi devlete aittir. Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Tabii burada parantez açmak lazım, devlet hariç demek lazım, devlet istediğini yapar.

“*Çevrenin Korunması*” başlıklı 56. maddesinde ise aynen şöyle söylüyor: *Herkes sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir.* Konunun çevre ve ormanların korunması yönünden de önemi olduğu tartışıldığını ve bunun için de orman fakültesince bir rapor hazırlandığını sizlerle paylaşmak istiyorum. Aslında rapor çok daha uzun, ama ben belirli bölümlerini aldım ve buradaki konunun önemi nedeniyle de sizlerle paylaşmak istiyorum aslında; İstanbul Üniversitesi'ni Orman Fakültesi Dekanlığı'nın 13 Ekim 2009 tarihli rapor özetine göre 3. Boğaz Köprüsü'nün yapılmasının gündeme gelmesi bundan önce yapılan iki köprüde olduğu gibi ülkemiz

kamuoyunda yoğun tartışmalara neden olmaktadır. Bu tartışmaların odak noktasını genel olarak zarar görecektir çevre ve onun da en önemli ögesi olan orman eko sistemleri oluşturmaktadır. İstanbul'un kuzeyinin ormanlarla kaplı olması kent ve insanları için refah artıran büyük bir şans oluşturmaktadır aslında, çünkü bu ormanların özellikle karbon tutma ve havadaki tozları filtreleyerek ürettiği temiz hava kuzeyden esen hâkim rüzgarlarla kentin hava ve yaşam kalitesini önemli oranda artırmaktadır.

Biyolojik Çeşitlilik

Gelişmiş pek çok batı ülkesinin kent insanları ve ormancıları ormanların kentlerine sağladığı temiz havayla gurur duymaktadırlar. İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar aynı zamanda bu kentin içme ve kullanma suyu gereksinimini de karşılayan ve toplam su deposu kapasitelerini 817.6 milyon m³ olan Avrupa yakasındaki Terkos, Büyükçekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere, Anadolu yakasındaki Ömerli ve Darlık Barajlarıysa 110 milyon m³'lük İstranca ve 145 milyon m³'lük İsaköy ve Sungurlu diğer adıyla Yeşilçay projesi derelerinin havzalarını içermektedir. İstanbul'un kuzeyinde yer alan Belgrat Ormanları yüzlerce yıldır İstanbul'un su ihtiyacını karşılamak ve bu suretle de önemli bir işlevi yerine getirmektedir ve hepimizin de bildiği gibi 7 adet bendi de içinde barındırmaktadır. Aynı ormanların içinde İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'nin yer alması nedeniyle de 150 yılı aşan süreden beri ülkemiz ormancılık eğitiminde öğretim ve

araştırma ormanı olarak da buralardan yararlanılmaktadır.

Belgrat Ormanı biyolojik çeşitlilik açısından değerlendirildiğinde, bu ormanda doğal liken ve yosunlardan 20 tür, atkuyrukları ve eğreltilerden bir tür, açık tohumlulardan bir tür, kapalı tohumlulardan 380 tür olmak üzere toplam 402 bitki türü bulunmaktadır. Bunlar içinde genel olarak orman alanını kaplayan meşeler hâkim ağaç türü olarak da büyük önem taşımaktadırlar. Ayrıca Belgrat Ormanı'nda 42 tür gündüz kelebeği, 146 kuş türü, yaklaşık 22 memeli türü, çeşitli kurbağalar ve sürüngenler yaşamını sürdürmektedirler. Aynı orman içerisinde yer alan Atatürk Arberetumu ülkemizde ilklerden biri olup 1949 yılında kurulmuştur. Öte yandan Belgrat Ormanı'yla birlikte İstanbul ve çevresindeki orman alanları dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup yüz binlerce su kuşu, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde de ev sahipliği yapmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle İstanbul Boğazi ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden birisidir. 3. Köprü ve bağlantı yollarının Adapazarı, Kocaeli, Tekirdağ ve Kırklareli Ormanlarını da etkileyeceği ve bu alanın 5000 hektar civarında olacağı iddia edilmektedir. Bu yollar için Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan irtifak hakkı alınması yeterli olacak, bu şekilde devlet özel kişilere ait arazilerin kamulaştırılması gibi ağır bir yükten de kurtulmuş olacaktır. Kesilen ağaçlarla karbon stokunun yok edilmesi yanında karbonu

depolayan vejetasyonun da işlevinin ortadan kaldırılması söz konusu olacaktır. Buradaki ormanlar içinden geçecek olan karayolları yangın riskini de beraberinde getirecektir. Ayrıca bütün otoyollarda olduğu gibi önemli bir sorun da araç egzozlarından çıkan gazların çevreye olan etkileridir.

Ormanların Tahribi

Dünya üzerindeki biyoçeşitliliği tehdit eden etkenlerin başında büyük yaşam ortamlarının yapılacak yollarla daha küçük yaşam ortamlarına bölünmesi ve bu nedenle de söz konusu ortamların kullanım şekillerinin değişmesi gelmektedir. Bunun yanı sıra yoğun trafiğin gürültüsü bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesine de neden olacaktır. 3. köprü nedeniyle yapılacak yollar daha önceki örneklerde olduğu gibi her türlü yapılaşma ve yerleşme için çekim alanlarını oluşturacaktır. Sözü edilen yapılaşma ve yerleşmeler içinde en önemli çekim arazi kamusal alanlar ve orman alanları olacaktır. Yeni oluşacak yerleşim birimlerinin ve diğer tesislerin ne boyutlara varabileceğini birinci ve ikinci köprü yollarının neden olduğu yerleşme ve yapılaşmalar bizlere açıkça göstermektedir. Bilindiği gibi ormanların yararlarını odun ve diğer orman ürünlerinin kaynağı olması, su üretimi, su varlığının korunması ve düzenlenmesi, toprağın korunması, biyolojik çeşitliliğin geliştirilmesi, iklim üzerinde olumlu etki yapması, rekreasyon yönünden yararı, sağlık üzerinde etkili olması, iş alanı ve geçim kaynağı sağlaması, ulusal savunma ve

güvenlik yönünden yararları şeklinde de sıralayabiliriz.

Toplumlar yukarıda sayılan orman işlevlerinden hangilerinden ne ölçüde yararlanacağı ve ormana ne miktar alan ayıracağı konusuyla ilgilenmek ve karara varmak durumundadır. Ayrılacak alanın büyüklüğü o ülkenin doğal, ekonomik, sosyal ve kültürel koşullarına bağlı bulunmaktadır. Belirtilen kapsamda yapılacak 3. köprü için ormanlardan alan tahsis edilmesi halinde çevredeki ormanların pek çok yararından vazgeçilecektir. Ayrıca bu alanlar rekreasyona, turizme, toplumun refahının artırılmasına tahsis edilmesi gereken alanlar toprak yağması ve spekülasyona da kurban edilecektir, ancak bu yararların ithal edilememesi, ikame maddelerinin olmaması, yaşamsal değerde bulunması konuları da göz önünde bulundurulmalıdır. Ormana ayrılacak alanların büyüklüğünün belirlenmesi ve ormanların korunması salt siyasi irade değişikliklerine ve özlemlere bağlı kalmamalı, uzun dönemli politikalarla belirlenmelidir. Çünkü ülkemiz ormancılığı ve ormancılık eğitimi 150 yılı aşan bir süreden beri ormancılığımızda devamlılık, iktisadi verimlilik ve çok yönlü yararlanma ilkelerini belirlemiş ve uygulamaya koymuştur. Uzun dönemli politikalarla ve bilimsel verilere dayanılmadığı zaman ormanların tahribi nedeniyle ülkemizin çeşitli yörelerinde ve yakın zamanda İstanbul'da yaşanan sel felaketinde de çok sayıda yurttaşımızın hayatını kaybetmesi ve milyonlarca liralık mal kaybına benzer durumlarla da sık sık

karşılaşabiliriz. Bu durumsa daha önce belirttiğimiz ormanların su rejimine düzenleme yararının önemsenmemesinin bir sonucudur. Belirtilen felaketlerin yinelenmesi için yörede orman varlığının azaltılması değil, tam tersine artırılması gerekmektedir. Yine yukarıda özelliklerine değinilen İstanbul Ormanlarında yapılacak tahribatın kısa sürede giderilemeyeceği ve eski halini almasının çok güç olduğu ve çok uzun süreye ihtiyaç duyulacağı konusunda da sayısız örnekler bulunmaktadır. Bu durumda 3. köprü yapımıyla ilgili olarak ormanlara en az zarar verecek karayolu ve denizyoluyla bütünleşen raylı sisteme dayalı bir boğaz geçişi üzerinde durulması daha uygun olacaktır.

Netice olarak yukarıdaki bilimsel gerçeklerle esas itibariyle ulaşım ve trafiğin düzenlenmesi ve çözüm getirilmesi sırasında çevre ve ormanların korunması en temel insan hakkı olan yaşama hakkının korunması bakımından da oldukça önemlidir. Zira İstanbul'un su ve oksijen kaynağı konumundaki bölgenin üzerinde yapılması planlanan köprünün bu kaynakları tehdit etmesi, kirletmesi ve yok etmesi tehlikesi nedeniyle bu konuda halkın ve kamuoyunun tam olarak benimseyeceği su ve oksijen kaynaklarının korunduğu çözümlerin tercih edilmesi temel insan hakları açısından önem arz etmektedir.

Metrosuz Metropol

Evet, bu okuduğum bölümler Orman Fakültesi'nin raporundaki özet, rapor boyutlu, ama dikkat çektiği noktalar 3. köprü

eğer gerçekleşirse İstanbul'un kuzeyindeki ormanlarda önemli oranda felaketlerin hem diğer canlıları, ormanı ve insanı beklediğini açıkça göstermektedir. Görüldüğü gibi konu her boyutuyla çok önemli ve hassas, öyleyse bütün uyarılara mutlaka, ama mutlaka kulak verilmelidir. Bir inatlaşma uğruna ben yaptım oldu anlayışına tüm bunlar ve geleceğimiz kurban edilmemelidir.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar, bilindiği üzere köprü yapılmasına gerekçe olarak sürekli artan trafik yükü gösterilmektedir. Bu bakış açısı en hafif deyimiyile sığ bir bakış açısıdır. Çünkü trafiği yalnızca karayolu projeleriyle çözmeye çalışmak dünya ulaşım kültüründen uzak, sığ bir bakış açısının ürünü olabilir. İstanbul bugün için dünyanın önde gelen metropollerinden biridir, ancak gel gelelim bugüne kadarki öngörüsüz yöneticilerimizin siyasi çekişmelere kurban ettiği metrosu eksik olan bir metropoldür. Bu nedenle köprü yapılmasının tek çözüm olduğu şeklindeki dayatma ve yanlış bir bakış açısı oluşmakta ve oluşturulmaktadır. İstanbul'un eşdeğerindeki dünya şehirlerine baktığımızda o şehirlerin yeraltları âdeta ayrı bir dünyayı barındırmakta, yansıtmakta ve yaygın metro sistemleriyle ulaşımın sorunsuz bir biçimde sürdürüldüğünü görmekteyiz. Bu nedenle köprü yapılmasının tek çözümü olduğunu iddia etmek doğru değildir.

20 Şubat 1970'i birçoğumuz hatırlayacağız, yine ilk köprüyle ilgili olarak temeli atılan ve 1973'te trafiğe açılan 1. köprüyü anımsatıyor bize, ancak trafiğin sürekli olarak artması bahane edilerek 1988'de, yani 15 yıl sonra

ikinci kez Fatih Köprüsü trafiğe açıldı. Ancak iddia edilenin aksine ne şehir içi trafiği ne de Boğaziçi Köprüsü'nün yükü hafifletilemedi. Şimdi 3. köprüyle yine yük hafifletilmesinden söz ediliyor. Kanaatim odur ki, köprülerin şehir yükünü hafifletmeleri bir yana İstanbul'a başlı başına yük olduklarını anlamak için daha ne yapmak gerektiğini açıkçası çözemiyoruz ve göremiyoruz. Bütün bunların yapılmamalı anlamına geldiğini söylemek istemiyorum, ama akılcı ve bize yakışan geleceğe mal edilecek, sağlıklı bir çevreyi de koruyacak olan projeler hayata geçirilmelidir.

Karayolu Bakanlığı

Köprülerin ulaşımaya çözüm getirmediğini anlamak için iki köprünün boğazdan geçen taşıt sayısını 30 kat artırdığını, ancak yolcu sayısının 4 kat bile artmadığını görmek gerekiyor. Şimdi yeni yapılacak olan köprüler için de aynı gerekçe geçerli olacaktır. Bu tasarlama da araç trafiğinde önemli oranda artış yaşanacağı bir gerçektir, ancak yolcu sayısında aynı oranda artış sağlanamayacağı da ortadadır. 3. köprüyle ilgili olarak sürekli değişen güzergahların kamuoyu gündemine taşınması toplumda düşünce karmaşası yaratmakta, bu da yalnızca arsa spekülasyonlarının işine yaramaktadır. 3. köprünün yapımı halinde çevre ve bağlantı yollarıyla büyük bir ormanlık alan ve bir o kadar da tarım alanı yok edilme tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. Ayrıca 3. köprü yaşadığımız su konusunda hayati öneme sahip olan su havzalarının da yok olmasına sebebiyet verecektir. Köprünün yapımı halinde İstanbul

halkına, kente ve çevreye karşı insanlık ve çevre suçu işlenmiş olacaktır. İstanbul için raylı sistem ağırlıklı denizyolunu etkin biçimde kullanan ve otobüslerle desteklenen bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması kaçınılmazdır. Bu anlamda Marmaray benzeri boğaz tüp-geçisi ulaşım çözümlerine de öncelik verilmesi gerektiğini bir kez daha hatırlatıyoruz. Ulaştırma Bakanlığı karayolu bakanlığı görünümünden kendini mutlaka arındırmalı ve halkımızın yararına olacak çözümler üzerinde de ivedilikle yeni projeler geliştirme-lidir. Aksi takdirde şimdiden bağlantı yollarının yapımıyla yok olmaya başlayan kuzey ormanlarımızın tamamen kaybedilmesi tehlikesiyle karşı karşıya kalacağımızı, bağlantı yolları üzerinde projeleri hazırlanmış şekilde bekleyen çok sayıda büyük alışveriş merkezlerinin yapımıyla özellikle Beykoz ve Sarıyer'deki esnafların da dükkânlarına kilit vurulması açık ve seçik olarak gündeme gelecektir. Kirlilik, gürültü ve kargaşanın önü alınamayacak, İstanbul zaten sağlıksız büyüyen bir kent görünümüyle yaşanabilir bir kent olmaktan da uzaklaşacak, hızla bozulacaktır.

Evet, ilk sözlerime atıf yaparak tekrar şunu söylemek istiyorum: Öncelikle tüm bu yaşadıklarımızdan ülke olarak kendimizi kurtaracağımız, sonra da boğazın huzuru anımsattığı roman tadında güzel günler yaşama dileğiyle sözü konunun uzmanlarına bırakmak istiyorum. Uzattığımı biliyorum, ama konu çok önemli, önemine binaen ben de bu konuları araştırdığımda gördüm ki,

aslında söylenecek çok daha fazla şeyler var, ama bunları da biz değil, uzmanları söylesin. Güzel bir panel olacağını ve sonuçlarını en kısa zamanda ilgililere duyurulacağını sizlere bir kez daha belirtmek istiyorum ve bu paneli düzenleyen Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu Başkanımıza ve Yürütme Kurulu'ndaki değerli arkadaşlarıma ve katılarak farkındalık yaratma adına bizleri bilgilendirecek olan panelistlerimize de huzurunuzda bir kez daha teşekkür ediyorum, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Av. Alev TUNA

Sayın Başkanımıza bize genel çerçevede verdiği bu değerli bilgiler için çok teşekkür ediyoruz. Şimdi panelistlerimizi kürsüye davet etmek istiyorum. Öncelikle Oturum Başkanımız İstanbul Barosu Başkan Yardımcısı **Prof. Dr. Dr. Selçuk Demirbulak** Hocamızı kürsüye davet ediyorum.

Boğaziçi Üniversitesi Öğretim Üyesi Sayın **Prof. Semih Tezcan** Hocamız, Orman Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı Sayın **Besim Sertok**, TEMA Vakfı Hukuk Danışmanı Sayın **Av. Ömer Aykul**, İstanbul Barosu Genel Sekreterimiz Sayın **Av. Hüseyin Özbek**, İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyon Başkan Yardımcımız Sayın **Av. Necati Yıldırım**.

Prof. Dr. Dr. Selçuk DEMİRBULAK

(İstanbul Barosu Başkan Yardımcısı)

Saygıdeğer meslektaşlarım, hepiniz hoş geldiniz. Hepinizin bildiği gibi ben 780 bin km²'lik Türkiye'mizde 5.500 km² üzerine

oturan ve 39 ilçeden oluşan İstanbul, son 31 Aralık 2009 tarihli adrese dayalı nüfus tespiti uyarınca 72 milyon 567 bin olan nüfusunun yüzde 17'sini, yani 12 milyon 317 bin nüfusu barındıran bir megapoldür. Bu kentleşme olgusu uygarlık tarihinde birinci sanayi devrimi 1.765, buharın keşfiyle yoğun üretimin başlaması İngiltere'de Edinburg'da bilahare de 1870'lerde Kıta Avrupa'sında elektriğin demir türevleri üretiminde kullanılmasıyla kentleşme olgusu başlamış, batıda hızla devam etmiştir ve bu itibarla da planlama dediğimiz olgu sonuna kadar sert biçimde uygulanmıştır. Bizim gibi az gelişmiş ülkelerde 1950'lerden başlayarak iç göç sonucu kentlerde ve özellikle az gelişmiş ülkelerde bir veya iki kentte aşırı yoğunlaşma nüfus yoğunlaşması olmuştur. Bu anlamda da bir demagojik kentleşme, sahte kentleşme ortaya çıkmıştır. İstanbul da çeperleriyle buna örnektir.

Politik Yatırım

Ben 1956'dan beri İstanbul'da yaşıyorum, yani İstanbulluyum bir anlamda. O zaman kent Bostancı'da biterdi Anadolu yakasında, Avrupa yakasında da Mecidiyeköy'de biterdi. Bakarsınız mezarlıklara görürsünüz, şimdi şehrin tam ortasında kalan mezarlıklar uç noktaları, nüfus da 800 bin civarındaydı. Demin Sayın Başkan açıklarken 1. köprüden bahsetti, 1. köprüyü evet o bir politik yatırımdır, aslında demagojik yatırımdır ve sonuçta o 800 bin olan nüfus 5-6 milyonlara çıktığı zaman biz çok sevindik kalabalıklaşıyor, kentleşiyoruz diye, ama daha 1. köprü açılırken biliyorsunuz, benim yaşımda olanlar

gayet iyi hatırlarlar, 29 Ekim tarihinde açılmıştı, hep beraber köprünün üzerine çıktık, asma köprü çöküyordu. Tek kanaldan “hep beraber çıkmayın” diye sürekli anons yapılıyordu, ama baktık ki bu iş çok spekülâtif bir olay, bu sefer 2. köprüyü hemen koyduk işin içine, 2. köprü sonucunda da dünyada olmayacak bir şey oldu; otoyol manzaralı yapılaşma başladı. Nüfus da 9 milyonlara, 10 milyonlara vardı.

Şimdi 1/100 binlik planda olmayan bir 3. köprü hadisesi yine demagojik yatırım olarak karşımıza çıkıyor. Nerede başladığını resmen bildirilmese bile, ama gerçekten Kınalı Otoyolu’nda Kınalı’ya bağlanan yol demin Başkan şeyleri çizdi, betimledi geçtiği yolları, ama Tarabya’da bizim Marmara Üniversitesi’nin kamu yönetimi binası ayakları oraya oturacak, karşı tarafta da Çubuklu’da Devlet Su İşleri’nin bulunduğu kesimde diğer ayaklar oturacak. Beni asıl ilgilendiren bu süreç içinde hukuken de muhtelif ihtilâfların çıktığı, arazilerin 1-1.5 yıl içinde çok süratli biçimde el değiştirdiği Kurtköy, Akfırat, Çavuşbaşı, Alibeyköy’deki rant olayı ve mevcut yürütmenin bu rant olayını âdeta menkul kıymetler borsasında yasaya aykırı biçimde insider trading denilen sistemle kendi yandaşlarına sunması. Evet, bütün bu nedenler tabii ki, multidisipliner bir olay bu, hem çevre kent hukuku açısından, hem ulaşım açısından, hem insan haklarında üçüncü halkayı oluşturan çevre hakları hepimizin bildiği gibi yaşam hakkı birinci hakkı oluştururken ekonomik haklar ikinci halkayı, üçüncü halkayı da çevre

oluşturmaktadır. Bu bir kamusal mal, multidisipliner olayı konunun uzmanları irdeleyecekler. Son söz bana göre benim açımdan biz mali açıdan hiçbir zaman iki yakamızı bir araya getiremiyoruz, ama köprülerle bunu yapmaya çalışıyoruz.

Evet, Sayın Av. Necati Yıldırım Çevre ve Kent Hukuku Komisyon Başkan Yardımcımız "*Cumhuriyet Döneminde Kentleşme Kültürümüz ve Boğaziçi'nde İmar Hukuku'nun Gelişimi*"yle ilgili tebliğini sunacak. Buyurun efendim.

3. KÖPRÜ TARTIŞMALARI ÇERÇEVESİNDE

Cumhuriyet Dönemi Kentleşme Kültürümüz ve Boğaziçi'nde İmar Hukuku'nun Gelişimi

Av. Necati YILDIRIM

*(İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku
Komisyonu Başkan Yardımcısı)*

Öncelikle konu aslında çok geniş bir konu, Cumhuriyet dönemi kentleşme kültürümüz ve Boğaziçi'nde imar hukukunun gelişimi. Bunu tabii 3. köprü tartışmaları çerçevesinde ele almak istiyoruz. Konunun genişliğinden çok özet olarak bir şeyler sunmak istiyorum. Burada biz Cumhuriyet döneminden başlatmamız hızlı kentleşmenin de Cumhuriyet'le beraber nüfus artışının da Cumhuriyet dönemiyle birlikte başlaması nedeniyledir ve kaba olarak, yani çok ayrıntıya inmeden 1950'lere kadar olan gelişmeyi ayrı bir bölümde ele almak, 1950'lerden sonraki gelişmeyi de ikinci bir gelişme olarak ele almak istiyoruz.

Plansız Kentleşme

Sözlerime Aristo'nun "*kentler insanların en önemli buluşudur*" sözüyle başlamak istiyorum. Kent sosyal ve kültürel etkinliklerin gerçekleştirdiği halkın ekonomik sosyal idari ve kültürel ihtiyaçlarının karşılandığı ve bu amaçla yeterli ölçü ve sayıda konut eğlenme ve gezme dinlenme alanlarının mekânlarının bulunduğu ve tüm bu olanakların insanın gelişmesinin ve kişiliğini zenginleştirmesinin sağlandığı yerler olarak tanımlanabilir.

İnsanların daha iyi bir yaşam sürdürmek için toplandıkları yerler olarak da tanımlanabilir.

20. yy. insanlığın en hızlı kentleştiği daha doğrusu kentlere göç ettiği bir yüzyıldır.

Türkiye için ise 1950 ler kentlere özellikle İstanbul-Ankara gibi birkaç kente yoğun göçlerin yaşandığı dönemdir. Halen bu süreç devam etmektedir.

Kentlerde yaşanan en önemli sorun ise bilinçsiz ve alt yapısız gelişimdir. Plansız kentleşme sonucu sanayi ve konut içi içe girmiştir. Gelişigüzel sanayileşme hızlı kentleşmenin meydana getirdiği sorunlardan gecekondulaşma ve çarpık yapılaşma, tüm bunlar plansız ve çarpık yapılaşma ekonomik problemler yanında sağlıklı bir toplumsal yaşamın devamına imkân verecek sosyal tesislerden yoksun bir kent yapısı ortaya çıkartmıştır. Sonuçta en önemli kentsel sorunlar; ulaşım, konut ihtiyacı, çevre kirliliği, sanayi atıkları, çöpler ve kentlerde suç oranının artması olarak sayılabilir.

Tüm bunların tek bir çözüm yolu vardır PLANLAMA, planlı kentleşmedir.

Ama nasıl?

İnsanların, konut, sağlık, iş, eğitim, ulaşım, dinlenme, eğlence ve kültürel gereksinimleri kent planlaması içinde düşünülmelidir.

Gecikmiş endüstri devrimi ile birlikte sanayileşmede yaşanan süreçte, buna bağlı hızlı nüfus artışı ve düzensiz plansız yoğun anarşik kentleşme yaşanmıştır. Ortaya çıkan büyük konut açığı gerekli ekonomik ve yönetsel önlemlerin alınmaması nedeniyle yapsat düzeni, kalfa yapıları, kaçak yapılar ve gecekonduardan oluşan karmaşık ve sorunlu kentler meydana getirmiştir.

Türkiye’de kent planlaması Cumhuriyetin kuruluşundan bu güne sürekli imar yasaları ile şekillendirilmeye çalışılmıştır. 1933 yılında 2290 sayılı yasa, yapı ve yollar yasası

1956 yılında 6785 sayılı İmar Yasası

1972 yılında 1605 Sayılı ve 6785 değiştiren Yasa

1985 yılında 3194 sayılı İmar Yasası

Kent planlamaları bu yasalara dayanılarak yapılmış ise de yetersiz kalmıştır.

Yasal düzenlemeler, hızlı kentleşmenin gerisinde kalmıştır. 3194 sayılı İmar Yasası temel yasa olarak düzenlenmiş ise de özel yasaların uygulandığı yerlerde imar yasasının bu özel yasalara aykırı olmayan hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu şekilde ülkenin kentsel gelişimine temel olan yasası, diğer yasaların altında bir konuma indirgenmiştir.

Turizm Teşvik Yasası, İstanbul Boğaziçi Yasası, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası gibi bu özel yasalar, doğrudan kentlerin gelişiminde etkili ve belirleyici olmuşlardır.

İmar planları yasada; Nazım imar planı, Uygulama imar planı, Çevre düzeni planı adları ile tanımlanmıştır.

10 Aralık 2003 tarihli 5018 sayılı “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Yasa”sında tanımlanan planlamanın en üstünde yer alan, STRATEJİK PLANLAR’a özellikle dikkatinizi çekmek isterim

Yasanın 3 ve 9. maddesinde il özel idareleri ve belediyeler dâhil tüm kamu idarelerine “*kalkınma planları, programları, ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin (misyon) amaç ve (vizyon) geniş görüşlülük oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, performansları, önceden belirlenmiş olan göstergeler doğrultusunda ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacı ile katılımcı yöntemlerle stratejik plan*” hazırlama zorunluluğu getirilmiştir. Bizce bu planlar hem mekânsal hem de üst düzeyde olmalıdır.

Stratejik Planlama

“*Kalkınma planı ve çevre düzeni planına uygun olarak, alt yapı, ulaşım, çevre, tarım ve orman, sağlık, eğitim, sanayi ve ticaret, enerji, bayındırlık ve iskan, köy hizmetleri, içme ve sulama suyu, imar, katı atık, doğal afetler, kültürel mirasın korunması ve diğer hizmetlere ilişkin orta veya uzun vadeli plan*” olarak ele

alınarak Sürdürülebilir Kentsel gelişme için yol gösterici olma özelliği tanımlanmıştır.

Bu Yasa ile bölge planları Devlet Planlama Teşkilatı'nın, imar planları ise belediyelerin sorumluluğuna verilmiştir.

Cumhuriyet'in Başkenti Ankara; bu yeni bir tavrı ve cumhuriyet ideolojisinin kendi mekânını kurma amacını gösterir Ülkeyi Ulus Devlet mekânına dönüştürmeyi ve yine Anadolu'daki kentleri modernitenin yeri haline getirmeyi amaçlar Kentlerin, Ankara merkezli Demiryolları ile birbirine bağlanması düşünülmüştür.

Başta Ankara olmak üzere Anadolu'daki küçük büyük tüm kentler, Ankara gibi modernist yaklaşımlar üzerine planlanarak adeta yeniden kurulmuştur.

Dik açılı caddeleri, bulvarları, bulvarların kesişme noktalarındaki meydanları ile yeni merkezler oluşturulmuştur. Bu şekilde, Kentler yeni ve farklı bir görünüme kavuşmuştur. Gerçekçi kurguyla, hükümet konağı, tören meydanı, Atatürk Anıtı ile belirgin bir merkez ve bu merkezin yanında, banka, otel ve dükkânlar, çağdaş gelişmeyi gösteren yapılar yer almıştır. Zengin ve çağdaş bir görüntü vardır. Ankara ile özdeşleşmenin, mekânsal ve duygusal temsili sayılan aynı kent planları uygulanmıştır. İstasyon mekânının ve bu mekândan kent içine uzanan istasyon caddesi ve istasyon lokantası gibi yüksek statülü kamusal mekânlarla kent bütünleşir. Cumhuriyet'in bu ilk dönem kentlerinde; Sosyal Yaşam, çağdaş ve modern alt yapıya sahiptir ve yaşamın içine giren mekân planlaması başarılıdır. Cumhuriyet,

kuruluş yıllarında, ketleşme konusunda çok iyi bir başlangıç yapmıştır. Ancak bu 1950'lerden sonra tamamen bir tarafa bırakılmış veya sürdürülemez, tam bir karmaşık-felaket diyebileceğimiz dönem yaşanmıştır.

1950'lerden sonra ise, Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki bu modern ve çağdaş kentleri hızla taşralaşma sürecinde girmiştir. Hızlı ketleşme, köyden kente göç ve artan nüfusun konut ihtiyacının doğurduğu gecekondular ve plansız yapılaşmanın sonucu, plansız kentlerde asosyal yaşam ve denetlenmeyen yapı yığınakları ile tam bir taşra görüntüsü vardır.

Ülkemizde Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana çeşitli dönemlerde özellikle sanayileşme, ulaşım, eğitim ve dış ilişkiler konularında benimsenen ve uygulanan politikaların ketleşmemiz üzerinde önemli etkileri olduğu muhakkaktır. Atatürk döneminde devletin kurduğu sanayi kuruluşlarının, ülkenin çeşitli yörelerinde dağılmış olması, izlenen demiryolu politikası, göç eden nüfusun belli kentlere aşırı yığılmasını önlemiştir.

1950'lerden sonra izlenen liberal ekonomi politikası ve sanayi kuruluşların daha çok büyük kentlere ve onların çevresine yerleşmesi, ülkedeki nüfus hareketlerinin yönünü belirleyen önemli etkenler olmuştur. Demiryollarının ihmal edilerek ülkeyi her bakımdan dışa bağımlı yapan karayolları, ketleşmenin yönü ve hızını değiştirmiştir.

Bir kentin, ketleşme sürecini tamamladığını söyleyebilmek için, o yerleşim yerinde yaşayan halkın, ekonomik, sosyal, idari ve

kültürel ihtiyaçlarını karşılayacak derecede konut, eğlenme, gezme ve dinlenme alanların, sosyal ve kültürel etkinliklerin gerçekleştirdiği yerlerin bulunması, idari kurumların hizmet ulaştırmada, birbiri ile uyum içinde olması, çarpık kentleşmenin ve buna bağlı olarak diğer sorunların bulunmaması gerekmektedir.

Türkiye istihdamının %50'si hala tarımdadır. Aslında bu önemli bir avantaj olarak da görülebilir. Birçok Avrupa ülkesinde de ülkemizde ki gibi hukuki dayanaklara sahip bir kentleşme politikası bulunmamaktadır. Bu eksiklik en çok büyük kentlerde mekâna yansımaktadır. Ülkemizdeki büyük kentlerin yapılaşma stokunun ortalama %65 kaçak, hukuka aykırı durumdadır.

Kaçak yapılaşma 1950'ler sonrasında büyük kentlere yaygınlaşmaya ve kent makro formlarında hâkim görüntüler oluşturmaya başlamış, özellikle 1980 sonrasında nitelik değiştirerek kentsel rantların pay kapma güdüsü içinde alternatif bir yapılaşma haline gelmiştir. Bu dönemde yasal ve kurumsal zaafılar, siyasi ekonomik ortamının popülist politikaları ve uygulamaları beslemesi, imar ve yapılaşma konularında ihmallerin ihlallerin ve kaçak uygulamaların hızla artmasına yol açarak, kaçak yapılaşmanın kapsamı gecekondudan lüks konut, alışveriş merkezi, sanayi, depolama, tarım, turizm yapılarına kadar çeşitlenen bir yelpaze içinde tüm sektörlerde yaygınlaşan toplumsal bir hastalık düzeyine ulaşmıştır. Bugün varılan noktada İstanbul Ankara İzmir gibi büyük şehirlerle, turizm özeliği olan illerimizde kentsel alanların önemli bölümleri imar

mevzuatı dışında kaçak olarak yapılaşmış gecekondu bölgelerden oluşmaktadır.

1966 yılında çıkan 775 sayılı Gecekondu Kanunu'na kadar olan dönemde gerçekleştirilen uygulamalarda; dar gelirlilerin konut sorununu çözmek amacıyla sadece Hazine arazilerin işgal edenlere mülkiyet haklarının devri ve gecekonduya tapu vermenin ötesinde gecekondu alanlarının da dağıtılan arsalar üzerinde vergi muafiyeti ucuz kredi olanaklarıyla konut yapımının teşvik edilmesi, belediyelerin kendi arazileri üzerinde dar gelirliler için konut yaparak satması gibi "imar düzenlemeleri" yapmak anlayışı benimsenmiştir.

İmar affı yasalarının hiçbirisi konuya bir kent planlama ve çağdaş şehircilik anlayışı içinde yaklaşmamış adeta kaçak yapılaşmayı özendirmiştir. Bu durum kentsel altyapı hizmetlerinin maliyetlerini artırmış büyük kentlerimizde her yıl kentsel hizmetler için ayrılan bütçenin yarısına yakını kaçak yapılaşmış ve ıslah imar planları kapsamında yeni yapılaşan alanlara ayrılmıştır.

Planlı gelişmeyi sağlamak ve yasal çerçevede konut edinme gücü olmayan alt gelir grupları için ucuz arsa ve konut üretmek sorumluluğu olan merkezi ve yerel yönetimler bu işlevi yerine getirememenin temel gerekçesi olarak kaynak sorunları gündeme getirmektedir. Ancak kamu arazileri üzerinde kaçak gelişen bölgelere yol, su, elektrik, eğitim, sağlık hizmetlerinin götürülmesi de belirli bir kaynak aktarılarak gerçekleşmektedir. Esas olan sürecin ve kaynak tahsisinin baştan öngörülüp uygulanmasıdır.

Konut alanlarındaki tek tipleşme ve yerel özgünlüğün kaybolması sorunu:

2000 sonrası dönemde ve daha çok da TOKİ'nin ve bazı Belediye şirketlerinin standart uygulamalarının ortaya koyduğu yeni bir sorun da tek tipleşme (aynılaşma), yeni kent mekânlarının en büyük sorunları arasındadır. Uygulamalar öyle boyutlara varmıştır ki, bugün kamu tarafından üretilen bir toplu konut alanına bakıldığında, bu alanın ülkenin hangi kentinde olduğunu anlama imkânı bulunmamaktadır. Yerel karakteristik ve kimlik, özgün değerler dikkate alınmamakta, kentler hızla kimliksizleşmektedir.

Kaçak Yapılaşma ve Gecekondulaşmayı Önlemek Üzere Yasaların Öngördüğü Cezaların Çeşitli Nedenlerle uygulanmaması:

TOKİ Yapılaşması

Siyasilerin affa eğilimleri çerçevesinde kaçak yapılaşma ve gecekondulaşmayı önleme konusunda isteksiz olmaları bu konudaki en temel sorun olarak görülmektedir. Bu sorunun yanı sıra üstten gelen siyasi baskılar hukuki finansal ve teknik sorunlar da uygulamanın yürütülmesi durumunda evsiz kalacak milyonlarca insanla ilgilidir.

Kaçak yapılaşmanın İmar Kanunu'nda yapı sahibi müteahhit ve fenni mesul sorumluluğu ile sınırlandırılmakta, yerel ve merkezi yönetimlerin görevlerine ilişkin sorumlulukların ve cezai müeyyidelerin belirgin tutulmamaktadır.

Kaçak yapılaşma ile ilgili sorumluluk gerçekte en üst konumdaki görevliden başlar. Ne var ki siyasi baskı sonucu gerçek

sorumlular kendilerini sorumluluktan kurtarabilmektedir. Soruşturma izni verilmemekte ve savcılar çoğu kez görevlerini yapamamaktadır.

TOKİ Özelleştirme idaresi başkanlığı TCDD Genel Müdürlüğü vb. kurum ve kuruluşlara devredilen imar yetkileri, bulunulan kent ve doğal çevre ile uyumsuz, genel planlama ve şehircilik ilkelerini gözetmeyen, İmar Hukuku, kültürü ve bilinci açısından kabul edilemez yapılaşma kararlarının alınmasına yol açmaktadır.

İmar yetkileri belediyelerde olmalıdır. Bu yetkilerin şehircilik ilkeleri, bilimsel ve teknik esaslar ve toplum yararına uygun olarak kullanabilmesi içinde bilimsel ve demokratik denetim mekanizmaları yaratılmalıdır. Torba yasa tabir edilen yasalarla TOKİ VE ÖİB gibi kurumlara verilen sınırsız ve denetimsiz yetki ve desteklerle kültürel ve doğal çevreye zarar veren rant projelerine son verilmeli, ayrıcalıklı imar olanakları sağlayan uygulamalardan, daha fazla zararlara meydan verilmeden vazgeçilmeli, uygulamalar ivedilikle durdurulmalıdır. Yerel yönetimler bir an önce imar ve yapılaşmaya ilişkin yetki ve haklarına sahip çıkmalıdırlar.

Belediyelerin sınırları içerisinde yaşayan belde halkının demokratik hak ve toplumsal beklentilerinin karşılığı olan demokratik imar yetkilerini başka kurum ve kuruluşlara devreden yeni yasalara sessiz ve tepkisiz kalmaları sonucu yerinden yönetim ilkesinden giderek uzaklaşmaktadır. Bu tepkisizliğin de sorgulanması gerekmektedir.

Kamuya (hazineye) ait araziler, ülkenin ve kentlerin sağlıklı kentleşmesi, planlı yapılaşması, korunması gerekli doğal ve kültürel dokuların yaşatılması gibi kamusal amaçlarla değerlendirilmelidir. Bu arazilerin ranta dönük projeler için TOKİ'ye ve özelleşme adı altında ÖİB'ye devredilmesi pazarlamaya dönük arsa yaratılması sonucunu doğurmaktadır.

TOKİ'nin ve ÖİB'in bu misyonları yeniden gözden geçirilmeli ve kamu arazilerinin toplumsal çıkarlar doğrultusunda kullanılması ve gelecek kuşaklara daha yaşanılır çevreler bırakılması amacıyla hızla uzaklaşan, ranta dönük spekülasyon uygulamalarının bir an önce önlenmesi için çıkarılan bu yasalar ivedilikle gözden geçirilerek düzeltilmeli veya yeni yasalar çıkarılmalıdır. Her iki kurumun da amacı lüks konut yapımına arsa sağlamak olmamalıdır.

TOKİ'ye devredilen çok değerli kentsel araziler kamu yararı amaçlı kullanılmak, yerine lüks konut arsalarına dönüştürülmekte, üzerinde yaşayan yerel halkın bölgeden dışlanmasına neden olmaktadır. Bu uygulamaların giderek; KENTSEL SÜRGÜN, yaşanmasına dönüşen TOKİ'nin lüks konut pazarlamasına yönelik arsalar yaratma çabası, Kentsel Dönüşüm Projelerinin amacının saptırılmasına neden olmaktadır. İnsan hakları ihlallerinin yaşanması boyutuna ulaşan bu tip uygulamalardan vazgeçilmelidir.

Belki de dünyada en zengin tarihsel sivil mimari zenginliğine sahip ülkemizde, Anadolu uygarlıklarının bu eşsiz kimlik ve kültür kazanımlarına yakışır nitelikteki bir mimarlık

ve şehircilik anlayışı ile koruma anlayışının geliştirilebilmesi için uzmanların ve bilim adamlarının da görüşü alınarak yeni yasa çıkarılmalı veya yasalarda değişiklikler yapılmalıdır.

Birçok kurum ve kuruluşa her ölçekteki planları yapma yaptırma ve onama yetkisi; çevre imar bütünlüğünü bozmamak kaydıyla ilave edilerek verilirken çevre imar bütünlüğü bozulmadan rant planlarının nasıl yapılacağı- nın tariflenmesi ya da açıklığa kavuşturulması gerekir. Yapılan onanan ve yürürlüğe konulan planlar çevre ve imar bütünlüğünü bozuyorsa (ki başta TOKİ olmak üzere Turizm Bakanlığı ve ÖİB'in bu güne kadar yapmış oldukları planlar çevre ve çevre imar bütünlüğünü bozduğu için yargı kararları ile iptal edilmiştir) bu imar faaliyetlerinin nasıl denetleneceği ya da yaptırımların ne olacağı- nın açıklandığı düzenlemelere de ihtiyaç vardır. Artık çevrenin ve çevre imar bütünlü- ğünün korunabilmesi için planların tek elden yapılması; ben yaptım oldu, mantığından da vazgeçilmesi gerekir.

Ben 1950'lerden sonrası için fazla bir şey söylemeye de lüzum yok diye düşünüyorum. Çok yakın bir tarihtir ve hele 80'ler sonrası o mütevazı gecekondulaşmanın da ötesine geçen tamamen ranta dönük bir yapılaşma- nın, bir talanın yaşandığı bir dönem olarak söyleyerek bu hususu geçmek istiyorum. Konut alanlarındaki tek tipleşme ve yerel özgünlüğün kaybolması sorunu çok önemli bir sorun olarak da en son yaşadığımız TOKİ ve KİPTAŞ gibi kurumların yaptığı yapılarla ortaya çıkmıştır. 2000 sonrası dönemde ve

daha çok TOKİ'nin ve bazı belediye şirketlerinin ki, demin saydığımız gibi standart uygulamalarının ortaya koyduğu yeni bir sorun tek tipleşme yeni kent mekânlarının en büyük sorunları arasında sayabiliriz. Uygulamalar öyle boyutlara varmıştır ki, bugün kamu tarafından üretilen bir toplu konut alanına bakıldığında bu yapıları kentin herhangi bir yerinde gördüğümüz zaman bu alanın ülkenin hangi kentinde olduğunu anlama imkânı da kalmamıştır. Kayseri'de de, Çamlıhemşin'de de, İstanbul'da da aynı tip yapılar yapılmakta, yerel karakteristik ve kimlik tümüyle bir tarafa bırakılmış, özgün değerler dikkate alınmamış ve kentler hızla tümüyle kimliksiz bir yapıya doğru sürüklenmiştir.

Burada işin önemi planlı gelişmeyi sağlamak ve yasal çerçevede konut edindirme gücü olmayan alt gelir grupları için ucuz arsa ve konut üretmek sorumluluğu alan merkezi ve yerel yönetimlerin bu işlevi yerine getirememenin temel gerekçesi olarak kaynak sorunları gündeme getirilmektedir, ancak kamu arazileri üzerinde kaçak gelişen bölgelere, yol, su ve elektrik gibi eğitim, sağlık hizmetleri gibi tüm bu daha sonradan götürülen hizmetler de büyük bir kaynak aktarımıyla olmaktadır. Esasen bu sürecin ve kaynak tahsisinin baştan öngörülüp uygulanması daha akılcı ve bilimsel bir çözümdür. Bizim özellikle bu planlama konusunda 1950'lere kadar ve 1950'lerden sonra yaşanan süreçleri birlikte değerlendirdiğimiz zaman İstanbul başlı başına tek başına ele alınabilecek ve tek başına

planlanabilecek bir şehir olmaktan tümüyle çıkmış olduğunu görüyoruz. Dünyada da bölgesel planlar önem kazanmaktadır. İstanbul içinde yapılacak planlamanın çevre planı yanında özellikle daha geniş bir bölgesel planlamayla Trakya'yı, Marmara'yı tümüyle ele alan bir bölgesel plan olarak düşünülmesi ve bu planlamanın sadece fiziksel yapı üzerine bir planlama, imar planlaması değil, aynı zamanda sosyal, kültürel yaşamı da planlayan, sanayiyle, konutla birlikte tüm insanların yaşam alanlarını ve sosyal hayatlarını, eğitim ve kültür ihtiyaçlarını da dikkate alan geniş ve anlamlı bir planlama olması gerektiğini düşünüyoruz.

Boğaziçi İle İlgili Yasal Düzenlemeler

İlk yasal düzenleme 1975 yılında gerçekleşir. 1973 yılında 1710 sayılı Eski Eserler Yasası'nın kabulünden sonra Anıtlar Yüksek Kurulu Boğaziçi'ni sit alanı olarak ilan eder. Böylece yörenin 1:5000 ölçekli planları yapıncaya kadar yapılaşma dondurulmuş olur.

Belediyelere ait olan veya Gecekondu Yasası uyarınca Belediyelerin mülkiyetine geçmesi gereken arazi ve arsalar üzerinde 01.03.1976 gününden önce yapıldıkları tespit edilen gecekondu hakkında sözü geçen yasanın 21. maddesi hükümleri uygulanır. O yerlerde yapılan gecekondu yasal hale getirilerek yıktırılmamıştır.

28.9.1978 tarihli imar yönetmeliği ile belediye ve komşu alan sınırları içindeki onaylı imar planına sahip ancak ruhsatsız

veya ruhsata aykırı yapılardan bazı kriterlere sahip olanlar yasal hale getirilmiştir.

12 Mart 1982 tarihinde kabul edilen 2634 sayılı Turizm Teşvik Yasası sadece Boğaziçi'ni değil ülkedeki tüm tarihsel doğal değerleri etkileyecek biçimdedir. Yasanın mantığına göre bu değerler turizmin gelişmesi için sadece birer kaynaktır.

29. Ocak 1983 tarihli Bakanlar Kurulu kararı Boğaz içinde tarihi ve doğal güzelliği bozacak nüfus yoğunluğunu artıracak her tür yapılaşmaya önlemeye yöneliktir. Karar gereğince sit alanı içindeki ruhsat işlemleri İstanbul anakent belediyesince yürütülecektir.

21 Temmuz 1983 tarihinde kabul edilen 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası'nı 11.06.1980 tarih ve 3386 Sayılı Yasa ile değişik genelde korumaya ve yasaklamaya yönelik düzenlemeler getirmiştir. Ancak başlangıçtaki sit geçiş dönemine ait belirsizliklerin etkisi ile yapılaşma artmıştır.

8 Ağustos 1983 tarihinde kabul edilen 2872 sayılı Çevre Yasası.

Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 1811/1983 gün ve 18 1 225 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan karar ile Boğaziçi alanının bütünü tarihi doğal sit alanı kabul edilmiştir.

22.11.1983 gün ve 18229 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 2960 sayılı Boğaziçi Yasası.

24.02.1984 tarihinde kabul edilen 2981 Sayılı Yasa'nın uygulanmasına dair yönetmeliğin 3. maddesine göre İstanbul Boğazı sahil şeridi ve öngörünüm bölgeleri Çanakkale

boğazında 2 Haziran 1981'nden önce yapılan 01.10.1983'den önce yapılan veya inşaatına başlanan imar mevzuatına ruhsat ve eklerine aykırı yapılar yasal statüye kavuşmuştur.

3 Mayıs 1985 tarihinde kabul edilen 3194 sayılı İmar Yasası.

3 Nisan 1990 tarihinde kabul edilen 3621 sayılı Kıyı Yasası.

Boğaziçi'ndeki özellikle İstanbul deyince tabii en önemli özelliği İstanbul'un bir boğazdan bir denizle bölünmüş olmasıdır. Dolayısıyla Boğaziçi'ndeki imar hukuku da İstanbul için ayrı bir önem arz etmektedir. Boğaziçi'yle ilgili yasal düzenlemelere bakıldığı zaman 1973-1975'lere gidiyoruz. Burada 1710 sayılı Eski Eserler Yasası'nın kabul edildiğini, daha sonra da Anıtlar Yüksek Kurulu'nun Boğaziçi'ni SİT alanı olarak ilan ettiğini görüyoruz. Bu Boğaziçi için önemli bir gelişme, böylece 1/5000 ölçekli planların yapıldığını, yapılmaya çalışıldığını ve 1/5000 ölçekli koruma amaçlı imar planlarının gündeme geldiğini görüyoruz. Belediyelere ait olan veya Gecekondu Yasası uyarınca belediyelerin mülkiyetine geçmesi gereken arazi ve arsalar üzerinde 1976 gününden önce yapıldıkları tespit edilen gecekondu hakkında bu yasanın 21. maddesi uygulanıyor ki, bu da bu yerlerde yapılmış olan gecekonduları yasal hale getiriyor. Boğaz için bu kabul edilemez bir uygulamadır.

28.09.1978 tarihli imar yönetmeliğiyle belediye ve komşu alan sınırları içindeki onaylı imar planına sahip, ancak ruhsatsız veya ruhsata aykırı yapılardan bazı kriterlere sahip olanlar da yasal hale getirilmiştir. Yine

12 Mart 1982 tarihinde kabul edilen 2634 sayılı Turizm Teşvik Yasası sadece Boğaziçi'ni değil, yine ülkedeki tüm tarihsel doğal değerleri etkileyecek biçimde düzenlenmiştir. Yasanın mantığına göre bu değerler turizmin gelişmesi için sadece birer kaynaktır. 29 Ocak 1983 tarihli Bakanlar Kurulu kararı Boğaziçi'nde tarihi ve doğal güzelliği bozacak, nüfus yoğunluğunu artıracak her türlü yapılaşmayı önlemeye yönelik bir çalışmadır. Bu karar gereğince SİT alanı içindeki ruhsat işlemleri İstanbul Anakent Belediyesi'ne bırakılmıştır. 21 Temmuz 1983 tarihinde kabul edilen 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası ve 11.06.1980 tarih ve 3386 Sayılı Yasayla değişik genelde korumaya ve yasaklamaya yönelik düzenlemeler getirmiştir. Şimdi en önemli yasalardan bir tanesi budur, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası ve buna bağlı olarak da Koruma Kurulları oluşturulmuştur. Bunlar belli ölçüde boğazın korunmasında ve bir kısım kültürel varlıkların, doğal varlıkların korunmasında ciddi etkili olan bir yasa ve uygulama olmuştur. Yalnız yeterli olmadığı düşüncesi hâlâ geçerlidir.

8 Ağustos 1983 tarihinde kabul edilen 2872 sayılı Çevre Yasası da Boğaziçi'ndeki önemli yasalardan biri, boğazı korumayı amaçlayan Anıtlar Yüksek Kurulu'nun yine Resmi Gazetede yayımlanan Boğaziçi alanının bütün tarihi doğal SİT alanı kabul edilmesi ve bunlardan sonra en önemli 2960 sayılı Boğaziçi Yasası. Bu yasa özellikle boğazın bütün imar hukukunu düzenleyen ve bu yasanın ekinde yer alan planlarla bu mesele

uygulamaya çalışılmış, ama bunun üzerinde de pek çok değişiklikler yapılarak bu yasa da güdük kalmıştır. Bugün ihtiyaç duyulan şey Boğaziçi'nde boğazın ve İstanbul'un yeniden ele alınması, yeniden yasal düzenlemelerle mutlak surette yeniden bir yasal düzenleme içerisine girmesidir, ama bizim sadece İstanbul'a bakışımızı, İstanbul ve boğazla değil yine bu sözü tekrarlayarak bitirmek istiyorum, Trakya'yı ve Marmara'yı birlikte ele alan, sanayiye İstanbul'un ve İstanbul çevresinin de dışına çıkartan, İstanbul'un üzerine yeni yükler getirmeyecek yeni bir anlayışla ve büyük çapta bir bölgesel planlamayla sosyal ve kültürel değerlere de önem veren bölgesel bir planlamayla bu konunun ele alınması gerekiyor.

Üçüncü Boğaz Köprüsü'nün çevre planında yer almamasına rağmen ve çevre planının kabul edilmesinden bir yıl sonra gibi kısa bir süre sonra çok yoğun bir şekilde gündeme getirilmesi bu 3. köprünün hiçbir bilimsel ve gerçekçi dayanağının olmadığını ortaya koyuyor. Yani planları bir tarafa bırakıp sadece ne amaçla olduğu belli olmayan belki kişisel tercihlerle yöneticilerimizin veya hükümete hükümet eden, iktidarda olan kişilerin kişisel tercihleri gibi görülmektedir. Bu konunun üzerinde özellikle durulması gerektiğini düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum, sağ olun.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Sayın Necati Yıldırım görüşlerini bizimle paylaştığı için kendisine teşekkür ediyoruz ve sözü şimdi Orman Mühendisleri Odası

İstanbul Şube Başkanı Mühendis Besim Sertok Beye vereceğim. Bir cümle söylemek isterim; 1987’de ben “*Ortak Geleceğimiz*” isimli bir panel dinlediğimde bana acayip gelmişti. Çünkü kurşunlu benzini dahi kullanan arabaları İsviçre’de sınırdan içeri bırakmıyorlardı. Tabii ki çok lükste, ama süreç içinde bir şeyi öğrendik. Demin dediğim gibi hani bu çevre hakkı insan haklarında üçüncü halkaya oturdu. Bir şeyi öğrendik, daha doğrusu öğrenmek durumunda kaldık. Şöylesine öğrenmek durumunda kaldık; biz 1950’lerde Haliç’te endüstrileşmek için teşvik veren bir ülkeyiz. Tanrının bir lütfu olan Haliç’e sınaî yatırım yapılsın diye teşvik verdik. Bize tabii ki komik geliyordu, biz böyle yetiştirildik çünkü ama sonra şunu öğrenmek durumunda kaldık; sürdürülebilir kalkınma. Ne demektir sürdürülebilir kalkınma? Sürekli kullanılır bu, sizden sonraki kuşaklara yaşanabilir, kamusal mal olan çevreyi yaşanabilir biçimde bırakabilmektir. Hep söylenen akciğerlerimize tasallut ediliyor ceza hukuku açısından ormanlara, su havzalarına. Öyle mi Sayın Sertok? Sözü size veriyorum, buyurun.

Besim SERTOK

(Orman Mühendisleri Odası

İstanbul Şube Başkanı)

Sayın Başkanın ifade ettiği gibi Orman Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanım, ancak burada iki kimlikle bulunuyorum; aynı zamanda da Odamızın 2 yıl önceki Dünya Ormancılık Haftası’nda başlattığı bir çalışma sonucunda biraz bizim etkimiz, biraz

da neredeyse kendiliğinden böyle bir yaraya parmak bastık demek ki, 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu diye bir platform oluştu. Aynı zamanda o platformun da Oda olarak sekreteryasını yürüttüğümüz için böyle iki temsiliyetle konuşacağım, dolayısıyla platform adına da konuşurken bir ormancı olarak bazen haddimi aşarak ormancılık konuları dışında da fikir beyan edebilirim.

Köprünün Araç Sayısına Etkisi

İstanbul Barosu'nun bu paneli bizi açığı çok heyecanlandırdı, çünkü kamuoyunda birtakım tepkiler var, biz gücümüz yettiğince özellikle doğal varlıklarımız açısından kaybedeceğimiz şeylerin neler olduğunu kamuoyuna ifade etmeye çalışıyoruz, ancak bunun elbette bir de hukuki yanı var. Çünkü gelinen noktada artık bu yanın öne çıkması ihtiyacını özellikle az önce başlangıçta sözünü ettiğim 3. Köprü Yerine Yaşam Platformumuzda sıkça kendi aramızda da tartışıyorduk. Bu sebeple de Baro da dahil olmak üzere kimi hukuk düzlemlerinde bunu gündeme getirmek için çaba sarf ediyorduk. Buradan şunu da bu sebeple bir kez daha ifade etmek istiyorum; sıkça en uzun aralıkları bir ay olan toplantılar yapıyor 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu, orada bugüne kadar boş kalan Baroya ayrılmış bir sandalyemiz var. O sandalyenin dolmasını bir an önce bekliyoruz diyerek yavaş yavaş doğal varlıklarımız açısından nelere değinebiliriz bunlara geçelim. Aslında vurgulamayı istediğim şeylerin önemlice bir kısmına daha önceki konuşmalarda değinildi, ama tekrara girse de bazı şeyleri vurgulamanın anlamlı olduğunu düşünüyorum. Şimdi

bir doğal varlıklarımız kaybolacak, ama ne için kaybolacak? Evet, şöyle bir korumacılık anlayışından yana değiliz; ne pahasına olursa olsun biz bir tane bile ağaç kestirmeyiz gibi bir yaklaşımda değiliz. Bunları karşılaştırmamız lazım, ne kazanacağız, ne kaybedeceğiz? Bir tane ağaç kestireceksek ne için kestireceğiz?

Burada sanırım Baro Başkanımız açılış konuşmasında değinmişti bu rakamlara, ama bir kez daha bu şekilde görünmesini anlamlı buluyorum. 1973'ten önceki köprüsüz İstanbul Boğazı'ndan 5 milyon araç geçerken 113 milyon yolcu geçiyor, 1974 yılında köprü'nün yapılmasıyla araç sayısı 5 milyondan 14 milyona, neredeyse üç katına çıkıyor, yolcu sayısı 113 milyondan 118 milyona çıkıyor. O günden bugüne yapılan ikinci köprü de dahil olmak üzere insana olan katkısı sadece budur İstanbul Boğazına yapılan köprülerin, araçları geçiriyor, ama insanları değil ve bu sebepten de sanırım az önce Necati Bey de değindi, Eylül ayında onaylanan İstanbul'un bir çevre düzeni planı var. Bu planda üçüncü köprüden söz edilmiyor, üçüncü köprüden söz edilmemekle birlikte çok açık ve net olarak diyor ki, (bu bizim yaptığımız bir plan değil, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yaptırdığı ve büyük şehirlerde sadece belediyenin onayladığı, diğer yerlerde Çevre Orman Bakanlığı'nın onayladığı, yani büyük şehirlerde de hükümet yetki verdiği için, yani dolaylı olarak hükümetin kendinin yaptırdığı çevre düzeni planı) İstanbul'un ulaşım sorunu için yeni karayoluna ihtiyacı yoktur diyor. Bırakınız yeni köprüyü, yeni karayoluna ihtiyacı yoktur diyor İstanbul'un çevre düzeni

planı, dolayısıyla böylesi bir şey için doğal varlıklarımızdan ne kaybedeceğimizi tartışıyoruz. Ne kaybedeceğiz, niye kaybedeceğiz?

Ormanlar arsa spekülörleri tarafından ucuz, hatta bedelsiz arazi edinme kaynağı olarak görünüyor. Bu ne demek? Gidersiniz ormandan bir yer açarsınız, ondan sonra kendinizi ihbar edersiniz, burası orman vasfını kaybetmiştir dersiniz. Nasıl olsa bu orman vasfını kaybeden alanların orman sınırları dışına çıkarılması önce 61'ken 81'e alındı, şimdi 2011'e alınması tartışılıyor. Nasıl olsa alanın yanına kâr kalıyor, gider burayı önce tahrip eder, sonra da kendinizi ihbar edip "burası orman vasfını kaybetmiştir" dersiniz. Yani 2B haline getirirsiniz ve böylece beş kuruş para harcamadan bir arazi sahibi olursunuz. Yani bedelsiz arazi edinme kaynağı olması budur.

Belgrat Ormanı Kadar Kayıp

Şimdi köprüyle ilgili şu tartışılıyor; kuzeyden geçerse ne olur? Oradan değil de şuradan geçerse daha az etkisi mi olur? Değerli konuklar, köprünün bizatihi kendisi bir doğal varlık kaybına sebep olmayacaktır, yani boğazın iki yakasına dikilen iki beton ayak bunun arasını birleştiren bir inşaat ürünü değil ki, ormanları tahrip edecek olan, bu bundan önceki iki köprüde de olduğu gibi birinci köprü E5 diye bilinen, ikinci köprü de TEM diye bilinen Kocaeli'nden Kırklareli'ne kadar yeni bir otoyol demektir. Bu alan yaklaşık kuş uçuşu 150 km, bu 150 km'lik yolda TEM otoyolu gibi 4 şerit gidiş 4 şerit gelişli bir otoyol yaptığınızda bunun sadece asfalt kaplaması 675 hektar yapıyor. 1 hektar

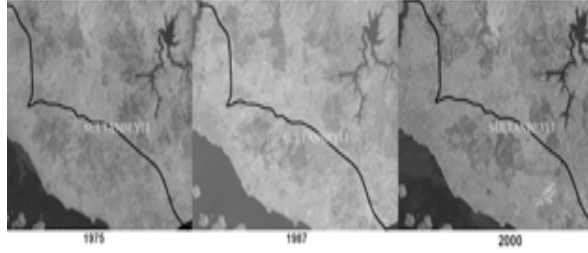
10 bin m²'dir, sadece asfalt kaplaması Kocaeli'nden Kırklareli'ne kadar bir yolun 675 hektar, bu yolun kendi tahrip ettiği alan bundan ibaret değil, böyle bir yolun genişliği (biraz alanımın dışına çıkıyorum, umarım inşaat ve ulaşım uzmanları mazur görürler beni), 45 metre, ancak asfalt kaplamanın dışında çoğunuzun dikkatini çekmiştir, otoyollarda giderken yolun dışında bir de kafes telle kapatılmış bir alan var ve oradaki orman varlığı da görüş güvenliği ve benzeri sebeplerle kesiliyor. Yol kendi 45 metreyken o alan bazen toplam 200 metreye çıkıyor. Yani yolun kendisinin bazen 5-6 katı bu güvenlik sebebiyle açılan alanla kaybediliyor ki, bunları da eklediğinizde rakamlarla konuyu boğmamak için şöyle ifade edelim: Belgrat Ormanı diye bildiğimiz orman büyüklüğünde bir ormanlık alan, bu orman olarak sadece bu kadar alan kaybediyoruz, bunun dışında da birçok doğal ve yabanıl alan, tarım alanını da kaybediyoruz. Bu tehlike yeni ortaya çıkmış bir tehlike değil, 1995 yılında az önceki konuşmalarda da değinildiği gibi bir Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu var ve buna bağlı kurullar var. Necati Bey vurguladı bunları, İstanbul'daki kurullardan birisi 1995'te bir karar alıyor. Bu karar İstanbul kuzey kesimi Karadeniz kuşağı doğal SİT alanı kararı. Bu kararlar Beykoz ve Sarıyer ilçelerinin tamamı doğal SİT ilan ediliyor ve bunu birçok gerekçeye bağlıyorlar. Bu gerekçelerden birisi de aynen şu ifade: *"Tırnak içinde altı çizili olarak orada da gördüğünüz yer bu SİT kararından doğrudan alıntıdır. Bu bölgedeki doğal varlıkların ve ekolojinin korunabilmesi için söz konusu alanlarda*

yerleşimi özendirilecek yol, köprü, parantez içinde 3. Boğaziçi Köprüsü turizm tesisleri gibi kararlara yer verilmemesi -devam ediyor- ilkesi temel ilke olarak belirlenmiştir. 1995'teki Anıtlar Kurulunun SİT kararında 3. Boğaz Köprüsü yapılmaması için biz Beykoz ve Sarıyer İlçelerini doğal SİT ilan ettik” diyor. Sevgili hukukçular, buyurun bir malzeme daha, yakında bunu somut olarak hayata geçirmeye çalıştıklarında sizlerden aman diliyoruz, buradan tutarak karşı çıkınız. Buradan da bu doğal SİT kararından da, tabii sadece oradan değil.

Bunun dışında 3. köprünün yapımı halinde Türkiye'nin de taraf olduğu pek çok sözleşme ihlal edilecek. Bunlar incelendiğinde az önce doğal SİT kararındaki ifadeler kadar açık ve net ifadeleri bulacaksınız. Dünya kültürel ve doğal mirasının korunmasına dair sözleşme, yani 1972 Paris Sözleşmesi diye geçen sözleşme gene 1979 Bern Sözleşmesi diye geçen Avrupa'nın yaban hayatı ve yaşama ortamlarını koruma sözleşmesi, gene 1992'deki Rio sözleşmesi diye anılan biyolojik çeşitlilik sözleşmesi ve Avrupa Kentsel Şartı'na da aykırı 3. köprünün yapımı ve buna rağmen bu köprünün yapılmasında ısrar edilmesi halinde kente, çevreye ve doğaya karşı suç işlenecektir.

Şimdi gelelim bu nasıl yapılaşmayı teşvik ediyor da, ne yapıyor? Şimdi az önce andığımız şu SİT kararı var ya, yerleşimi özendirilecek yol, 3. köprü gibi şeyler yapılmaması için bu kararı aldık diyor ya Anıtlar Kurulu. Bakınız, bu 1975 İstanbul'dur, şu 1987 İstanbul'dur, şu da 2000

yılının İstanbul'udur. Şu gördüğünüz siyah hat da TEM otoyolunun geçtiği güzergâhtır.



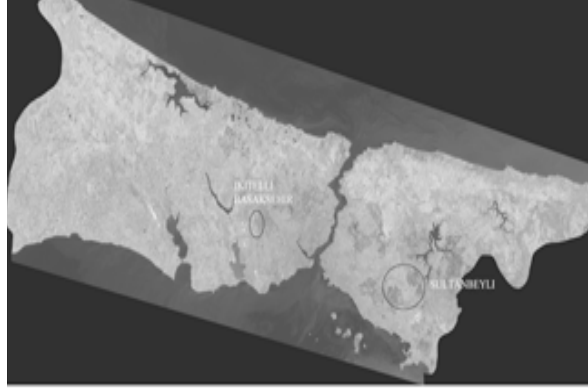
(Resim 1)

Bakınız, şurası tam boğaz geçişi olduğu yer, şu nokta tam Kavacık Köprüsü diye bilinen yer, şuradan da şöyle bir güzergâhtan şurada biraz daha net seçiliyor sanırım, E5 dediğimiz yol ve Kozyatağı denilen birleşme noktası. Bunların ne anlamı var? Bakın, 1975'te E5 var, 1. köprü yapılmış, hani az önce Oturum Başkanımızın ifade ettiği "Bostancı'dan öteye geçmezdi 75'ten önce" diyor ya, Bostancı'dan öte geçmiş, Kartal'ı geçmiş durumda E5'in tetiklediği yerleşme. Şu gördüğünüz alan da hepimizin çok iyi bildiği tamamı 2B olup şu anda ilçe olan Sultanbeyli, Sultanbeyli 1975, Sultanbeyli 1987 TEM Otoyolu inşaat halinde henüz 1987'de trafiğe açılmış durumda değil, Sultanbeyli 2000. İşte yerleşimi tetikleme dediğimiz şeyle anlatmaya çalıştığımız şey, kaybedeceğimiz şey bu. Biraz daha yaklaşıp bakarsak bu 1975'in Sultanbeyli'si, bu 1975'in Kavacık'ı, bu 1987'nin Sultanbeyli'si ve Kavacık'ı. Bakın, gittikçe yaklaşarak göstereceğim, ama şu noktaya dikkatinizi çekiyorum 1987'de ve uzaktan seçilebiliyor mu bilmiyorum şurada beyaz bir leke

görünüyor. Bu gördüğünüz beyaz leke 2. köprünün tabliyeleri henüz tamamlanmamış, ortadaki tabliyeler konulmuş, henüz trafiğe açık değil, şu noktaya dikkatinizi çekiyorum. 2000 trafiğe açıldı, şuradaki boşluğu görüyor musunuz? Kavacık kavşağı diye bilinen yer şu dirseğin olduğu yer ve Sultanbeyli'nin son hali.

Yıl Yıl Orman Kaybı

Şimdi Sultanbeyli'nin 1975'teki hali ve İstanbul'un 1975'teki hali. Bize diyorlar ki, İstanbul'un bir trafik sorunu var, bize alternatif gösterin. Bize sundukları alternatifler şunlar: Şuradan mı geçirelim, şuradan mı geçirelim, şuradan mı? Niye bunları sunuyorlar? Boğazın en yakın yerleri inşaat maliyeti düşük olsun, bu üç noktanın hangisinden geçirirseniz geçirin şuradan şuraya yeni bir otoyol yapacaksınız ve şunu şu kel hale dönüştüreceksiniz. Bu yüzden vazgeçin diyoruz bu 3. köprü projesinden, şurada işaretlediğim yer de bu 2000 halidir. Şu 1975 halidir. 1975'in uydu fotoğrafları bunlar, teknolojisi biraz kötü olduğu için tam seçilebiliyor mu bilmiyorum. Yeşil bir doku var burada görüyorsunuz, burası neresi biliyor musunuz? İkitelli Organize Sanayi denilen bölge ve Başakşehir denilen, yani burası 2B değil, yani burası kaçak yapılaşma değil, planlı sanayi ve planlı yerleşimin olduğu yer.



2000

(Resim 3)

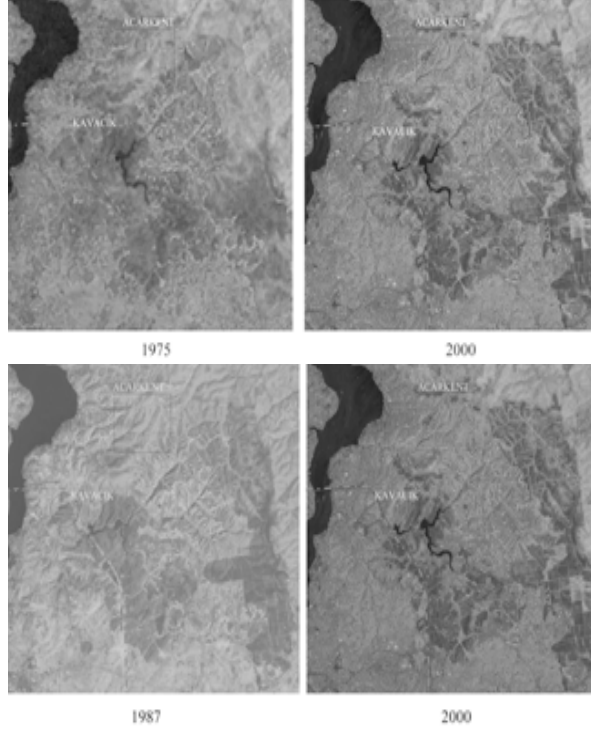
Burası 2000'de gördüğünüz gibi kelleşti. Burası kelleşince ne oldu biliyor musunuz? 30 kişi Eylül ayındaki selde hayatını kaybetti. Niye burası kelleşince 30 kişi hayatını kaybetti biliyor musunuz? Ayamama Deresi şuradan iniyor, Ayamama deresinin su topladığı yer burası, siz buradaki yeşil dokuyu kelleştirip planlı sanayi ve planlı konut haline dönüştürürseniz burada toplanan yağış toprak tarafından emilmez, ağaçlar tarafından tutulmaz, siz ondan sonra şu dereye aşağıdaki dere kenarına yapılan gecekonducuyla hesaplaşırsınız dere yatağına ev yaptınız diye. Bu masum mu? Bu da suçlu, oraya da yapılaşma yapılmaz, ama burada çözemezsiniz bu seli, sel buradan toplanıp geliyor. 30 kişiyi öldüren yer İkitelli Organize Sanayi Bölgesi ve Başakşehir'dir.

Gene böyle katıldığım bir toplantıda sel olayı yeniydi, 3. köprüdür orada ölen 30 kişinin sorumlusu dediğimde benimle birlikte toplantıya katılanlar dahil programın

sunucusu da bir televizyon programıydı, hepsinin gözleri büyüdü. 3. köprü nasıl sele neden oldu? 3. köprü işte böyle sele neden oldu. Bu 2. köprüdür, 3. köprüyü yaptığınızda yeni sellere neden olacaksınız. Aynı gün Kilyos'ta aynı yağış oldu, Kilyos'ta da kısmi bir taşkın yaşandı. Taşkın önüne geçemezsiniz, ancak burada böyle bir tahribat yaşanmadı. Çünkü şu yeşil dokudan geldi Kilyos'a gelen yağış ve bakınız hazır buradayken konunun biraz dışında, ama şu siyah lekeleri görüyor musunuz? Madencilerle de çok sıkıntı yaşıyoruz biz, yani kardeşim ülkemizin madenciliğe de ihtiyacı var. *"Biz bu ekonomik değerden faydalanmayacak mıyız? Ülkeyi bu kaynaklardan mahrum mu edeceksiniz?"* diyorlar. Etmeyelim, tabii ki madencilik yapılmalı, yapılsın madencilik de, ama şu hale getirmeden bakınız 1975'te bu lekeler yok. O lekeler ne biliyor musunuz? Kemerburgaz'da Ağaçlı Kömür Ocakları denilen yerde kömürü çıkarıp çıkarıp terk ettikleri çukurlara ayın yüzü gibi kraterler haline dönüştürdükleri çukurlara biriken sulardır, artı şuraya da dikkatinizi çekiyorum.

Tekrar geri gideceğim. Bakın, o sahil dümdüz 1975'te, o dümdüz sahil niye bu hale dönüşüyor biliyor musunuz? Çünkü buradan çıkardıkları cürüfları buraya dökerek bu hale getirdiler. Madencilik yapın, ama ülkeyi bu hale getirmeden yapın. Bunlara kısmen değindik, ama şu noktaları vurgulamak açısından önemli az önce vurguladığım 1975'teki şu dirseğin olduğu yer tam Kavacık Kavşağı, 1975-2000, hatta yanlış mı söylüyorum? 1975, 1987'de de aynı şey var.

Şurası da neresi biliyor musunuz? 1975 ve 2000 Acarkent, burada yüzde 6 yapılaşma var sevgili hukukçular, şu halden şu hale getiren yüzde 6'sı buradaki yapılaşma sadece. 1987'yle 2000'de bakın bunları niye koyuyorum? 2. köprünün etkileri çok bariz görülsün diye, bakın yine burada tabiiye sadece ortada sanırım görülebiliyor.



(Resim 4 ve 5)

Henüz trafiğe açılmamış durumda, henüz inşaat halinde TEM Otoyolu ve şu orman duruyor. Burası nedir biliyor musunuz?

Benim meslektaşlarımın tırnaklarıyla diktikleri bir ağaçlandırmayla yapılmış bir ormandır, ama birisi bu otoyol geçince bir tapu buldu burayla ilgili dedesinden kalma ve buraya bir site yaptı. Buyurun bu hale geldi benim meslektaşlarımın tırnaklarıyla diktiği ağaçlarla oluşturduğu 15 metre boyuna gelmiş ağaçlar. Evet, burada 15 metreyi aşmış boyda ağaçlar vardı 1987'den sonra şu hale dönüştürülürken ve gene Acarkent yüzde 6 yapılaşmanın sonucu.

Sonuç bize alternatif sunum diyorlar. Oradan geçmesin buradan geçsin, hangi güzergâhtan köprü yapalım? Bizde diyoruz ki, İstanbul'un trafik sorununa ve ulaşım sorununa çözüm mü arıyorsunuz? Bu şekilde plansız büyüyen bir kentle, kentin ne trafiğini ne ulaşımını çözemezsiniz. Geçen yıl kaybettiğimiz rahmetli hocamız Uçkun Geray'ın bir sözü vardı. Biraz kaba algılanabilir, ama derdini çok iyi anlattığı için ben bu sözü seviyorum. *"Bu kadar çok insanı bu kadar dar bir alana üst üste yığarsanız don lastiği bile yetiştiremezsiniz arkadaşlar"* Uçkun Hocamızın lafıydı bu laf, biraz dediğim gibi kabaca gibi, ama derdini çok iyi anlatıyor. Şimdi siz ülkenin diğer kesimlerinde tarımı, hayvancılığı çökertir, yerleşim ve sanayileşmeyi plansız bir şekilde yürütür, yani kırlarını yönetemezseniz, yani bu kırlarını yönetemekten kastettiğimiz şey şudur: İnsanları doğduğu yerde doyurmazsanız bu insanların İstanbul'a gelmesi için her türlü teşviki yaparsanız havza yönetimi mantığıyla ülkeyi yönetmez, imar planı mantığıyla bakarsanız yaptığımız bütün planlamalara adına stratejik

plan da deseniz sadece sanayi ve konut inşaatlarından ibaret görürseniz ülkenin planlanmasını ve kalkınmasını, ormancılığını, hayvancılığını, meraları, su havzalarını düşünmezseniz, su havzası dediğiniz şey sadece mevcut yapılmış barajların olduğu yerler değildir. Neredeyse ülkenin ve dünyanın tamamı havzalardan oluşmuştur, bir havzanın bittiği yerde yeni bir havza başlar. Siz bunu düşünmeden ülkede gelişme yapıyorum diye inşaat olarak görürseniz her şeyi İstanbul'a Bolu'dan "Melen Projesi" diye reklamını yaparak su getirmek zorunda kalırsınız ve bütün bu sebeplerle İstanbul'un ulaşım ve taşımacılık sorunu köprülerle çözülecek bir sorun değildir. Sorunun kaynağı İstanbul'a bu kadar insanın yığılmasıdır, aksine yeni köprüler yaptıkça sorunları artırırsınız, burayı daha yaşanmaz bir cangıl haline getirirsiniz. Cangıl demek de istemiyorum aslında, cangıllar çok daha yaşanılır alanlardır. Yani tanımlayacak söz bulamıyorum İstanbul'un bir süre sonra dönüşeceği yeri diyerek çok da fazla uzatmadan aslında bu konuda söyleyeceğimiz şey çok söylenilen dertliyiz diliyle konuşmak istemiyorum, ama bunu kamuoyuna anlatabilme kaygısındayız.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Evet, Sayın Sertok sağ olun. Bir gerçek var ki, kaçak yapı yapanlar demin Ayamama deresinde 33 vatandaşımızın kaybıyla ilgili bu konuya Sayın Sertok değindi. Burada sadece kaçak yapıyı yapanlara değil, Yerel Yönetimler Yasası uyarınca ve 184. maddede tadat edilir, ona göz yumanların tecziye edilmesi, cezalan-

dırılması gerekir. Az önce madencilerle olan çelişkisini Sayın Sertok vurgularken ortada sürdürülebilir kalkınma çağdaş ülkelerde olan sürdürülebilir kalkınmanın çevreye, çevre halklarına zarar vermeden izlenmesi gereken ekonomi politiği vurguluyordu. Şimdi başka bir realite de tabii bu iç göç olayını siz bölgeler arası dengesizliklerde uçurum mertebesine varırsa engelleyebilmeniz için oradaki insanların yaşayabileceği düzeye getirmeniz lazım yaşam koşullarını, aksi takdirde yarı kamusal mal sunumunda daima irrasyonelite, gayri aklilik ortaya çıkar. Çok basit bir örnek vermek gerekirse, merkezi idareden finanse edilen il veya ilçelerde eğer göç veriyorsa, mesela, diyelim ki, Kars'ın Dığor ilçesinde yarı kamusal mal olan eğitim hizmetinde siz 10 kişilik sınıflarda öğretmen fazlasıyla kimi zaman ders yapmak durumundayken, İstanbul'un çeperlerinde yeni yeni kentler Başakşehir, Sultangazi, vesaire orada 90 kişilerle, kimi zaman da çifte tedrisat, hatta üçlü tedrisata kadar olayı getirme durumunda kalıyorsunuz. Tabii bu kaynakların optimum kullanımı denilen akılcılığın tamamen dışında olan bir olay. Galiba az önce Sayın Sertok'un gösterdiği Power Pointte yaptığı sunum bana sürrealist resimleri hatırlattı. Bunları 1975'teki o şeyi istiyorum kendi odama asmak için, çünkü kaybolan, ben çünkü o nostaljik filmleri, Ayhan Işık'ı, Turhan Seyfioğlu'nun filmlerini sırf filmi izlemek için değil, İstanbul'u görmek için izliyorum.

Şimdi saygıdeğer meslektaşlarım, birinci bölümün son konuşması için Sayın Özbek'e söz veriyorum. Buyurun Sayın Özbek.

Av. Hüseyin ÖZBEK

(İstanbul Barosu Genel Sekreteri)

Değerli konuklar, sevgili meslektaşlarım, ben biraz daha farklı bir perspektif sunmak istiyorum. Burada konularının uzmanı olan değerli akademisyenler, çok değerli meslektaşlarım var, ben biraz farklı bir perspektif sunmanın yararlı olacağını düşündüm, onun için kültürel miras, çevre ve siyasal iktidar ilişkisini gündeme getirmek istedim.

Şimdi bazen televizyonlarda izleriz, haberlerin böyle büyüklerimizin demeçlerinden kalan bir zaman kesitinde de şöyle bir şey ekranlara gelir: *"İşte şimdi de size Çin'de, Japonya'da filan yerde 250 bin dominonun nasıl yıkıldığını, nasıl böyle peş peşe devrildiğini göstereceğiz"* denilir. Bunu filan kişi yaptı denilir, okey taşları biçiminde o hacimde, o boyutta, o ebatla binlerce taş veya binlerce obje yan yana büyük bir emekle belki günler süren bir emekle dizilmiştir. Bir düğmeye basılır veya birine bir fiske vurulur, peş peşe onlar estetik bir biçimde yıkılır, devrilir. O görselliğin, o estetiğin etkisinde kalırsınız, böyle bir gülümsemeyle seyredersiniz ve onu yapanı da takdir edersiniz. Böyle ekranda, televizyonda bir magazin haber çerçevesi içinde hoşumuza giden estetik bulduğumuz, yaratıcı bulduğumuz bu görüntü toplumsal olaylarda da, sosyolojide yaşanılır, ama sosyolojide yaşanması böyle estetik çağrışımlar yapmaz, trajediler

doğurur, felaketler doğurur, toplumsal travmalar doğurur.

Şimdi ben burada değerli tarihçi, iktisat tarihçisi Prof. Dr. Mustafa Akdağ'ı hatırladım. Şimdi Mustafa Akdağ'ın o Celali İsyanlarıyla ilgili çok önemli, Osmanlı iktisat tarihiyle ilgili çok önemli bir araştırması vardır. 16. Yüzyılda başlayan o Celali isyanları denilen bir süreç yaşanılır. Osmanlı toprak düzeninde tımar sisteminin bozulmasıyla birlikte öyle kırsal kesim ekonomisinin, tarımsal ekonomisinin altüst oluşuyla birlikte toprağı terk etme başlar, toprağı işlememe başlar. Halbuki Osmanlı'da olsun, Selçuklu'da olsun tımar sistemi çok önemlidir, ekonominin bel kemiğidir. İşlenmeyen topraklar büyük kaçgun denilen kaçma hadisesi, kentlere gelme bu önlenmeye çalışılır, tekrar köyüne geri gönderilmek istenilir, ama tımar sistemi bozulunca, toprak sistemi bozulunca eşkıyalık artar, celali ayaklanmaları başlar ve köylüler o toprağı işleyenler bir taraftan eşkıyaların, Celalilerin, diğer taraftan da devletin baskısı altında kalırlar. Kendileri de o süreç içinde Celali olurlar. Bu nedenle böyle bir tetikleme sonucu toplumsal altüst yaşanabilir, bir toplum dokusunun çöküşü devletin çöküşüyle sonuçlanabilir.

Sahip Olmak Korumaktır

Şimdi kültürel miras diyoruz, bize şu anda içinde bulunduğumuz coğrafyada, ülkemizde, içinde bulunduğumuz kentte daha önceki uygarlıklardan, daha önceki halklardan kalan onların yaratıcılıklarını, onların estetiğini ve onların doğuya bakışını, insanlara bakışını ve bunu yorumlayışlarının

somut örnekleri vardır. Bunlar yapılar olabilir, taşınmaz yapılar olabilir, heykeller olabilir, başka türlü yaratıcılık olabilir, kent kalıntısı olabilir, yerleşim yeri kalıntısı böyle bir baraj kalıntısı olabilir, su ulaşımını sağlayıcı o günkü su kemerleri olabilir ve bunların yanında taşınır kültür varlıkları diye niteleyebileceğimiz bir yerden bir yere nakledilebilecek olan kültürel varlıklar vardır. Siyasal iktidarlara, kamuya, devlete, kurumlara, merkezi yönetime, yerel yönetimlere ve bireylere düşen, bireylere de bir yurttaşlık bilinciyle düşen bu kültürel mirasın korunması, muhafaza edilmesi, hangi ulustan, hangi etnisiteden kalmış olursa olsun sahiplenilmesi bu toprakların bir zenginliği olarak kabul edilmesi ve gelecek kuşaklara aktarılmasıdır. Gelecek kuşaklara olduğu kadar böyle bir sorumluluğumuz olduğu kadar dünyaya, dünyadaki başka halklara, insanlığa da bir sorumluluktur. Hangi coğrafyada olursa olsun, ama bizim coğrafyamızda bizim sorumluluğumuzdur.

Şimdi burada süreç nasıl işliyor? Bu konuda kamusal çerçeve içinde durum nedir? Yerel yönetimler açısından çerçeve nedir, bireysel anlamda çerçeve nedir? Bunları yaşıyoruz, bazen dikkat ederiz, konuşuruz, tartışma konusu yaparız, bazen de kanıksarız. Şimdi 29 Mayıs tarihlerinde her sene İstanbul'da bir seremoni yaşanılır. Şimdi yeniçeri kıyafeti giyinmiş birisi Topkapı'da surlara tırmanır, "Allah Allah" nidaları duyulur ve orada sancağı surlara diker. Bu Ulubatlı Hasan'ı sembolize eden yeniçeri kıyafetleri giymiş birisidir. Onun dışında belli

bir yerde altına tekerlekler konulmuş bir tekne, böyle kadirga benzeri böyle bir çektiri, bir tekne yürütülür. Yine böyle levent kıyafetli insanlar onları halatlarla omuzlar, bir yerden bir yere intikal ettirir, etraftan da alkışlanır. İstanbul'un fatihi diye birisi de beyaz bir ata bindirilir, kafasına koskocaman bir kavuk, sırtına kaftan konulur. O da Fatih Sultan Mehmet olur. O gün biz İstanbul'un 29 Mayıs 1453'teki fethini bir kez daha yaşarız, heyecanlanırız, bunu bir gün olarak kutlamış oluruz.

Şimdi İstanbul'u fethetmek, İstanbul'u sahiplenmek, İstanbul'u vatan yapmak ve bu şekilde bunun seremonisini yapmak belki o bir gelenektir, bu şekilde yerel yönetimlerin patronajında bu yapılır, ama bir kente sahip olmak oranın yalnızca tapusunu elinde tutmak mıdır? Orada sizin mülkünüz olması mıdır, taşınmazınız olması mıdır, sizin ülkenizin bir parçası olması mıdır? Onun dışında başka türlü bir sahiplenmek sorumluluğu bizim omuzlarımızda değil mi? Başka türlü sahiplenme nasıl olur? O fethettiğiniz, açtığınız ve burcuna sancak diktiğiniz surları korumakla olur, onları gelecek kuşaklara taşımakla olur, oradan her gün bir taşı eksiltmekle olmaz. Başka nasıl olur? Başka İstanbul'un doğasına, İstanbul'un coğrafyasına, İstanbul'un yaşanabilir bir kent olmasına karşı gösterilecek duyarlılık yurttaş duyarlılığıyla olur. Başka nasıl olur? Tarihi mirası korumak, kültürel dokuyu korumak, mimari estetiğe saygı duymak ve korumakla olur. Birkaç sene önce ben her gün işyerime

gelirken, büroma gelirken Topkapı'dan geçerim, orada bir Eresin Oteli vardır, şimdi İspanyolların işlettiği bir oteldir. Tabii insanların bakışları farklıdır, bir bakarsınız orada bir otel var, burada turistler geliyor kalıyor, bu otel de 5 yıldızlıdır, Eresin'lerindir dersiniz, şimdi Otel Barcelo (100.51) diye yazıyor. Başka bir gözle de bakabilirsiniz. Nasıl bakarsınız? Mimari olarak bakarsınız, peyzaj olarak bakarsınız, estetik olarak bakarsınız, bina algılamasıyla bakarsınız oraya.

Ben nedense oradan geçerken hep bir bina algılamasıyla, bir mimari perspektifle bakarım ona, o otelin, o oteldeki cephe giydirmesinin, dış cephenin Topkapı'ya ne kadar uyduğunu, surlardan sonra ne anlama geldiğini, nasıl bir estetik mesaj verdiğini hep düşünmüşümdür. O otelin cephesi, dış cephesi Pera'daki, buradaki şimdi artık İstiklal Caddesi olan Pera Caddesi' ne, Caddesi Kebir'e cephesi olan binaların bir taklididir. Yani bu burada, Pera'da, İstiklal Caddesinde 19. yüzyılın ekonomik durumunu biliyorsanız, Osmanlı çöküşünü biliyorsanız, bankerleri biliyorsanız, bankalar caddesinin ve buranın bir finans merkezi olduğunu, Osmanlı için de, Osmanlı başkentinde payitahta, Dersaadet' te buranın böyle farklı bir gayrimüslim ağırlıklı, ekonomik olarak da Osmanlı uyruğu olan Türklerden, Müslümanlardan hayli refah düzeyinde olan insanların yaşadığı bir ticaret merkezi ve yaşam alanı olduğunu biliyorsanız buradaki binaları o artnuvo ... (102.16) falan size bir anlam ifade eder, ama siz bunun basit bir kopyasını, 5.

karbon kopyasını şu anda Topkapı'ya Fatih Sultan Mehmet'in girdiği yere koyuyorsanız 29 Mayıs'taki törenlerinizle ne ölçüde örtüştüğünü sorgulamak durumundasınız.

Yahya Kemal'in İstanbul'u

Bu ne oldu? Hani üzüm üzümüne baka baka kararır derler ya, şimdi bu Eresin Oteli'nin karşısında bir otel daha vardı. Yabancı adları vermeyi seviyoruz ya, Holiday'dı sanıyorum. O "*benim başım kel mi*" dedi, o da böyle normal vasat cephe bir binaydı. O da bir cephe giydirmesi yaptı, o da Eresin Oteli'ne benzemeye çalıştı. Eresin Oteli Pera'ya benzemeye çalışmıştı ya, o da onun kopyası oldu. Ondan sonra öbür tarafında Murat Paşa Camii'ne yakın bir yerde "*benim elim armut mu topluyor*" dedi bir otel sahibi, o da sıfırdan bir bina yaptı, cephe giydirmesi falan da oldu tabii, aynı buradaki binaların bir kopyası. Buradakilerin yapılış döneminde bir anlamı vardı, onun bir anlamı yok, o kimliksiz, kişiliksiz, kozmopolit bir kopya o orada. Şimdi ondan sonra ne oldu? Ondan sonra şu oldu; hep masal böyle başlar ya, bir varmış bir yokmuş, bunlar var olanlar. Vatan Caddesi Adnan Menderes Bulvarı denilen, şimdi buradan geçerseniz Vakıf Gureba Hastanesi diğer yerlerde sağlı sollu binalarda bir faaliyet görürsünüz, bir cephe giydirme görürsünüz. Bu cephe giydirme şimdi değerli başkanımız açış konuşması yaparken Selim İleri'den bahsetti, Selim İleri'nin Boğaz nostaljisinden bahsetti ve ben de buna Hüseyin Rahmi Gürpınar'ı ilave edeyim, Yahya Kemal'i ilave edeyim. Yahya Kemal'in Süleymaniye Şiiri aklıma gelsin, Hüseyin Rahmi Gürpınar'ın da

o enfes romanlarındaki Aksaray, Laleli aklıma gelsin, orada bahçeli evler, oradaki komşuluk ilişkileri onun kendine has o hoş üslubuyla bunu düşünün, bir de oradaki Eresin Otelini düşünün hemen arkasından. Yahya Kemal'in Kocamustafa Paşa şiirini düşünün, arkasından da hemen Murat Paşa Camii'nin yanındaki o cephe giydirilmiş, Pera'laştırılmaya çalıştırılmış binayı düşünün.

Şimdi Fatih Sultan Mehmet'in anısına her sene törenler yaptığımız Fatih adını verdiğimiz ilçede bir bina yapıldı, faaliyete geçti. Bir alışveriş merkezi, bu alışveriş merkezinin adı Historia. Bir taraftan siz surların hemen oraya Topkapı'ya Fetih Müzesi yapacaksınız, gümbür gümbür top sesleri, ses ve efektler ışığında 29 Mayıs 1453'ü yaşayacaksınız, bambaşka böyle bir zaman tüneline girmiş gibi olacaksınız, çıktığınızda bir bakacaksınız ki, selamünaleyküm-aleyküm selâm diyecek size Historia Alışveriş Merkezi. Ben bunu Fatih Belediye Başkanı Sayın Mustafa Demir'e söyledim. Baroya gelmişti "Başkan, siz böyle tarihi bir ilçenin belediye başkanıınız, yerel yönetimin başındasınız. Buradaki Historia adının verilmesi böyle bir binaya, böyle bir tarihsel kronoloji içinde o semtin atmosferini, geçmişini, tarihsel köklerini düşündüğünüzde ne anlama geliyor?" "Vallahi, onu biz vermedik, dikkat ettiyseniz üstünde Asitane vardır, biz onu ilave ettik" dedi, ama o Asitane okunmuyor bile, çok böyle bir nokta kabilinden, öbürü şey. Şimdi Vatan Caddesi'nde de sağlı-sollu cephe giydirmeleri başladı, hep böyle tetikledi yani, metastaz yaptı kanser gibi.

Şimdi geldik Sultanahmet'e. Sultanahmet'te bir tarafta Sultanahmet Cami var, bir tarafta Topkapı Sarayı var, bir tarafta İbrahim Paşa Sarayı var, bir tarafta da son dönem saray baş mimarlarından olan Vedat Tek'in DeFTER-i Hakani Binası var Sultanahmet'in karşısında müthiş bir estetik, yani tapu dairesi var, tapu binası var. Aşağı inerseniz Büyük Postane var yine o büyük sanatçının, o büyük yaratıcı mimarın, o saygıdeğer mimarın Vedat Tek'in büyük postanesi var şimdiki, o binası var. Yanında da böyle çok zarif Hobyar Cami var, ama şimdi Sultanahmet'te de başlayan bir Pera'laştırma faaliyeti var, bir cephe giydirme var. Sanki orada Topkapı yokmuş gibi, sanki orada Sultanahmet Cami yokmuş gibi, İbrahim Paşa Sarayı yokmuş gibi... Orada böyle Osmanlı'dan kalan mesela, Türk Ocağı'nın bulunduğu yer İstanbul Vilayet Konağı, Babıâli yokmuş gibi siz oraya bir cephe giydirmesi yapıyorsunuz, ama o cephe giydirmesi de ilkel, anlamsız, oradaki tarihsel geçmişle, tarihsel dokuyla hiç ilgisi olmayan bir cephe giydirmesi elbette ki, orada Bizans'tan kalan yapılar da var o tarihi yarımada. Bunları bir bütünlük içinde algılamadığınızda böyle berbat, ucube, tarihe saygısızlık, insan değerlerine saygısızlık, kültürel mirasa karşı duyarsızlık ve saygısızlık sarmalı sizi içinize alıyor ve boğuyor.

Şimdi Türkiye'yi yerel yönetimlerden yetişmiş bir siyasi kadro yönetmektedir. Yerel yönetimlerde böyle belediye meclisi olur, encümen olur, değişik siyasi partilerden oluşan bir kompozisyon olur, A partisi veya B

partisi kazanır, sık sık nedense imar değişiklikleri olur, başka komisyonlarda falan değil, ama imar komisyonuna girmek için de birbirini çiğneyenler olur, birbirinin gırtlığına sarılanlar olur. Yerel yönetim kültürü denilen bir şey Türkiye'nin başına musallat oldu. Bazen parti farkı da pek anlamı kalmıyor, yani Mecliste birbiriyle kavga ediyorlar, ama Belediye Meclisinde kardeş kardeş anlaşabiliyorlar, gayet güzel anlaşılıyorlar. El eli yıkıyorsa el de yüzü yıkıyor demek ki. Orada işler halloluyor bazen. İşte bu ne oluyor? Yerel yönetim perspektifinden, rant perspektifinden, paylaşım perspektifinden bakarak ve buradan aldığımız kültürle böyle bir siyasal tecrübeyle böyle bir siyasal birikimle devlet yönetmeye kalktığımızda bu devlette ne kültürel miras kalıyor, ne tarihe olan saygı kalıyor, ne estetik kalıyor, ne bu ülkenin kültürel değerlerini gelecek kuşaklara taşıma kalıyor.

Demin Orman Mühendisleri Odası'nın değerli Başkanının İstanbul Şubesi'nin anlattığı ve bizi dehşete düşüren bir tablo ortaya çıkıyor o zaman, bir paylaşım tablosu. Biz bu ülkeyi paylaşmak isteyenlere karşı, emperyalist paylaşımçılara karşı bir Kurtuluş Savaşı verdik, onları kovduk, ülkemize sahip çıktık, ama öyle anlaşılıyor ki, ülkemizi içerideki soygunculara karşı, içerideki talancılara karşı korumada bir duyarsızlığımız var. İlla dışarıdan gelir diye bekliyoruz, vallahi gelirse yine sınırda göğsümüzü siper ederiz diyoruz, ya buradaysa rantçı artık ve nitelik değişimine uğradıysa, soyguncu buradaysa? O kenti mahvedecek olanlar illa surlara top

atmayacaksa artık, başka türlü tahribatlar yapacaksa demek ki, burada yurttaşlık kültürünün, bireysel karşı koymanın ve sahip çıkmanın da devreye girmesi gerekiyor. Yurttaşlarımızın bu konuda duyarlılığı için bu konuda eğitilmeleri gerekiyor. Bu konuda toplumsal bir terbiye gerekiyor, toplumsal bir böyle süzgeçten geçmemiz gerekiyor herhalde. Şimdi bunlar olursa böyle bir duyarlılık olursa, böyle bir toplumsal duyarlılık yerleşme ne olur? Galataportlar gündeme gelemez, Şeyh Maktum'lar gündeme gelemez, İstanbul'un soygunu, talanı gündeme gelemez. İnsanlar için, toplum için yaşanılır bir yer olmaktan çıkması, çıkarılması, pervasızca böyle vandalca çıkarılması gündeme gelemez.

Şimdi bir de burada çevre duyarlılığı kısaca değinmek istiyorum. Bu ülkenin enerjiye ihtiyacı var, kömür varsa bu kömür çıkarılmalı ve değerlendirilmelidir, akarsular varsa bunlardan sulama amaçlı kullanılmalıdır, enerji amaçlı kullanılmalıdır. Doğanın bize bahsettikleri insanların hizmetine sunulmalıdır, ama doğaya saygıyı kaybetmeden, kültürel mirasa saygıyı, özeni ve duyarlılığı kaybetmeden. Burada bizim doğamıza karşı duyarlılık, ama doğanın verdiklerini de değerlendirmenin sentezi gerekiyor. Şimdi Batıda Avrupa'da, Amerika Birleşik Devletleri'nde şöyle bir gelenek var; dünyayı soyup talana çevirenler, talanı yapanlar, altüst edenler diğer halkların fakirliğine, yoksulluğuna neden olanlar dünyanın kaynaklarını sömürerek kendileri değilmiş gibi çevreci kesilirler birden bire, çevre fonları biriktirirler.

Bizim ülkemizde de böyle bu çevreci tırnak içindeki bazı çevreci oluşumları desteklerler, fonlarlar, “aşk olsun, vallahi sizin gibi çevreci başka yerde de görmedik” derler. Onun için manipüle edilen çevrecilik yerine her şeye doğal bir refleksle karşıyız denilen bir çevrecilik yerine akıllı, ülke çıkarlarını, doğayı, kültürel mirası bir arada düşünen, bunların çok güzel uyumunu sağlayan bir çevreciliğe ihtiyaç var gibi geliyor. Tabii bu çevre refleksinin, bu çevrecilik refleksinin Tekel direnişinde de gündeme gelmesi gerekiyor, ülkenin pancar üretimi tasfiye edilirken de, büyük kaçgunun yeni misali topraklarından koparılan, hayvancılık yapamayan, artık buğday ekemeyen, mısır ekemeyen, tütün ekemeyen, çay ekemeyen, fındık yetiştiremeyen, bu tür tarımsal faaliyetleri ülke ekonomisine katkısı engellenmiş olan, köyünde huzursuz hale gelmiş olan, köyünde, evinde, ormanında, dağında doğal yaşamını sürdürmesi gerekirken devlet tarafından bu konuda desteklenmesi gerekirken yeterli teşvik göremeyen, böyle boşlanan, neticede toprağını kaybeden, o beraber yetiştirdiği hayvanlarını kaybeden, kente geldiğinde de onların özlemine çeken insanların trajedisine de bir çözüm bulmak zorundayız. Jandarma dikip başına köyde kalacaksın, kente gelmeyeceksin diyemeyiz, bu kentin bir belediye başkanı bir ara böyle bir yasaklamadan söz etmişti. Onun köyündeki yaşamını sağlarsanız, köyünde kazanç getirici bir hale getirirseniz, toprağını işleyebilecek, hayvancılık yapabilecek olanakları sağlarsanız kentlerin, metropollerin de dengesi bozulmaz, ülkenin dengesi

bozulmaz. Belki söyleyecek daha çok şeyler var, ama değerli konuşmacılara da zaman bırakmak için burada sözü bu aşamada kesmek istiyorum, hepinize saygılar sunuyorum.

2. OTURUM

Prof. Dr. Dr. Selçuk DEMİRBUŁAK

Evet, Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu'nun 3. köprüyle ilgili hazırladığı panelin ilk bölümünde gerek su havzalarının, gerek orman havzalarının nasıl tahrip edildiği konusu irdelendi ve kentteki estetik kaygılarının kaybolduğu konusuna temas edildi. Çok doğru bir olay, çünkü burjuva kültürünü edinmek zor, öylesine kolay bir olay değil, burjuva kültürü elbette ki, estetik kaygılarını da birlikte getirir. Bunun için de maalesef bizde zengin boldur da, burjuva kültürü konusunda sınıfta kalmış durumdayız. Alev Hanım, Prof. Tezcan'ın CV'sini okur musunuz Lütfen?

Av. Alev TUNA

Semih Tezcan Haydarpaşa Lisesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi mezunudur. Doktora çalışmalarından sonra Kanada'nın Vancouver şehrindeki British Columbia Üniversitesi'nde öğretim üyeliğine başladı. 1964'te doçent, 1966'da profesör oldu. 1964'te Vancouver'da Türkiye Kanada Dostluk Cemiyeti kurucu başkanı oldu. 1965'te Kanada Profesyonel Mühendisler Cemiyeti'nden yılın en iyi bilimsel makalesine verilen Gzofski altın madalya ödülünü aldı. Temmuz 1966'da yurda dönerek Robert Koleji Yüksekokulu'nda öğretim üyeliğine başladı. 1968'de tüm Robert Kolej Yüksekokulu hocaları arasında öğrencilerin oylarıyla yılın en iyi hocasına verilen Mc Neil Bis Teacher ödülünü aldı. 1973-1979 yılları arasında

Semih Tezcan Haliç Mastır Projesi, İstanbul ve Marmara Limanlar Mastır Projesi, İstanbul 1. Boğaz Köprüsü Statik ve Dinamik Titreşim Etüdü, İstanbul 2. Boğaz Geçişi Ulaşım Etüdü, Akkoyun Nükleer Santrale Yer Seçimi ve Zemin Etütleri, İstanbul Yeni Yerleşim Bölgeleri Etüdü, İzmir Metrosu, Ulaşım Güncelleştirilmiş Etüdü, Antalya Toplu Taşımacılık Ulaşım Etüdü gibi disiplinler arası proje çalışmalarını yürüttü. 1977-1979 yılları arasında Boğaziçi Üniversitesinde Bilgi İşlem Merkezi Müdürlüğü, 1978'de İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanlığı görevlerinde bulundu. 1979 Haziranında rektör oldu. Bu arada Türkiye Üniversite Rektörleri Konseyi Başkanlığı ve 5 yıl süreyle Avrupa Üniversiteleri Rektörler Konseyi Daimi İcra Komitesi üyeliği yaptı. Daha sonra University of Kaliforniya Berkely'de ve University of New York Buffalo'da misafir profesör olarak dersler verdi. Hâlâ Boğaziçi Üniversitesi öğretim üyeliği görevini yapmaktadır.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Evet, Prof. Tezcan "*İstanbul'da Ulaşım Trafik Sorunu ve 3. Köprünün Buna Etkileri*" konulu çalışmasını sizlere sunacak, buyurun.

İSTANBUL'UN KENTİÇİ ULAŞIMI ve 3. KÖPRÜ

Prof. Dr. Semih TEZCAN*

Özet

Önce, İstanbul'un kentiçi ulaşımında yaşanan olumsuzluklara ve bu olumsuzlukların nedenlerine işaret edilmiştir. Daha sonra, dünyanın çeşitli şehirlerindeki metro işletmelerinin güzergah boyu, işletmeye açılış yılı, istasyon sayısı, bir günde taşınan yolcu sayısı ve bir milyon nüfus başına düşen güzergah boyu (metro indeksi) gibi çeşitli parametreleri incelenmiştir. 2030 yılı hedef alınarak, yirmi yıllık bir perspektif içinde, İstanbul'da inşa edilmesi gereken metro şebekesinin uzunlukları ve yıllık maliyetleri için dört ayrı senaryo üretilmiştir. Oldukça mütevazî ikinci senaryoya göre, 2030 yılında toplam metro uzunluğu 399 km olacak ve bu metroyu inşa edebilmek için yılda ortalama en az 133 milyon euro değerinde yatırım finansmanı gerekecektir.

Ayrıca, İstanbul Boğaziçi Köprü geçişlerindeki tıkanıklığı giderebilmek amacı ile inşa edileceği Başbakan tarafından ısrarla açıklanan 3. bir asma köprünün soruna çare bulamayacağı, aksine ekonomik, sosyal, çevresel ve şehircilik açılarından, ülkeye çok büyük zararlar vereceği belirtilmiştir. Üçüncü köprüye alternatif olarak şehircilik, ulaşım bilimi ve ekonomik açılardan bin bir üstünlüğe sahip olan Boğazray tüpgeçit projesi önerilmiştir.

(*) İnşaat Mühendisliği Bölümü / Boğaziçi Üniversitesi

İstanbul nüfusunun yılda ortalama yüzde 2.4 oranında bir artış hızı ile 2030 yılında en az 21 milyona ulaşacağı varsayılmış ve nüfus patlamasına bir çare olmak üzere, diğer şehirlerden gelecek göç olayını caydırıcı yasal ve sosyo-ekonomik yasal önlemlere yer verilmiştir.

1) Giriş

İstanbul'un nüfusu, özellikle ikinci dünya savaşından sonra patlayan göç olayı nedeni ile, anormal oranlarda bir artış göstererek, 1955 yılında 1.5 milyon iken, yılda ortalama yüzde 4.1 oranında artarak, 2005 yılında 11.4 milyona ulaşmıştır. Refah seviyesinin artması ve sosyo-ekonomik kalkınma nedeni ile tarihi İstanbul şehri bu nüfus patlamasının ihtiyacını karşılayacak kentiçi ulaşım altyapısına sahip olmadığı ve hazırlıksız yakalandığı için, ister istemez bir trafik kaosu doğmuştur. Yapılan hesaplar, sabah ve akşam saatlerinde trafikte gereksiz yere harcanan bir saatlik bir sürenin ülke ekonomisine yılda en az 4.5 milyar dolar dolaylı zarar verdiğini göstermiştir.

Gelişmiş ülkelerin büyük şehirlerinde, çok akılcı bir yaklaşım ile, metro gibi en etkin kentiçi toplu taşıma sistemine çok erken yıllarda başlanmıştır. Meselâ, metro işletmesi Londra'da 1862'de, New York'da 1863'de, Paris'de 1900'de, Berlin'de, 1902'de Madrid'de 1919'da, Tokyo'da, 1927'de, Moskova'da 1935'de başlamış iken İstanbul'da ilk metro işletmesi (hafif metro) maalesef 1995'de başlayabilmiştir. Özel araba sahipliğinde yılda yüzde 16 gibi baş döndürücü oranlarda

artışlar olmuş, sokak ve caddeler özel araba park yeri ihtiyacını ve kentiçi trafiğini kaldıramaz hale gelmiştir.

Park yeri ve trafik kaosunu hafifletecek tek çözüm kentiçi ulaşımında özel otomobil trafiğini caydırıcı hale getirirken metro taşımacılığını özendirmeştir. Aşağıda kentiçi özel otomobil taşımacılığı ile metro taşımacılığı, can ve mal kaybı açısından, zehirligaz emisyonu bakımından, alan ihtiyacı ve sosyo-ekonomik açılardan birbirleri ile karşılaştırılmıştır. Ayrıca, 2030 yılı hedef alınarak, İstanbul'da metro güzergâhı inşaatı için dört ayrı senaryoya ve bu senaryoların gerektireceği yıllık ortalama finansman ihtiyaçlarına ayrıntıları ile yer verilmiştir.

Son olarak, İstanbul'da Boğaziçi köprülerinin, aşırı trafik yoğunluğu nedeni ile ihtiyaca cevap verememesinden kaynaklanan ekonomik kayıpları önlemek amacı ile, Başbakan Sayın Tayip Erdoğan'ın inşa edileceğini ısrarla bildirdiği 3üncü Köprü'nün İstanbul'a vereceği onarılmaz zararlar dile getirilmiş, alternatif bir çözüm olarak Boğazray tûpgeçit projesinin etkinlikleri ve sağlayacağı yararlar vurgulanmıştır [1].

2) Nüfus patlaması

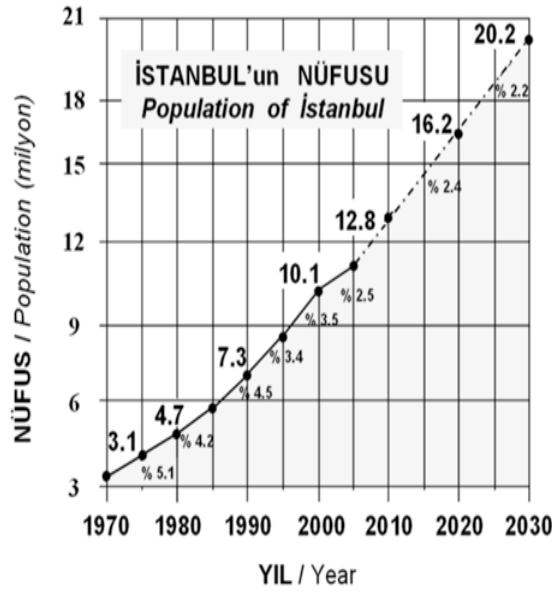
İstanbul nüfusunun yıllara göre dağılımı ve beşer yıllık ortalama nüfus artış oranları Tablo 1'de ve bu nüfusun 2030 hedef yılına kadar alacağı değerlerin projeksiyonu Şekil 1'de verilmiştir. İstanbul'da doğum-ölüm sonucu normal olarak nüfus artışı 2000 yılı itibarı ile yüzde 2.0 olduğu halde, Doğu Anadolu şehirlerinden gelen iç göç nedeni ile,

bu oran ortalama yüzde 4.0'ün üzerinde seyretmiştir. Öyle ki, 1960 ilâ 2000 arasında geçen 40 yıllık bir dönemde, İstanbul'a 7 milyon insan göç yolu ile dışarıdan gelip yerleşmiştir [2,3,4].

Tablo 1.- İstanbul'un nüfusu (1955 - 2030)

Yıl Year	Nüfus 10 ⁶	Artış Growth
1955	1.53	-
1960	1.88	% 4.1
1965	2.29	% 4.0
1970	3.02	% 5.5
1975	3.90	% 5.1
1980	4.74	% 3.9
1985	5.84	% 4.2
1990	7.31	% 4.5
1996	8.98	% 3.4
2000	10.02	% 3.5
2005	11.33	% 2.5
2010*	12.77	% 2.4
2020*	16.23	% 2.4
2030*	20.22	% 2.2

*Tahmin



Şekil 1.- İstanbul'un nüfusu

Göç olgusu, sadece nüfus patlamasına değil, çarpık kentleşmeye, İstanbul'un gece-kondulaşmasına, yüzde 70 oranında kaçak yapılaşmaya ve şehir hayatının her safhasında olduğu gibi, kentiçi trafiğinin de yoğunlaşmasına neden olmuştur. Göç olgusunu caydırıcı yasal ve sosyo-ekonomik önlemler paketinin ayrıntıları aşağıda verilmiştir.

3) Göçü caydırıcı önlemler

İllerimizin çoğu (yaklaşık 56'sı) göç veren durumundadır. Göç veren ve alan başlıca 14 ilimizin isimleri Tablo 2'de sıralanmıştır. 1955-1990 yılları arasında gerçekleşen 10 milyon göçün illere ve yurt dışına dağılımı daha önceki çalışmalarda ayrıntıları ile verilmiştir [5,6,7,8,9].

Tablo 2. – Göç alan ve göç veren 14 – şehir listesi

Alıcı şehirler		Verici şehirler	
34	İstanbul	58	Sivas
06	Ankara	37	Kastamonu
35	İzmir	36	Kars
01	Adana	10	Balıkesir
33	İçel	25	Erzurum
41	Kocaeli	51	Niğde
07	Antalya	66	Yozgat
21	Diyarbakır	19	Çorum
31	Hatay	29	Gümüşhane
27	Gaziantep	17	Çanakkale
65	Van	57	Sinop
16	Bursa	61	Trabzon
63	Şanlıurfa	28	Giresun
46	Kahramanmaraş	50	Nevşehir

3.1) Göç veren iller için öneriler

a) Sağlık yatırımları ve doktor sayıları gelişmiş şehirlerdeki seviyeye çıkarılmalıdır.

b) Düşük kredi finansmanı, düşük bedelli hazine arazisi, bina vergilerinde önemli indirim, gümrük vergilerinde indirim, gelir vergisinde ve KDV'de özel indirimler uygulanmalıdır. Böylece, göç veren illerimize ticaret ve sanayinin gelmesini önemli ölçüde teşvik etmiş oluruz.

c) Konut inşaatını teşvik için, düşük faizli krediler ve bina vergisi indirimleri uygulanmalıdır.

d) Tarımı teşvik için destekleme alımları ve tohumluklar geliştirilmelidir.

e) Yol, su, elektrik, ulaşım, eğitim, sağlık ve haberleşme altyapı hizmetleri en az gelişmiş illerdeki seviyeye çıkarılmalıdır.

f) Sağlık ve eğitim personeline özel haklar, teşvik primi ve fazla maaş verilmelidir.

g) Tarım, hayvancılık, el sanatları vb konularda eğitim merkezleri, kooperatifler kurulmalıdır.

h) Üniversitelerin öncülüğünde sosyo-ekonomik ve kültürel konularda özel yeni çözümler ve mikro bölgeleme çalışmaları yapılmalıdır.

3.2) Göç alan iller için öneriler

a) Kapıcılık sistemine son verilmeli, profesyonel mülk yönetimi sistemi geliştirilmelidir.

b) Hamallık, işportacılık, seyyar satıcılık ve pazarcılık gibi göç edenlerin kayıt dışı ticari faaliyetleri yasaklanmalıdır.

c) Ruhsatsız, denetimsiz ve kaçak inşaat tüm illerde şiddetle takip edilip yasaklanmalıdır. İmar plânı bulunmayan bir karış arazi kalmamalıdır. Hazine arazilerinin satışından vazgeçilmeli, İstanbul'da mücavir sahaların 1/5000 ölçekli imar plânları hazırlanmalı ve konut yapılaşmasına izin verilmemelidir.

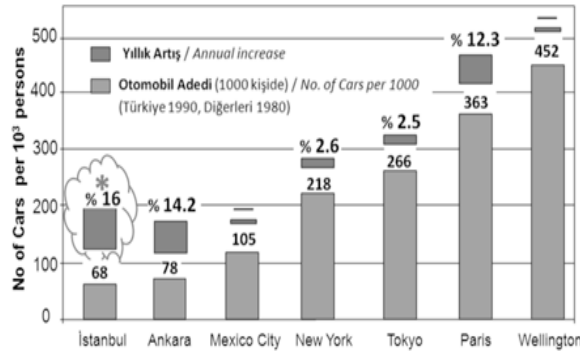
d) Dönüşüm projeleri ile, gecekondular yöreleri çağdaş kentlere dönüştürülmelidir [4 ilâ 9].

e) Hazine arazileri, su havzaları ve orman alanları askeri teşkilat - Üniversite işbirliği ile çok sıkı korunmaya alınmalı ve kuralları ihlal edenlere ağır cezalar getirilmelidir.

f) Ticari ve sanayi işyeri lisans ücretleri, eğitim giderleri ve vasıtalı vergiler göç alan illerde nisbeten daha yüksek olmalıdır.

4) Özel araç sahipliği

İstanbul'da özel araba sahipliğinde son yıllarda önemli bir artış söz konusudur. Dünyadaki çeşitli büyük illerde bin kişiye düşen özel araba sahipliği ile, yıllık artış oranları Şekil 2'de verilmiştir.

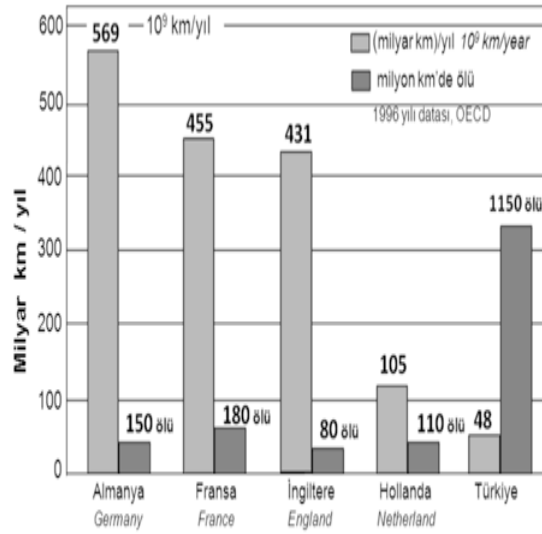


Şekil 2.- Otomobil sahipliği ve artış hızı, (Türkiye 1990, diğerleri 1980)

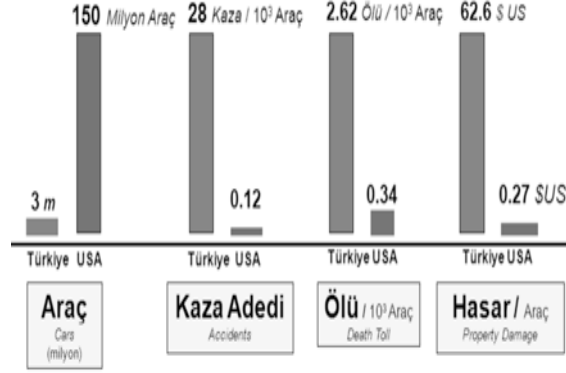
Özel arabaların sahipliğindeki yıllık artış oranı bakımından, İstanbul yüzde 16 ile, âdeta bir dünya rekorunu elinde tutmaktadır.

5) Araba kazaları ve ölüm oranları

Türkiye araba kazaları ve ölüm oranları bakımından gelişmiş ülkelere nazaran çok olumsuz bir durum sergilemektedir. Şekil 3'den görüleceği üzere Türkiye'de bir yılda yapılan araç-km yolculuğu, dört gelişmiş Avrupa ülkesi ortalama değerinin 8'de biri olmasına rağmen, Türkiye'de bir milyon kilometre yolculuktaki ölü sayısı adı geçen dört ülkenin 9 katıdır.



Şekil 3.- Araç kilometresi ve ölü sayıları
(1996 yılı verisi, OECD)

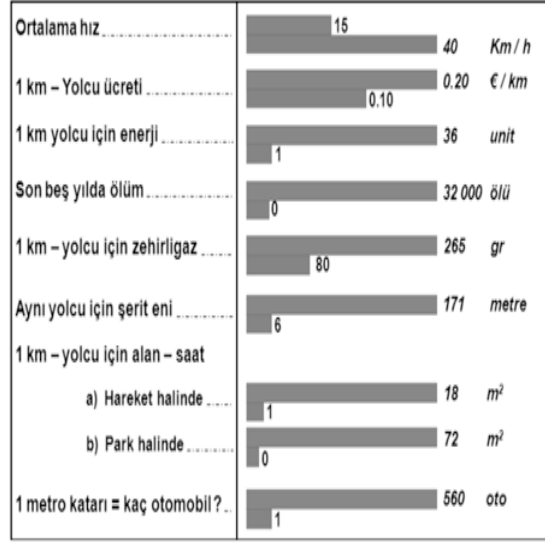


Şekil 4.- Araç, kaza ve ölü sayıları
(Wright - Ashford, 1989)

Türkiye'de araç sayısı, ABD'dekinin 50'de biri olduğu halde (Şekil 4), Türkiye'de bin araba başına düşen kaza sayısı ile ekonomik hasar kaybı USA'dakinin 232 katı ve bu kazalardaki ölü sayısı USA'dakinin 8 katıdır. Görülüyor ki, araba kazaları ve ölüm oranları Türkiye'de anormal boyutlardadır.

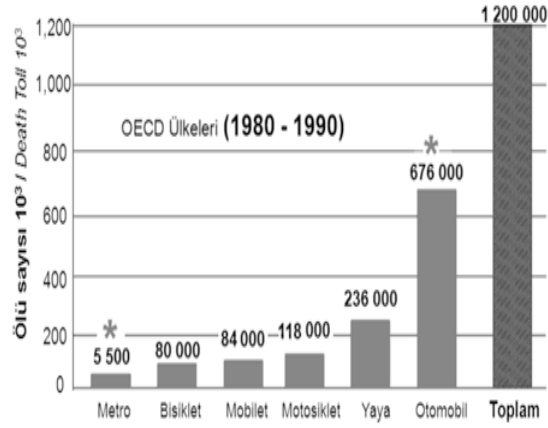
6) Kentiçi metro taşımacılığının avantajları

Kentiçi metro taşımacılığının, lastik tekerlekli araç taşımacılığına nazaran sağladığı en önemli sosyo-ekonomik avantajlar Şekil 5'de gösterilmiştir.

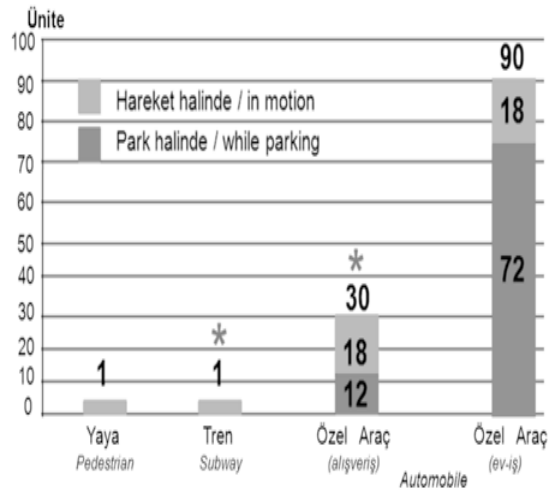


Şekil 5.- Otomobil - metro karşılaştırması

Metro taşımacılığında, ortalama hız diğer ulaşım türlerine göre en az 3 kat fazladır. Öte yandan, diğer ulaşım türlerine kıyasla, metro taşımacılığında km- başına yolcu ücreti en az yarım, bir km-yolcu başına enerji ihtiyacı 36'da bir, son beş yıldaki ölüm sayısı 32 binde bir, bir km-yolcu için zehirli gaz emisyonu 3'te bir, aynı yolcu sayısı için trafikte kapladığı şerit genişliği 30'da bir, bir km-yolcu başına düşen alan ihtiyacı 72'de birdir. Ayrıca, bir metro katarının taşıdığı yolcuyu taşıyabilecek özel araç sayısı 560'dır.



Şekil 6.- On yılda can kaybı



Şekil 7.- Ulaşım türlerinin alan ihtiyacı

Çeşitli araç türlerinin, OECD ülkelerinde 1980-90 yılları arasında on yıl boyunca neden oldukları kazalar ve ölü sayıları Şekil 6'da gösterilmiştir. Otomobil kazalarında ölenlerin sayısı (676.000), metro kazalarında ölenlerin

(5.500) yaklaşık 123-katı olmuştur. Alan ihtiyacı bakımından, metro taşımacılığının özel araçlara nazaran en az 30 ve en fazla 90 kat üstün olduğu, Şekil 7'de bütün çıplaklığı ile görülmektedir.

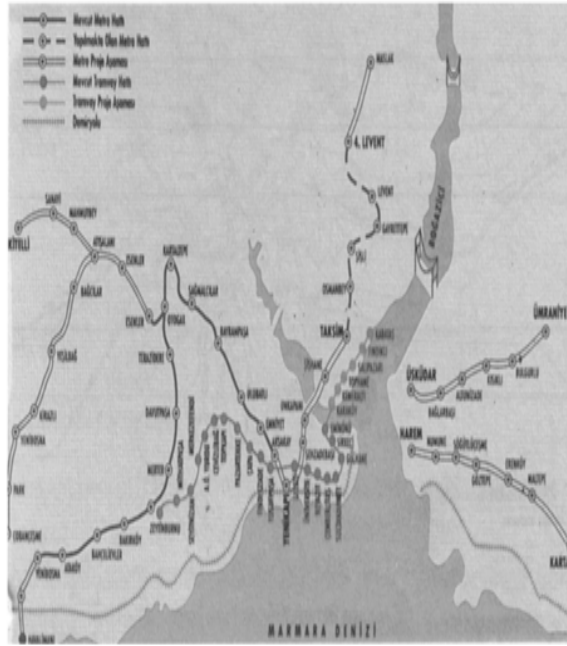
7) Dünya metrolarından örnekler

Dünyanın en önemli on şehrindeki metro işletmelerine dair bazı anahtar bilgiler Tablo 3'de verilmiştir. Bu tabloda şehrin N= Nüfusu, L= Metro güzergâh uzunluğu, işletmenin başlangıç yılı, istasyon sayısı, günlük ortalama taşınan yolcu sayısı ve güzergâh boyunu nüfusa bölmek sureti ile elde edilen, metro etkinlik indeksi $k= L/N$ değerleri verilmiştir (1)

Tablo 3a.- Bazı büyük şehirlerin metro bilgileri
(1 milyon kişi başına güzergâh uzunluğu sırasında)

Parametre	Berlin 1	Newyork 2	Madrid 3	London 4	St Petersburg 5
N = Nüfus (milyon)	6.0	19.7	6.2	12.9	4.7
L = Uzunluk (km)	147 U - Bahn 327 S - Bahn	1200	283	415	110
Başlangıç Yılı	1902	1863	1919	1863	1955
İstasyon Sayısı	173	468	231	270	63
Günlük Yolcu (milyon)	1.4	5.3	3.0	3.4	3.4
İndeks ($k=L/N$) (km/milyon kişi)	79.0	60.9	45.6	32.2	23.4

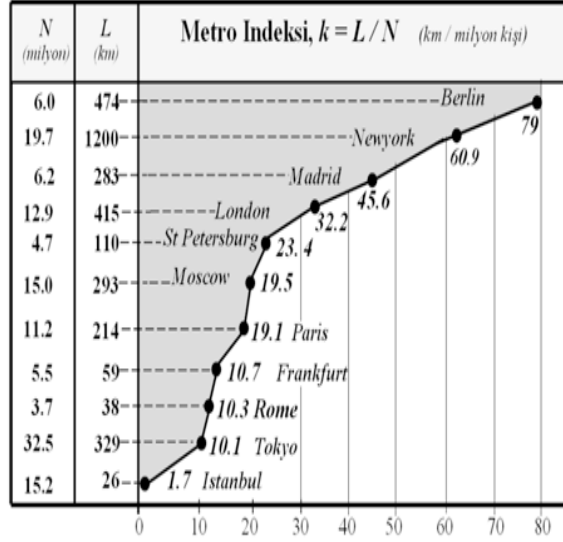
İstanbul'da hâlen (2010) işleyen ve inşa halinde olan raylı sistemlerin tümü Şekil 19'da harita üzerinde gösterilmiştir.



Şekil 19.- İstanbul'da raylı sistem, 2014

8) İstanbul için metro senaryoları

Dünyanın önemli 10 şehrine ait 2000 yılı N= milyon nüfus değerleri ile, toplam metro güzergâhı boyu kullanılarak, her şehir için k= Metro indeksi değeri ($k = L/N$) hesaplanmış ve grafiksel olarak Şekil 20'de gösterilmiştir. En yüksek k=metro indeksi, Berlin (k=79), Newyork (k=60.9), Madrid (k=45.6), Londra (k=32.2), Moskova (k=19.5) ve Paris (k=19.1) şehirlerine aittir.

Şekil 20.- Metro indeksi, $k = L/N$ (km/milyon)

İstanbul'un metro indeksi şimdilik (2009) $L=26$ km. metro boyu ve $N=15$ milyon nüfus için $k=1.7$ gibi oldukça küçük bir değerdir. İstanbul'u etkin bir metro şebekesine kavuşturabilmek için, sırası ile Roma, Paris, St.Petersburg ve Madrid şehirleri örnek alınarak, Şekil 21'de gösterildiği gibi, küçükten büyüğe doğru, $k=10, 19, 28$ ve 46 metro indeksi değerlerini içeren dört ayrı yatırım senaryosu düşünülmüştür. Bu senaryolar ayrıca Şekil 22'de grafik olarak gösterilmiştir.

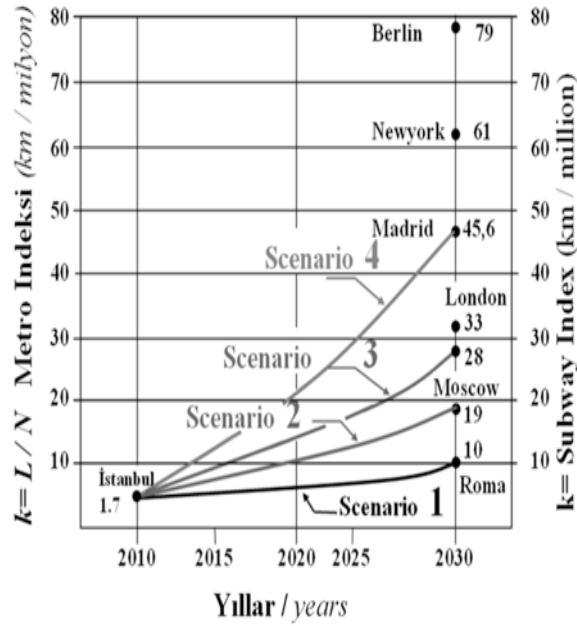
Her senaryonun sonunda İstanbul'un kazanacağı $L=$ metro boyu ve yıllık finansman ihtiyacı milyon euro cinsinden, Şekil 21'in son sütununda verilmiştir. Meselâ, Senaryo No. 2 uygulanacak olursa, 2030 yılında, İstanbul'da $L= 399$ km. boyunda metro güzergâhı inşa

edilmiş olacak ve bu altyapı yatırımı için yılda ortalama 133 milyon euro kadar bir finansman gerekecektir. Şüphesiz, İstanbul'un trafik kaosuna en etkin çözüm getirecek metro alternatifi Senaryo No. 3'tür.

Senaryo Scenario	Index $k = L/N$ (km / m)	Örnek Şehir (2008)	L = Boy (km)	Yılda Boy (km)	Yıllık Finansman ⁽¹⁾ 10 ⁶ €
No: 1	10	Roma	210	11	70
No: 2	19	Paris	399	20	133
No: 3	28	St Petersburg	588	29	196
No: 4	46	Madrid	966	48	322

⁽¹⁾ Alt yapı bedeli / Construction cost only (7 m € / km)

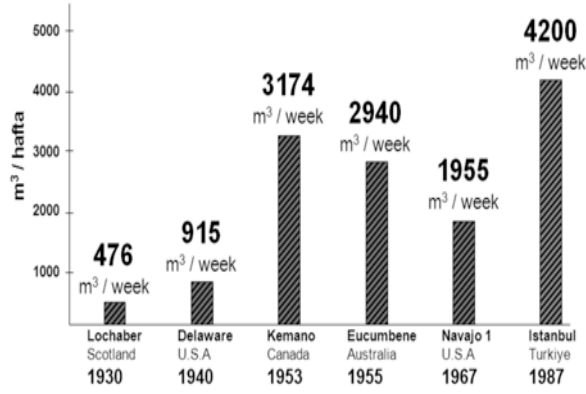
Şekil 21.- İstanbul'da metro senaryoları (2010-2030)



Şekil 22.- İstanbul için metro yatırım senaryoları (2010-2030)

9) Metro tüneli inşa hızı

Yerli müteahhitlerimizin metro tüneli kazılarında uluslararası ölçekte rekor bir tecrübe ve bilgi birikimi mevcuttur. Öyle ki, Şekil 23'de gösterildiği gibi, bir haftalık süre içinde bitirilen tünel kazısı miktarı göz önüne alındığında, en hızlı tamamlanan metro kazısı, Guinness rekorlar kitabına göre, 1987 yılında İstanbul'da haftada 4.200 m³ olarak gerçekleştirilmiştir.



Şekil 23.- Tünel kazma hızları (m³/hafta)
(The Guinness Book of Structures)

Dolayısı ile, Senaryo No. 3 esas alınır, İstanbul'da bir yılda tamamlanması gereken metro tüneli boyu 29 km. olacak ve 1 metre tünel kazısı 50m³ kabul edilirse, yaklaşık 1.5 milyon m³ tutan bu kazı miktarı 8 ayrı yerde birden çalışılmak sureti ile; [8 (45 hafta) 4.200 m³=] 1.512.000 m³ bir yılda bitirilebilecektir. Önemli olan bu metro altyapısı için gerekli olan finansmanı bulabilmektir. Şüphesiz, İstanbul'daki trafik kaosunu çözecek olan en etkili ulaşım altyapısı ise metrodur.

10) 3. Köprü yerine Boğazray Tüpgeçit

3. köprü İstanbul'un trafik sıkışıklığına ve doymuş haldeki Boğaz geçişlerine bir çözüm değildir. Ne var ki, köprüler tıkanmıştır. Halkımız sabah ve akşamları âdeta işkence çekmektedir. İnsanlarımız (hergün yaklaşık bir milyon yolcu) sabah ve akşamları trafik sıkışıklığında en az bir saat fuzuli olarak zaman kaybettikleri için, işgücü kaybı, yakıt kaybı, yıpranma gibi nedenler ile, ülke ekonomisi yılda 4.5 milyar dolar zarar görmektedir. Şüphesiz, insanlarımızın çektiği bu izdirabı ve ekonomimizin uğradığı bu önemli zararı ortadan kaldırmak gerekir.

Bunun çözüm yolu, üçüncü Köprü değil, İstanbul'un en yoğun ulaşım ekseninde, Söğütlüçeşme-4 Levent arasında inşa edilecek Boğazray Tüpgeçit Projesi'dir. 3. Köprü ulaşım alt yapı tercihi açısından bir fâsit daire (kısır döngü)'dir. İşte ispatı!

İstanbul'da araba sahipliğinin yıllık artış oranı, dünyada bir rekor olmak üzere, yüzde 16'dır. Köprü geçiş ihtiyacındaki artış oranını muhafazakâr bir tahmin ile yılda yüzde 7 olarak kabul edelim. Köprülerden iki yönde geçiş sayısı 2000 yılında 130 milyon olduğuna göre, yirmi yıl sonra 2020 yılında geçiş ihtiyacı, yılda yüzde 7 artış hızı ile, yaklaşık 530 milyon olacaktır. Bir köprü'nün iki yönlü yıllık araç geçiş kapasitesi 65 milyondur. Dolayısı ile 2020 yılında bize 8 köprü gerekir. İkisi var. Demek ki, nüfus ve araba artışını karşılayabilmek için 2020 yılına kadar en az 6 köprü daha inşa etmeliyiz. Kısaca, her iki yılda yeni bir köprü gerekiyor... Buna can mı dayanır? Bu iş bir fâsit daire (kısır döngü)

değildir de nedir ? Yani, çözüm bulduğunuzu zannettiğiniz anda gene aynı problem ile burun buruna gelirsiniz [10,11].

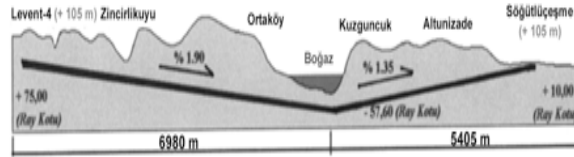
En gerçekçi, en etkili ve en kesin çözüm yukarıda adı geçen Boğazray Tüpgeçit Projesi'dir. Çünkü, Tablo 4'den görüleceği üzere, Boğazray Tüpgeçit Projesi'nin Üçüncü Köprüye nazaran birbirinden cazip, 14 önemli üstünlüğü vardır. Boğazray Tüpgeçit inşa edilirse, günde 1.5 milyon yolcu taşıyarak, mevcut köprülerdeki binek aracı sayısını yarıdan daha aza indirecek ve belki daha kırk yıl yeni bir köprüye ihtiyaç duyulmayacaktır. Üçüncü Köprü'nün Karadeniz sahil yolu trafiği için inşa edileceği bir aldatmacadır. Çünkü, henüz (2010) böyle pahalı bir köprüyü gerektirecek ne yol, ne de trafik hacmi oluşmuştur!

Tablo 4.- Boğazray tüpgeçit ile 3. Köprü karşılaştırması

No	Özellikler	BOĞAZRAY	3. KÖPRÜ
1	Toplam maliyet	600 milyon \$	5 milyar \$
2	İnşaat süresi	2 yıl	5 yıl
3	Ağaç katliamı	0 yok	600 hektar
4	İstimlak masrafı	0 yok	400 milyon \$
5	Günlük yolcu kapasitesi	1.5 milyon	60 bin
6	Yıllık getiri ⁽¹⁾	2.7 milyar \$	0.6 milyar \$
7	Göztepe - Taksim arası	25 dakika	100 dakika
8	İş gücü kaybı	1 birim	6 birim
9	İki köprüde araba azalışı	50 yüzde	0 yok
10	Yılda akaryakıt	1 birim	500 birim
11	Çevre kirliliği	0 yok	çok ⁽²⁾
12	Döviz kaybı	0 yok	2 milyar \$
13	Stratejik güven	çok güvenli	çok güvensiz
14	Kim inşa edecek ?	Türk müteahhitleri	Yabancı konsorsiyumlar

⁽¹⁾ Metro biletinin \$ 5 olacağı, 3. Köprüden yılda % 60'ı ağır olan 30 milyon vasıta geçeceği varsayılmıştır.

⁽²⁾ Çarpık kentleşme, nüfus artışı, gelir adaletsizliği, rant avcılığı, orman katliamı hızla artacaktır.



Şekil 25.- Boğazray Tüpeçit boy kesiti

11) Sonuç ve Öneriler

a) İstanbul nüfusu, Anadolu'dan gelen göç nedeni ile, Türkiye ortalamasına göre her yıl en az birbuçuk kat hızla artmaktadır. En iyimser bir tahmin ile, hedef yılı 2030'da İstanbul'un nüfusu 21 milyonu geçecektir. Eğer, âcil olarak bu makalede önerilen metro altyapı yatırımlarına geçilmez ise, mevcut yollar bu nüfusun ve artan özel araba sayısının gerektireceği kentiçi ulaşım ihtiyacı için yetersiz olduğundan, İstanbul bir trafik kaosunun içine girecektir.

b) Göç olgusu İstanbul'da, tüm dünya kamuoyu önünde, yüz kızartıcı bir kaçak yapılaşmaya, çevrenin tahrip edilmesine, çarpık kentleşmeye, eğitim ve sağlık hizmetlerinin dar boğazlara girmesine neden olmuştur. İstanbul'daki binaların yüzde 70'i kaçak ve sağlıksızdır.

c) Gelişmiş ülkelerde kentiçi metro işletmelerine en az yüzyıl önce geçildiği halde, İstanbul'da ilk metro (tarihi tünel hariç) ancak 1995 yılında işletmeye açılabilmiştir. Metro konusunda 130 yıl geri kalmıştır.

d) Göç olgusunu caydırıcı bir hâle sokabilmek için, yukarıda 3. Bölümde

açıklandığı üzere, hem göç veren hem de göç alan illerde, hiç vakit kaybetmeden çeşitli yasal ve sosyo-ekonomik önlemlere işlerlik kazandırılmalıdır.

e) İstanbul'un kronik ve akut trafik sorununa kesin bir çözüm bulabilmek için yapılacak en etkili kentiçi ulaşım yatırımı Senaryo No. 2 veya Senaryo No. 3 ilkeleri doğrultusunda derhal başlanması gereken metro inşaatıdır.

f) Boğaziçi köprülerindeki trafik yetmezliğine bir çözüm olarak, çevreye ve ülkeye çok büyük zararlar verecek olan 3. Köprü değil, sayısız yararları ve sosyo-ekonomik üstünlükleri bulunan Boğazray tüpgeçiti inşa edilmelidir.

12) Referanslar

[1] Tezcan, S.S. (1999), "Üçüncü Boğaz Geçiş Metro İle Olacak! Kuzeyden mi? Güneyden mi?", TİM-SE Dergisi, Sayı: 190, s.11-15, İstanbul, Haziran 1999, CV-214.

[2] Tezcan, S.S., (1992), " İstanbul'un Gecekondu Sorunu", Uran Holding Kültür Programı,

Konferans Serileri, 2000'li Yıllarda Türkiye'nin Konut Sorunu Tebliğleri, Uran Holding,

Altunizade, İstanbul, Form Yayınları, s. 83-102, Aralık, 1992, CV-146.

[3] Tezcan, S.S., (1994), "İstanbul'un Planlı Gelişmesi için Yasal ve İdari Önlemler", İstanbul ve Göç-Bir şehrin Karakter Değişimi Konferansı Bildiriler Kitabı, Boğaziçi Üniversitesi ve Mimar Sinan Üniversitesi Ortak Organizasyonu, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, s.108-128, İstanbul, 22 Aralık 1994. Ayrıca, Tuzla Deprem ve Kentsel Dönüşüm Paneli Bildiriler Kitabı, s. 62-79, 21 Aralık 2005, Tuzla, İstanbul. Türkiye Jeofizik Kurumu,

Spor Caddesi, Acısu Sokak 912, Maçka-İstanbul,
Tel:0212.227 71 19, bilgi@jeofizikurumu-org.tr/www.
jeofizik.kurumu.org.tr , CV-151.

[4] Tezcan, S.S., (1996) “Göç nedenleri ve Caydırıcı Bazı Öneriler”, Yapı Dergisi, No. 174, s. 77-87, İstanbul, Mayıs 1996, CV-166.

[5] Tezcan, S.S., (1996), “İstanbul’da Gecekondu Dönüşüm Projesi”, United Nations Conference on Human Settlements, Habitat II, City Summit, İstanbul, June 3-14, 1996, Boğaziçi Üniversitesi Mezunlar Derneği Yayınları, Bebek, İstanbul, s. 41-64, CV-167.

[6] Tezcan, S.S. (1996) “Gecekonduculardan Çağdaş Kente Dönüşüm”, Yapı Dergisi No.179, s.99-108, İstanbul, Ekim 1996. Ayrıca “Otofinansman Yolu ile Gecekonducuların Çağdaşlaştırılması” Dünya Gazetesi Ekonomi-Politika Eki, 25 Temmuz 1996, İst. CV-171.

[7] Tezcan, S.S. (1997), “İstanbul’un Çarpık Kentleşme Sorunları ve Bazı Öneriler”, Yapı Dergisi, No. 189, s. 69-73, İstanbul, Ağustos 1997, CV-188.

[8] a) Tezcan, S.S. (2006) “Oto-finansman Yolu ile Konut Üretimi ve Kentsel dönüşüm Politikaları”, Toplu Konut İdaresi, Alt Gelir Grubuna Yönelik Konut Sunumu ve Kentsel Dönüşüm, Konut Kurultayı, 8-9 Nisan 2006, İstanbul Lütfü Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı, Kurultay Kitabı, s.63-82, TC. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi, Bilkent Plaza B1- Blok, 06530 Bilkent, Ankara, www.toki.gov.tr . b) Also, in English “Auto-financing Scheme for Modern Housing and Strategies for Healthy Urban Planning”, Housing Convention Book (June 2006), pp.63-82, TOKİ-Housing Planning Administration Ankara, www.konut.gov.tr, CV-364.

[9] Tezcan, S.S., (2006), “Modernisation of Squatter Towns in Turkey”, 34th IAHS

(International Association for Housing Science)
XXXIVth World Congress on Housing, Sustainable

Housing Design, Naples, Italy, 20-23 September 2006, reiovino@unina.it / lpe@ing.unitn.it, CV-365.

[10] Tezcan, S.S., (2006), "İstanbul Ulaşım Projeleri", Mimarlar Odası İstanbul Şubesi, Mimar.İst Üç aylık Mimarlık Kültür Dergisi, Yıl: 6, Sayı: 20, Yaz 2006/2, No.191574, s.61-64, Yıldız Sarayı Dış Karakol Binası, Beşiktaş 34349, İstanbul, Tel: 0212. 227 69 10 / dergi@mimarist.org, www. mimarist.org/mimarist, CV-366.

[11] Tezcan, S.S. (2006), "Yanlı Yapıyorsunuz Sayın Başbakan",

a) Cumhuriyet Gazetesi, Olaylar ve Görüşler Köşesi, s.2, 10/12/2006, İstanbul, www.cumhuriyet.com.tr, posta@cumhuri-yet.com.tr.

b)www.civilturk.com internet sitesinde yayınlandı. c) Kenthaber sitesinde yayınlandı, <info@kenthaber.com> CV-376.

[12] Tezcan, S. S. (2006), "İstanbul Ulaşım Projeleri, Bakanlığın ve Yerel Yönetimin Yanlıları",

a) www.civilturk.com internet sitesinde yayınlandı, Ocak 2007, İstanbul.

b) Şantiye İnşaat Makina ve Mimarlık Dergisi, Yıl: 18, Sayı: 225, s. 120-125, İstanbul, www.santiye. com.tr, santiye@san-tiye.com.tr, Aralık 2006,

c) TİM-SE Türkiye İnşaat Müteahhitleri İşveren Sendikası Yayın Organı, Yıl:23, Sayı: 210, s. 26-32, Haziran 2007, İstanbul. d) Vatan Gazetesi, 17 Aralık 2007, Güncel olaylar, Yıl 6, Sayı: 1931, s.27, Büyükdere Caddesi 123, 34 349, Gayrettepe, İstanbul, Tel: 0212. 354 54 54, CV-379.

[13] Tezcan, S.S. (2009), a) "Çözüm Köprü değil, Tüp Geçit!", Milliyet Gazetesi, 01 / 09 / 2009 , s.15, b) "Boğazray Tüp Geçit Projesi". Şantiye Dergisi, İnşaat Makina ve Mimarlık Dergisi, Ekim 2009, Yıl : 22, Sayı : 256, s.110 - 111, İstanbul, <santiye@santiye.com.tr>

<www.santiye.com.tr>, Şatana Yayıncılık Reklamcılık Turizm Ltd. Şti , CV-427.

[14] Tezcan, S.S. (2009), "İstanbul'da Kentiçi Ulaşım Altyapısı",

a) TC Ulaştırma Bakanlığı, 10. Ulaşım Şurası Tebliğler Kitabı, "Kentiçi Ulaşım Altyapısı Paneli", s. 145-159, İstanbul Haliç Kongre Mr. 28 Eylül-1 Ekim 2009, <info.trforum@ubak.gov.tr>, <www.ulastirmasurasi.org> + 90. 312.203 13 63 / Fax : + 90. 312. 203 14 98 ,

b) Kentiçi Toplutaşıma Gazetesi, Yıl 4, Sayı : 168, s: 1 ve 6, 25-31 Ekim 2009, <kentiçitoplutasi-ma.com.tr > ,

c) Şantiye Dergisi, İnşaat Makina ve Mimarlık Dergisi, Kısım I - Şubat 2010, Yıl 23, Sayı: 260, s:122-125, Kısım II - Mart 2010, Yıl 23, Sayı 261, s: İstanbul, <santiye@santiye.com.tr>, <www.santiye.com.tr>, Şatana Yayıncılık Reklamcılık Turizm Ltd. Şti,

d) İnşaat Dünyası, Uluslararası Yatırım, Proje ve Müteahhitlik Dergisi, Kısım I - Şubat 2010, Sayı 322, s. 170 - 174, Kısım II - Mart 2010, Sayı: 323, s. İstanbul, <insaat@bilesim.com.tr>, <www.bilesim.com.tr>, Mehmet Güneli, 0212 324 44 43 e) "Çevre ve Kent Hukuku açısından 3. Köprü", İstanbul Barosu 3. Köprü Paneli, 6 Mart 2010, İstanbul Barosu, Orhan Apaydın K. Salonu, Tel: 0552.276 59 08, <istbaro@istanbulbarosu.org.tr>,<necatiyildirim@istanbulbarosu.org.tr > Beyoğlu, İstanbul, CV-428.

[15] Tezcan, S.S. (2009), "Üçüncü Köprü Yerine Boğazray Tüpeçit Projesi",

a) İnşaat Dünyası, Uluslararası Yatırım, Proje ve Müteahhitlik Dergisi, Kasım 2009, Sayı: 319, s.190-194, İst. <inşaat@bilesim.com.tr>, <www.bilesim.com.tr> ,

b) Şantiye Dergisi, İnşaat Makina ve Mimarlık Dergisi, Aralık 2009, Yıl 22, Sayı: 258, s.122-123, İstanbul,<santiye@santi-ye.com.tr>, <www.santiye.com.tr>, Şatana Yayıncılık Reklamcılık Turizm Ltd. Şti. CV-430.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Prof. Tezcana teşekkür ediyoruz. Son söz hukukçunun, değerli meslektaşımız Sayın Aykul'un, buyurun Sayın Aykul.

Av. Ömer AYKUL

Tabii bu kadar neşeli bir anlatımdan sonra onun arkasını getirmek bayağı zor, bir de umarım sabırlarınızı fazla zorlamadan konuyu toparlamaya gayret edeceğim.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Bir saniye Sayın Aykul, Besim Bey buyurun, çünkü soru-cevap bölümüne geçeceğiz biraz sonra.

Besim SERTOK

Benim bakış açım ekolojik hukuk mantığıyla olacak. Bu bakış açısında uygulanan bazı değerlerin dışında değerlerle olaya yaklaşacağım. Yani benim için sürdürülebilir kalkınma yok, benim için sürdürülebilir yaşam var. çünkü artık dünya sürdürülebilir kalkınma eşiğini geçmiştir, bu doğal eşik aşılmıştır. Benim için doğal kaynak yok, benim için doğal varlık var. İster flora olsun ister fauna olsun, ister cansız zannettiğimiz, ama tümüyle canlı olan toprak, su benim için kaynak değil, benim için varlık, çünkü kaynak dediğim an öncelikli hedef tüketmekken varlık değerlendirmemdeki öncelikli hedef korumak, geliştirmek, ondan sonra yararlanmak. Nasıl? İşte orada sürdürülebilir yararlanma. Benim için kamu yararı yok, benim için üstün kamu yararı var. Çünkü her şeyde kamu yararı var, önemli

olan bize üniversitelerde idare hukuku veya kamu hukukunda öğretilen yarışan kamu yararlarında ekolojik hukuk bakış açısıyla hangi kamu yararının daha üstün olduğunu görmek var. Bu açıklamalardan sonra elimden geldiğince hızlı olarak konumu sizlere sunmaya çalışacağım.

Değerli dinleyenler, insanlarda tarihten itibaren İstanbul Boğazını bir şekilde aşma hırsı hep görülmüştür. M.Ö. 490'da Kral I. Darius İskitlere karşı seferde bugünkü iki hisar arasına tekneleri ve salları bağlayarak karşıya geçtiği yarı efsane yarı gerçek olarak anlatılmaktadır. Leonardo da Vinci 1503'te II. Beyazıt'a mektup yazarak önce Haliç'i ve açılır kapanır bir köprüyle İstanbul Boğazını geçmeyi önermiş, sonra 1900 yılında II. Abdülhamit zamanında bir Fransız Hamidiye ismi verilen ve Rumeli Hisarı-Kandilli arasına üzerinde her bir ayağında dörder minare olan bir köprü önermiş. Sonra cumhuriyet döneminde Nuri Demirağ adlı bir işadamı 1931'den 1950'ye kadar ısrarla köprü yapmak istemiş bir Türk müteahhidi, bunlar devam etmiş. Tabii bu arada 1632 yılında Hazerfan Ahmet Çelebi'nin de Galata Köprüsünden Üsküdar Doğancılara uçarak geçtiğini de eklemek gerekir. Demek ki, bir hırs var, bir arzu var. Bu gerçekleşmesi benden önce anlatıldığı gibi birinci ve ikinci köprülerle tamamlanmıştır.

Burada bir hırsı daha belirtmek lazım; ülkeyi yönetenler görünür bir eserle anılmak istemişler. 1. köprüyü yapan, 2. köprüyü yapan liderlerle 3. köprü için ısrar eden liderleri kendi zihnimizde bir mukayese

edelim. Özellikle Sayın Başbakanın İstanbul Belediye Başkanırken 3. köprüye şiddetle karşı çıktığı ve herkesin de onu desteklediği konumuyla Türkiye'nin lideri olduğu zaman veya lideri konumunu üstlendiği zamanki şimdiki arzuları arasındaki farkı değerlendirmelere de sunmak lazım. Tabii burada ihtiyaçların dışında bireysel hırsların da rolünü vurgulamakta fayda var. Esin Bey özellikle İstanbul'un doğal varlık zenginliği hakkında da bazı şeyler söyledi, kısmen Baro Başkanımız da bunları söyledi. Şimdi İstanbul'un Belgrat Ormanları çok ciddi bir doğal varlık, çok önemli bir varlık ve bu köprü burasıyla ilgili çok ciddi bir tahribata sebebiyet olacak. Peki, nedir ormanların önemi, niye bunun üzerinde duruyoruz? Rakamlar verildi, çok üzerinde durmayacağım. Ormanların İstanbul'un havasına ve suyuna ve çok şanslı olan ve genellikle öğleden sonra çıkan poyrazıyla birlikte İstanbul'da yaşamın devamında olağanüstü önemi var. Türkiye'deki ormanların bunun dışında bir önemi daha var değerli dinleyenler; Türkiye'deki ormanların yüzde 93'ü doğal orman, Avrupa'da bu oran tam tersine doğal orman demek biyolojik çeşitlilik demek, biyolojik çeşitlilik demek içinde endemik bitkiler demek, yani sadece orada olan bitkiler demek. Birazdan bu Belgrat Ormanı'yla ilgili çok fazla durmadan, çünkü çok ayrıntılı olarak Belgrat Ormanları üzerinde duruldu, ben bunun dışında ayrıca İstanbul'da 10 adet de önemli bitki ve doğa alanı var. Bunun sadece vaktinizi almamak için 4 tanesi üzerinde duracağım. Bir tanesi Terkos Kasatura Kuzey Boğaziçi, Batı İstanbul

meraları ve Ömerli havzası. Eğer 3. köprü yapılırsa en çok bu dört doğal alan büyük oranda tahribata uğrayacak, diğerlerinde de olacak tabii.

Şimdi Doğa Derneği'nin 2004 yılında güncellenmiş bulunan Türkiye'nin önemli kuş alanlarında Boğaziçi Bölgesi 184 önemli kuş alanı içerisinde 22 kodla düzenli olarak gözaltında tutulmadığı takdirde önemli bir bölümü yok olma tehlikesi altında olan alan statüsünde, Terkos havzasıysa bundan daha da acil çok ciddi bir tehdit altında. Yine bu kez Doğal Hayatı Koruma Derneğinin 2005 yılında güncelleştirmiş olduğu Türkiye'nin 122 önemli bitki alanından etkilenecekler arasındakiyse demin söylediğim gibi Terkos Kasatura burası sulak alanlar, kumullar, meşe ormanları, maki ve fundalıklar, kalkerli meralarla toplam 13 endemik taksonu içinde barındırıyor. Tehlike altındakinin 73'ünün 13'ü endemik, 13 endemik bitki Terkos civarında, yani sadece dünyada burada var ve tahrip olursa bir daha hiç olmayacak.

Devamla, batı İstanbul meralarında tehlike altındaki takson, takson tabirini biyologlar alt ve üst türlerin bütünü olarak bir hiyerarşik yapı içerisindeki tanıma takson adı vermişler, bunun 7'si endemik, bu 7 endemikin 5 adedi küresel ölçekte tehdit altında ve 2'si Bern Sözleşmesindeki listede var. Avrupa ölçeğinde tehlike altında olan tür adedi 5, 3'ü Bern Sözleşmesindeki ekte de, kuzey Boğaziçi ise tehlike altında 36 takson var ve bunun 15'i endemik, yani boğazın kuzey kısmında köprünün ve yolların bulunacağı yerde, bunun 10 adedi küresel

ölçüde tehdit altında, 7'si de Avrupa ölçeğinde tehdit altında, Ömerli havzasında tehlike altında 37, 10'u endemik, 6'sı küresel ölçekte tehdit altında, 9'u Avrupa ölçeğinde tehdit altındadır. Yani yaşadığımız kent sıradan bir yer değil, Türkiye'nin çok önemli bitki çeşitliliğini içeriyor ve bunun ciddi bir bölümü de endemik. Tabii, aslında bu köprü sadece İstanbul ve İstanbul'un civarındaki ormanlara zarar vermiyor, İstanbul ormanlarının dışında en büyük zararı Adapazarı ve ondan sonra Tekirdağ ve Kırklareli blokları görecektir. Yani sadece burasıyla ilgili bir zarar da söz konusu değil, zarar sadece ağaç kesimi de değil, bu yolu yapmak için çok ciddi oranda taş ve micir ihtiyacı olacak.

Değerli meslektaşlarım, hepinize mutlaka bu taşocaklarıyla ilgili davalar geliyordur. İstanbul'da taşocakları çok ciddi bir sorundur, bu sorunun birkaç kez, birkaç on kez daha katlanacağını özellikle belirtmek isterim. Sadece taşocağının taş kırma, taş çıkartmayla değil, bunun taşınmasıyla ilgili yaratılacak kirlilik de bunun ekstrası olacaktır. Özellikle yolların yapılması konusunda, orman içerisindeki yolların yapılması konusunda efendim ne var işte, orada ağaçlar duruyor, her şey duruyor, hayvanlar da orada, ne var oradan bir yol geçmiş? Demin buradaki konuşmacı izah etti, ama ben bir kere daha üzerinde durmak istiyorum; yaptığınız her yol doğal yaşamdaki etkileşimi kesmek demektir, orayı böldüğünüz anda artık birbirine bağlı yaşamı yok edersiniz. Bundan en çok fauna etkilenir, ondan sonra flora etkilenir, dolayısıyla bunlar

sadece bir basit yol değildir. Bu yolların etrafına çekeceğiniz tel çitlerle faunanın geçişini engelleyeceksiniz ve belki o iki kaplumbağa artık üreyemeyecek.

İstanbul ve çevresinin bu ekolojik yapısı hakkında daha çok şey söylenilebilir, ama evvelce de söylenenler olduğu için ben artık konuyu biraz daha hukuk boyutunun içine getirmek istiyorum. Bir kere önce bundan sonraki konuşmaların da eğer bizler bu konuda bir hukuki mücadeleye gireceksek İstanbul Barosu olsun, sivil toplum kuruluşları olsun veya bireysel olarak bir hukuki mücadeleye gireceksek elimizde neler var bir onlara bakmak gerekli. Tabii önce Anayasanın 45. maddesini görüyorum. Burada tarım arazileri ve çayır meraların amaç dışında kullanılmasını ve tahribini önlemek, 56. madde zaten söylendi, 63. madde var tarih, kültür ve tabiat varlıklarını korumak, Anayasanın 166. maddesinde planlama tanımlanmış, 168. madde tabii servet ve kaynakların devlet ve hükümet tasarrufu altında olduğunu söyler. Yani doğal varlıklar ve kaynaklar bunlar bütün doğal varlıkları kaplar. Her ne kadar Anayasamızda sularla ilgili bir düzenleme yoksa da biz sularla ilgili yaptığımız hukuki mücadelede dayandığımız temel anayasal kural Anayasanın 168. maddesidir, tabii ki 169. maddedir. Çevre Kanununun amacı bu mücadelede çok önemli bir destektir, ayrıca çevrenin korunması tanımını şöylece kısaca okumak isterim: Çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları

gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünüdür. Gelin 3. köprüyü burada bir yere koyun bakalım.

İlkelere gelince, burada bize de, hepimize görev var. Bakınız, 3. maddede başta idare, meslek odaları -yani bizler- birlikler ve sivil toplum kuruluşları olmak üzere herkes çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesiyle görevli olup, bu konuda alınacak tedbirleri ve belirlenen esaslara uymakla yükümlüdür. Yani bu yapılan şuradaki panel aslında bir görevin sonucudur ve çok doğru bir karar verilmiştir. Yine çevrenin korunması, çevrenin bozulmasının önlenmesi ve kirliliğin giderilmesi alanlarındaki her türlü faaliyette bakanlık ve yerel yönetimler gerekli hallerde meslek odaları, birlikler ve sivil toplum kuruluşlarıyla işbirliği yaparlar. Soru: Yapıyorlar mı? Cevap hayır, biz hâlâ 3. köprünün nerede yapılacağını bilmiyoruz, hâlâ net bilmiyoruz düşünebiliyor musunuz? Bu kentte oturuyoruz, kentte bir köprü yapılacak, ama bu köprünün nereye yapılacağını bilmeyen 12.8 milyon insan.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Yok, bazıları biliyor, arazi kapattılar.

Av. Ömer AYKUL

Onu birazdan söyleyecektim, evet doğru söylüyorsunuz. Çevrenin korunması içinde bakın tanım çok net; doğal çevreyi oluşturan biyolojik çeşitlilikle bu çeşitliliği barındıran eko sistemin korunması esastır. Çevre Kanunu bu konuyu kendisinde çözmüştür,

bu eko sistem korunacak, devamında sulak alanların doğal yapılarının ve ekolojik dengelerinin korunması esastır. Bir başka fıkra biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından nesli tehdit veya tehlike altında olanlar -demin sizlere arz ettim- ile nadir bitki ve hayvan türlerinin korunması esastır. Şimdi Çevre Kanununun amir hükümleri ve karşılaştığımız fiili durum tabii, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununun 9. maddesini de izninizle hatırlatacağım: Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde Koruma Bölge Kurulunca alınan kararlara aykırı olarak -demin Besim Bey kararı burada tarih ve numarasıyla birlikte söyledi- korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanlarıyla SİT alanlarında inşai ve fiziki müdahalede bulunulamaz. Bunlar yeniden kullanıma açılmaz veya kullanımları değiştirilemez, ama biz biliyoruz ki, şu anda bir yol yapımı devam ediyor ve bu yol şiddetle benim için hâlâ müphem, bazıları için net bir köprünün yeri, ama benim için hâlâ müphem, oraya doğru ilerliyor, ama kanunun açık hükmü de ortada. Yine elimizdeki mevzuatı şöyle taramaya devam ediyoruz. Tabii ki, Orman Kanunu ve Mera Kanunu da konuyla ilgili hükümler içeriyor, ama zamanınızı almamak için onlarla ilgili açıklamada bulunmayacağım.

Değerli meslektaşlarım, bir başka dayanak tabii ki uluslararası sözleşmeler. Türkiye'nin özellikle 6 tane uluslararası sözleşme var ki, buranın içinde size çok kısa kısa birkaç cümlelerini söyleyeceğim.

Öncelikle Ramsar adını verdiğimiz sulak alanlarla ilgili sözleşmenin sulak alanların giderek artan şekilde kaybına sebep olacak hareketleri şimdi ve gelecekte durdurmayı istemek, sulak alanların ekonomik, kültürel ve bilimsel reaksiyonlar olarak büyük bir kaynak teşkiline ve kaybedilmeleri halinde bir daha geri getirilmeyeceğine inanarak diye sözleşme devam ediyor. Bakınız sözleşmenin ilkeleri, bunun altında bizim de imzamız var. Bir amir hüküm: Her akit taraf listeye dahil olsun, yani Ramsar'ın Ek1 listesine dahil olsun veya olmasın, çünkü bir şey söylediğiniz zaman efendim, bu Ramsar'daki listede yok diyorlar, ama bakın sözleşme ne diyor? Olmasın, sulak alanların da tabiatı koruma alanları ayırarak sulak alanlarının ve su kuşlarının korunmasını geliştirecek ve yeterli inzibati tedbirleri alacak. Demin Semih Hocamız inzibati tedbirler konusunu söyledi, aslında bakın uluslararası sözleşmede bu konuda hüküm var ve Türkiye bunu imzalamış.

Bir başka sözleşme dünya kültürel ve doğal mirasının korunması 72 Paris, burada kültürel ve doğal miras tanımları var. Özellikle SİT'ler ve doğal miras tanımındaki bir cümleyi özellikle okumak istiyorum: Bilim veya muhafaza açısından istisnai evrensel değeri olan jeolojik ve fizyografik oluşumlar ve tükenme tehdidi altında hayvan ve bitki türlerinin yetiştiği kesinlikle belirlenmiş alanlar. Affedersiniz, sanki bu Boğaziçi değil mi?

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Fizyo ne dediniz Sayın Aykul?

Av. Ömer AYKUL

Efendim, fizyolojik.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

O ne demek?

SALONDAN

Fiziki ortam demek.

Av. Ömer AYKUL

Böyle yazılmış, tercüme edilmiş. Evet, çok haklısınız birkaç şey için yapmıştım, ama bu benim şey yapmadım. Bir tane daha bilim muhafaza veya doğal güzellik açısından istisnai evrensel değeri olan doğal sitler veya kesinlikle belirlenmiş doğal alanlar bu da aynı Boğaziçi'nin tanımına uyuyor. Yetmiyor, bizim 3 numaralı Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulumuz bir konuda bir de karar almış. Yine devam ediyorum müsaadenizle; efendim, Avrupa yaban hayatı ve yaşama ortamları koruma sözleşmesi 79 Bern, bakınız, tanımlara bakın, yabani flora ve faunanın korunması ve gelecek nesillere aktarılması gerekli estetik, bilimsel, kültürel, rekreasyonel, ekonomik ve özgün değerinde doğal bir miras oluşturduğunu takdir ederek ey akit taraflar diyor, sen buna imza atarken önce beyninde bunun kalıbını oluşturacaksın, buna inanacaksın, ondan sonra sözleşmenin diğer hükümleriyle taahhüt altına giriyorsun. Biyolojik dengelerin devamlılığında yabani flora ve faunanın oynadığı temel rolü bilerek

yabani flora ve faunanın birçok türlerinin ciddi biçimde tükenmekte olduğu ve bazılarının yok olma tehlikesine maruz olduğunu kaydederek sizlere sayılarıyla anlatmaya çalıştım. Doğal yaşama ortamlarının muhafazasının, yani flora ve faunanın koruma ve muhafazasında hayati önemi olduğunun bilinciyle. Peki, ne yapacakmış akit taraflar? Bakın ne diyor? Her akit taraf yabani flora ve faunayla doğal yaşama ortamlarının bilhassa nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türlerin özellikle endemik olanlarının ve tehlikeye düşmüş yaşama ortamlarının bu sözleşme hükümlerine uygun olarak muhafazası amacıyla ulusal politikalarını geliştireceklerdir. Bununla ilgili yine vakit almamak için okumuyorum.

Yine Avrupa mimari mirasının korunması Granada 1985 dünya kültürel mirasının hemen hemen bir tekrarıdır. Ben son olarak size 1992 Rio Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nde bakınız neler var? Biyolojik çeşitliliğin kendi başına taşıdığı değer ve biyolojik çeşitlilikle bunun unsurlarının ekolojik, genetik, sosyal, ekonomik, bilimsel, kültürel, rekreatif ve estetik değerlerinin farkında olarak, yani biz bunun farkında olarak bu sözleşmeyi imzalamışız. Ayrıca biyosferdeki, yani canlı kürede yaşamı sürdürme sistemlerinin idame ettirilmesi ve evrimi için biyolojik çeşitliliğin taşıdığı önemde bilincinde olarak, biyolojik çeşitliliğin korunmasının insanlığın ortak sorunu olduğunu teyit ederek biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımı için

diğer hususların yanı sıra bu sözleşmede yer alan ve ilgili akit taraf için uygun olan tedbirleri yansıtacak ulusal stratejiler, planlar ve programların geliştirilmesi ve bununla ilgili mümkün olduğunda sektörel veya sektörler arası plan ve programların, politikaların bütünleştirilmesi.

En son 2000 Floransa Avrupa Peyzaj Sözleşmesi madde okumayacağım, peyzaj bu sözleşmede bozulmuş alanların görüntüsü de bir peyzajdır. Yani siz İstanbul'un surlarını onaramazsınız, böyle bir hakkınız yok. Siz bir ormanın içindeki eğer bu peyzaj amaçlıysa ben burasını ağaçlandıracağım diyemezsiniz. İstanbul Boğazının peyzajını çelik kelepçelerle boğamazsınız, bozamazsınız. Peki, niye okuduk bunları uluslararası sözleşmeleri? Hepimiz çok iyi biliyoruz ki Anayasanın 90. maddesi gereği uluslararası sözleşmeler iç hukuk kuralıdır, Anayasaya aykırılıkları iddia edilemez, 2005 yılında yapılan sonucu fıkradaki değişikliklerle eklenen şeye göre usulüne uygun olarak onaylanmış bulunan, yani meşhur 244 sayılı Kanun bu sözleşmeler temel hak ve özgürlüklerle ilgiliyse, yani Anayasanın 12'yle 74. maddesi arasındaysa iç hukukla çeliştiği zaman uluslararası sözleşme esas alınır. Bu bir üstünlük değil, eşitler arasında birincilik, Türk hukukuyla çatıştığında bunu esas alınız, bu onu ortadan kaldırır manasında değil, ama çatışma varsa diye bunu alacaksınız.

Peki, başka ne var? Tabii ki planlama hukuku var ve İstanbul'un il çevre düzeni planı var 2009 yılında kabul edilen, 1961 Anayasasıyla Türkiye planlı kalkınma

sürecine girdi, fakat biz planları bir en başından başladık, bir de en sonundan başladık. Plan hiyerarşisini ancak bir veya iki sene önce oluşturabildik. Yani bizde 1961’le birlikte 5 yıllık kalkınma planları, bölgesel planlar oluşmaya başladı, ama çok eskiden de nazım ve imar uygulama planları vardı. Ortasındaki planları biz sonra bulduk, yani bu köprüyü sonra tamamladık. Ne bulduk? Çevre düzeni planlarını bulduk, havza bazında yapılması gereken çevre düzeni planlarıyla il çevre düzeni planları ve bunlara esas arazi kullanım planlarını veri mahiyetinde, bunları daha sonra bulduk. Bakınız, İstanbul’un planında ne var? Nefis çözümler var, ama İstanbul planı da kendince bir çözüm yaratmış.

668. sayfa bölüm numarası 7.8.1.1: İstanbul’un doğusuyla batısı arasında sürekliliği karayoluyla sağlanmış bir boğaz geçişinin İstanbul’un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseniyle deneyimlenmiştir. Biz söylemiyoruz, İstanbul Büyükşehir Belediyesi büyük çoğunlukla bunu onaylamıştır. Onaylanmış bir plandan size bir bölüm okuyorum. TEM Otoyolu boyunca kentin doğusuyla batısı arasında uzanan yağ lekesi şeklinde büyüyerek doğal yapıyı tahrip eden niteliksiz bir yapı stoku ve Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleştirmeleri oluşturan süreçlerin tekrarlanmasına neden olacak gelişmelerin önüne geçilmesi hazırlanan planda esas alınmıştır. İstanbul’un planını da okumaya devam ediyorum değerli meslek-

taşlar, çünkü İstanbul'un doğal eşikleri benzer bir süreci yaşayamayacak derecede hasar gördüğünden su toplama havza alanlarının ve ormanların daha fazla yok olmasına neden olacak gelişmelerden kaçınılması gerekmektedir.

Devam ediyorum; 1/100 bin ölçekli İstanbul çevre düzeni planının İstanbul genelinde demiryolu ağırlıklı toplu taşıma sisteminin kurulması ve doğu-batı yönündeki doğrusal gelişmeye paralel olarak raylı ulaşım sistemlerinin planlanması yaklaşımı doğrultusunda *-bakınız, değişik bir çözüm-* özellikle Boğaziçi köprüsünün kullanım ömrünü tamamlayıp aynı güzergâhta yeniden yapılması durumunda *-bakın, plan bir önerisi var kabul edilir-edilmez-* İstanbul'un güneyinde ulaşım talebi, nüfus ve günümüzde var olan boğaz araç trafik yoğunluğu dikkate alındığında hazırlanacak projede, yani aynı köprünün yerine yapılacak yeni projede raylı sistem geçişi yer almalı ve lastik tekerlekli araçların kullanımına yönelik şerit sayısı artırılmalıdır. Bakın, plan kendince tartışılabilir, ama 3. köprü dışında net kararımı ortaya koyduğu gibi bir de somut çözüm önermiş. Bu köprünün ömrü tükendi, yık yerine bu koşullarda yeni köprü yaptır. Bu bir çözümdür, beğenirsiniz beğenmezsiniz, tartışırsınız tartışmazsınız. Mühendislik açısından ulaşım mühendisliği açısından farklı değerlendirmeler olabilir. Doğru diye söylemiyorum, ama bir çözüm olarak söylüyorum. Demek ki, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi bunu doğru kabul etmiş, Belediye Başkanı da doğru kabul etmiş, hükümet de buna ses çıkartmamış. Bunun değişmesi için, 3.

köprünün yapılabilmesi için mutlaka plan tadilatının yapılması gerekir.

Çevresel etki değerlendirmesi hiç ses yok. Siz devasa bir şey yapıyorsunuz. 1. köprü zamanında zaten ortada Çevre Kanunu bile yok, 2. köprü yapıldığında 1988'de açılan ilk Çevresel Değerlendirme Yönetmeliğinin tarihi 1987'dir zaten, şimdi burada bir çevresel etki değerlendirmesi yapmak zorundasınız, mecbursunuz. Bakınız, Çevre Kanunu 10. maddesi *“gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetler sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek -benden önceki bütün konuşmacılar çevre sorunlarıyla ilgili sayısız şeyler söylediler- kurum, kuruluş ve işletmeler bu raporu hazırlamak zorundadırlar”* diyor. Aynı şekilde ÇED tanımında da *“gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ya da olumsuz etkilerinin belirlenmesinde olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en azına indirilmesi için alınacak önlemler seçilen yerle teknoloji alternatifleri belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmalar ÇED içinde yapılacak”* diyor. ÇED yapılmalıdır.

Besim SERTOK

Kendimi tutamıyorum, sözünüzün arasına girdim. Ulaştırma Bakanlığı'nın resmi yazısı var bir soruya cevaben *“ÇED gereksizdir, kapsam dışıdır 3. köprü için”* diyor. Tarihi, sayısı var Bakanlığın yazdığı.

Av. Ömer AYKUL

Doğrudur, tabii bunu şu andaki mevzuat gereği ancak özel bir kanun çıkartmaları gerekir. Orada da Çevre Kanunu ve Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği varken ve o Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliğinin hiç istisnası yokken bakınız, hiç istisnası yoktur, tek istisnası eski yönetmelik zamanında başlayan yatırımlardır. Hiçbir istisna taşımaz, hepsi ÇED'e tabidir. ÇED'in yapılmaması başlı başına bir hukuki problemdir ve mutlaka dava konusu edilir.

Evet, kent hukuku konusunda güzel şeyler söylendi, kent hukuku gelişen bir kavramdır. Aslında bu toplantıyı hazırlayan komisyonun ilk adı Çevre ve Kentleşme Komisyonuydu. Ben 2002 yılında bu Komisyonun hasbelkader başkanlığını yapma onurunu taşıırken ben o zamanki Baro yönetimine önermiş, kentleşme bizim işimiz değil, kent hukuku bizim işimiz diye önermiş ve sağ olsunlar o zamanki Baro yönetimi de bu önerimi uygun görerek bu komisyonun adını Çevre ve Kent Hukuku bana göre çok doğru, yaptığı işlerden belli, adı da değişmişti. Bu anekdotu da söylemek istedim.

Tabii, kent hukukuyla ilgili yeni bir kavram olmasına rağmen aslında kent hukukuyla ilgili Anayasamızda bir dolu madde var. 35 mülkiyet hakkı, 43 kıyılardan yararlanma, 56-57 konut hakkı, 166 planlama daha birçok, İmar Kanunu ve Çevre Kanunu bunun temel yasaları, yeni Türk Ceza Kanununun 181 Çevrenin Kasten Kirletilmesi yeni tanımlar, yepyeni, 182 Çevrenin Taksirle Kirletilmesi, 183 Gürültüye Neden Olma, 184

İmar Kirliliğine Neden Olma. Burada suçtan mağdur olan kim? Kent, işte kent hukuku. Ne yazık ki, ancak Ceza Kanununda kent hukukunun daha somut verileri varken biz hukuk alanında bir somut kent hukuku veya bir Kent Kanunu henüz yapamadık, bu olamadı. Şimdi bir de Avrupa kentsel şartı var. Bakınız, burada bazı ilkeler var; ulaşım ve dolaşım. Özellikle özel araçlarla seyahat hacminin azaltılması gerekliliği Avrupa Kentsel Şartının temel ilkelerinden birisi “*kent içinde özel araçla seyahati azaltacaksınız*” diyor. Yerel yönetimlerin doğa ve yeşil alanları koruma yükümlülüğü kentsel şart, toplum geleceğini etkileyecek her türlü önemli projede halka danışma gereği hâlâ biz köprünün yerini bilmiyoruz, hiç sordular mı? Kent yönetimi ve planlamasının kent karakteri ve özel niteliklerine ilişkin yeterli bilgiye dayandırılması bakınız, Semih Bey burada rakamlarla anlattı. Hiç burada yeterli bilgi olduğunu savunabilir mi bu projenin sahipleri, olabilir mi? Rakamlar konuştu biraz önce, ayrıca bir de Avrupa Kentli Hakları Bildirgesi var. Onun da sadece bir maddesini size iletceğim; katılım. Çoğulcu demokrasi-lerde kurum ve kuruluşlar arasındaki dayanışmanın esas olduğu kent yönetimlerinde yardımlaşma ve bilgilendirme ilkelerinin sağlanması. Demek ki, çağdaş kent hukukuyla 3. köprü bağdaşmıyor.

Bir büyük başlık çok kısa konuşacağım; 3. köprü ve iklim değişikliği. İstanbul ben de doğma büyüme İstanbulluyum, yaz akşamlarında hiç ceketsiz oturamadığı bilen dönemlerde yetiştim ve İstanbul artık böyle

bir İstanbul değil, İstanbul'da yazın hiçbir zaman terlemezsiniz 50'li 60'lı yıllarda, İstanbul'un çok ciddi bir iklim sorunu vardır. Eğer kuzey ormanlarımız giderse bu kentte yaşamak çok ciddi bir problem olacaktır. Peyzaj bazılarına göre inci gerdanlık olabilir bu köprüler, ama benim anlayışıma göre bir kelepçe. Her biri 165 metre boyunda olan her köprüde 4'er taneden 8 tane mızrak benim devasa Boğaziçi'ne saplanmış durumda. Şimdi buna bir 4 mızrak daha eklenecek. Benim peyzaj anlayışında bu yok. Benim peyzaj anlayışında İstanbul'un topografik peyzajı var, üstündeki bitki örtüsüyle ve sarayları, yalıları, kubbeleri ve minareleri ve de güzel Kız Kulesiyle bir peyzaj var. Bunu bozmaya hiç kimsenin hakkı yok.

Son olarak üstün kamu yararı. Başta da söylemişim, köprü yapılmasında kamu yararı var mıdır? Vardır, yüzlerce sayılabilir, ama şu ana kadar bütün konuşmalar, rakamlar veriler bizi ortadaki bir gerçeğe götürmüştür, kamu yararını değil, 3. köprüyle başka alternatifler arasında 3. köprüyle İstanbul peyzajının korunması arasındaki kamu yararı üzerinde çok iyi düşünüp, üstün kamu yararını bulmak zorundayız. Değerli dinleyenler, 1 cm. verimli toprak ortalama 500 yılda oluşuyor, 40 cm'lik toprağın oluşması, yani bir bitki, en basit bir çiftçilik için biz toprak için 20 bin yıla ihtiyacımız var. Yani her daldırdığımız kepçede 20 bin yıllık bir doğayı ve insanlığı ötelemiş oluyorsunuz. O nedenle lafi uzatmadan bu köprü benim bakış açım göre üstün kamu yararına da aykırıdır. Tabii, pek çok şeyler söylenilebilir, ama özellikle

kamuoyunun, bilimin, basının desteği ve buna başta Baro olmak üzere sivil toplum kuruluşlarının önderliğiyle bununla ilgili çok yaygın, ciddi ve başarılı bir hukuki mücadele yapılabileceğine ve bunun da kazanılabileceğine sırf moral olsun diye söylemiyorum, birçok hukuki mücadelede başarılar kazanmış bir arkadaşınız olarak söylüyorum, kazanılabileceğine candan inanıyorum, hepinize teşekkür ediyorum.

SORU/YANIT

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Sevgili Ömer Aykul'a candan konuşması için, görüşlerinin berraklığı için, bizlerle paylaştığı için teşekkür ediyoruz. Şimdi ben bir şey söyleyip sonra soru-cevaba geçmek istiyorum.

Bu köprünün çıkışı Kınalı dediğimiz TEM'de Kınalı'da bağlanacak, Silivri ve Çatalca'nın kuzeyindeki orman ve su havzalarından geçecek, tarım arazisinden geçecek, Büyükçekmece Gölü kuzeyi ve Sazlıdere Barajı güneyinden geçecek, Olimpiyat Stadı ve Alibeyköy Barajı havzası kuzeyinden Fatih ve Belgrat Ormanlarının içinden geçip, Tarabya'da Marmara Üniversitesi Kamu Yönetimi binalarının Tarabya Otelinin hemen ilerisinde orada ayaklarını koyacak. Karşı tarafta da Beykoz'da da, Çubuklu'da da Devlet Su İşlerinin bulunduğu araziye ayaklarını koyacak ve devam edecek. Evet, bütün bunlar acaba İstanbul'un tırnak içinde söylüyorum anayasası olan 1/100 binlik çevre düzeni planında var mı, yok mu? Neden böyle? Bu oy getirecek bir olay da ondan.

Peki efendim, soru sormak isteyen değerli meslektaşlarım kayda alındığı için öncelikle kendilerini tanıtsınlar ve kime soru tevcih etmek istiyorlarsa lütfen işaret buyursunlar. Buyurun.

Av. Tunay GÜRSEL

İstanbul Çevre Konseyi Federasyonu Genel Başkanım. Bütün konuşmacılar beni

heyecanlandırdı, her dakikasını, her saniyesini heyecanla izledim, A'dan Z'ye bütün konuşmacıları canı gönülden tebrik ediyorum. Sayın Ömer Aykul beyefendi meslektaşımı başta olmak üzere değişik konulara değişik noktalardan girdikleri için diğer konuşmacılara da teşekkür ediyorum.

Efendim, öncelikle bir-iki hususla izin verirsiniz katılmak istiyorum. Maden Yasası maalesef Çevre Yasasının önüne geçmiş durumda, Maden Yasası öyle izin veriyor ki, çevreyi yitirmiş. Gelir istediği gibi madeni arar bulur, biliyorsunuz birlikte de çalışmalarımız oldu Sayın Besim Sertok Beyefendiyle bazı konferanslarda birlikte oluyoruz, 1/100 binlik plan için çağırdılar bizi İstanbul Metropolitan Planlamadan, biz heyecanla bekledik.

100 binlik çevre düzeni planı geçiyor, fakat en mühim olan 3. köprüyle ilgili bir tek kelime yok ve orayı Mimarlar Odası başta olmak üzere terk edip gitti arkadaşlarımız.

Şimdi efendim, tabii çok mühim bazı noktalara değindiniz. Aslında ÇED Çevresel Etki Değerlendirmeye ilgili Sayın Aykul'un bahsettiği ve Sayın Sertok'a gelen yazılar dolayısıyla bence çevreye adım atan sivil toplum kuruluşlarını bir araya getirip İstanbul Barosu ve diğer Mimarlar Odasıyla bu konuyu durdurmak mümkün, ben bir yasa çıkartacaklarını da Sayın Aykul hiç zannetmiyorum bunu önleyici şekilde, gerek Anayasa gerek 100 binlik plan şu anda geçti, içinde yok bu olay, nasıl becerecekler onu bilmiyorum, ama maalesef bu hükümet konuların bazı şeylerde arkadan dönmesi çok iyi becerdiği için 2B olayına girdiniz demin

Sayın Sertok, 2B olayında Anayasa hükmünün değişmesi şart bunun aşılması için, orman vasfını kaybeden arsaların, arazilerin ihya edilmesi için.

Bakın, Ömerli su havzasıyla ilgili 100'e yakın dava açtı İSKİ, birkaç tanesine biz katıldık. İSKİ'nin patronu Büyükşehir Belediye Başkanı, ama devlet 657'ye tabi olduğu için oradaki planların hepsi sakat, 5000'lik, 50 000'lik planlara aykırı, onları söylemek istiyorum. Şimdi burada en çok üzerinde duracağım konu benim ÇED'ti, ÇED'i de biraz evvel bahsettiler, ÇED'siz mümkün değil, olamaz. Fakat Marmarayda zannediyorum ÇED aranmadı. Bu itibarla bütün benim önerim konuşulacak çok şey var aslında, çok heyecanlıyım, fakat bütün bunları engellemek için bir araya gelmemiz ve sizin değindiğiniz konuda da canı gönülden bu kurumun içerisinde yer almak istiyorum sayın Sertok, efendim, fazla uzatmak istemiyorum, vakit olursa yine konuşurum. Sevgiler, saygılar sunuyorum, konuşmacılara teşekkür ediyorum.

Av. Adalet YILMAZ

Efendim, ben hocamız Semih Beye sormak isterim: Bataklığı kurutmak bataklık-taki sivrisinekler olarak değerlendirirsek kapıcılık ve diğer saydığımız meslekleri, bataklığı bizzat oluşturan kaçak yapıya sebebiyet veren Sayın Başbakanın daha önceki belediye başkanı olduğu dönemdeki Büyükşehir Belediyesi ve diğer belediyelerin başkanları hakkında herhangi bir ceza verilmiş olsaydı ve bu cezalar da yerine

getirilmiş olsaydı, yani şu anda 24 tane belediye başkanı varsa o dönem için söylüyorum, kaçak yapıların olduğu dönem, yani 94, 89'dan sonraki dönem söylüyorum, sanırım böyle bir bataklık kapıcılık, vesaire diye bir sorunumuz da olmazdı. Çünkü bataklık kökten temizlenmiş olurdu diye düşünüyorum. Ne dersiniz efendim? Benim fikrim nasıl geldi bilemiyorum.

Av. Ali Faik AYDIN

3. köprüyle kentsel dönüşüm, açıklama yapayım ondan sonra; kentsel dönüşüm ve Tarlabası'ndaki yıkımlar Romanların zorla yer değiştirmeleri arasında ve çevre ve etki değerlendirme konusunda bir bağlantı olup olmadığını sormak istiyorum.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Soruları alalım lütfen. Soru yok galiba, buyurun efendim.

Prof. Semih TEZCAN

Tekrar ediyorum soruyu Kaçak yapılaşmaya izin veren başkanların, belediye başkanları cezalandırılabilseydi bu sorunlar bu kadar artmazdı. Biliyorsunuz ben hukukçu değilim, ama her ceza kanunla verilir, kanunsuz ceza olmaz. Onun için belediye başkanlarını cezalandırmak sorun değil, sistemi cezalandırmak lazım, sistem sakattı. Mahalleler oluşuyor kimsenin haberi olmuyor, burada belediye başkanı değil ki sadece sorumlusu, tüm toplum sorumlu bundan, hatta Büyük Millet Meclisi bile sorumlu. Nasıl sorumlu? Biliyorsunuz kaçak yapılar cezalandırılmalı, hadi ona izin veren

belediye başkanı cezalandırılmalı, e af ne oluyor? Onu affeden Büyük Millet Meclisini kim cezalandıracak?

SALONDAN

Kolektif suçluluk var.

Prof. Semih TEZCAN

Evet, onu demek istiyorum ben de, dolayısıyla böyle bir kişiyi cezalandırarak bu kolyosyul, büyük kentleşmedeki çarpıklığı tedavi edemezsiniz, bu bir zihniyet, bu bir kültür meselesidir. Maalesef Türklerin yerleşim kültüründe bir sakatlık var ki, hep o göçebelik zamanımızdan kalma iyi şehircilik yapamıyoruz. İyi şehircilik yapabilmek için bunun kültürünü edinmek lazım. Biliyorsunuz ulu önder Atatürk bir Osmanlı Paşasıydı, ama Osmanlı Paşasından çok farklı özellikleri oldu. Eğer Sofya'da ateşe militer olmasaydı şehirciliği orada görüp özümsemeseydi Ankara'yı böylesine güzel bir planlamaya tabi tutamazdı şehircilik konusunda, hatta İstanbul'da Zincirlikuyu Mezarlığı'nı oraya yapalım mı diye o konuşmalar olduğu zaman "yapmayın, Zincirlikuyu zaman içinde şehrin merkezi olacak" diyecek kadar da ileri görüşlüdür. Gemiyle geldiği zaman İstanbul'a girdiğinde peyzaj göremiyordu, bir karlık bayırı denilen bir şey vardı. Çorak bir toprak parçasıydı, burasını yeşillendirin İstanbul bu şekilde görülmemeli gelenlere, gemiyle gelenlere böyle çorak bir yamaç. Ziraatçılar geldiler, efendim burası kayaçtır, kayaların içine ekim yapmak çok zordur, onun için doğasal olarak burası çorak dediği zaman "hayır, her 25 santime bir tane çam dikeceksiniz, başına da adam dikeceksiniz, ben

burasını çamlık istiyorum” dedi. Bugün Salacak-Harem arasındaki çam ormanını Atatürk’e borçluyuz.

Böylesine bir şehircilik kültürü, kentleşme kültürü yerleşmedikçe bünyemize, kafamıza belediye başkanını cezalandırmakla bu işin içinden kurtulamayız. Benim cevabım bu, buna topyekun bir kültür seferberliği, topyekun bir yasalaşma, Büyük Millet Meclisinin bütün arzusu, çabası, içinden gelen coşkusu seçim arifesinde kaçak-yasak yapılaşmayı affetmek, hep af, af, affin sonu yüzde 70’i İstanbul’un ruhsatsız binalar, kaçak binalarla doldu. Bu af zihniyeti bizde buna mani oldu. Onun için bir taraftan cezalandırılalım, ertesi günü bir af çıkar, onunla affedilir, çıkar. Bu çözüm o değil, dolayısıyla sizin endişenizi kabul ediyorum, katılıyorum, ama çözüm olarak kültür seferberliği, olgunluk, Atatürk gibi kendisini yetiştirme, çağdaşlaşma, doğruyu görebilme. Başbakanımız niçin hedef alsın ki bilim adamlarını, sivil toplum örgütlerine karşısına eğer doğruyu görebilse? Göremiyor, kendisi İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanıyken “3. köprü bir cinayettir” diye basın toplantısı yapmıştır. Bunun şahidiyim, 3. köprü bir cinayettir diyen bir İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı aradan köprünün altından sular geçtikten sonra Başbakan olunca “3. köprüye mani olan bağınaz profesörler” diyor. Kültürü eksik, göremiyor, doğruyu görebilmek lazımdır. Kimse bile bile yanlış yapmaz, kimse trafikte kazayı bile bile yapmaz, bilmediğinden, bir şeyi atladığından, bir şeyi görmediğinden yapar, onun için maalesef ceza vermek değil, eğitmek lazım.

Adalet YILMAZ

Ceza vermenin altyapısı şudur: Giden efendim teşkilata başışınızı yapın, gidin inşaatınıza da başlayın. Bu sistemi getiren bizatihi Başbakanın kendisi ve belediye başkanı yapan.

Prof. Semih TEZCAN

Doğru.

Adalet YILMAZ

Kaygısı neydi? Oy kaybı.

SALONDAN

Ne oyu canım, paralar dönüyor.

Adalet YILMAZ

İktidar oldu, Başbakan oldu.

Prof. Semih TEZCAN

Tanrıya şükredelim ki, bir SİT Kanunu çıktı da boğazın iki tarafı güçlkle korunabiliyor. Onun için bunun yasal çok güzel benden evvelki konuşmacı avukat uzman arkadaşım güzel söyledi, bu kadar yasalar var ortada bizi bağlayan, pençesine alan, o yasaların ışığında doğruyu yapmalıyız, ama kişisel çıkarlar ya da parti çıkarları hâkim olmamalı düşünceye ya da belediye çıkarları ya da belediyenin ortak olduğu firmaların çıkarları ben çok iyi biliyorum bir sürü belediye başkanının zamanında ihalelerde Eğer yüzde 5-10 kendi vakıflarına, partilerine para verilmezse ihaleler sonuçlanmazdı. Bu kültürümüzde var, kültürümüzü değiştireceğiz, doğruyu göreceğiz ve intizamlı, kültürlü ve medeni davranışlar içinde olacağız. Başka yolu yok.

Adalet YILMAZ

TCK 184. maddesi eğer TOKİ olayı olmasaydı Başbakanlığa bağlı olarak, bir elden bu inşaatların, bir elden Türkiye'deki yapılaşmanın tek elden, yani Başbakan Başbakan olduktan sonra Başbakanlığa bağlı TOKİ oluşmasaydı 184'ü Türk Ceza Kanunu 184'ün de itiraz edileceğini sanmıyordum efendim.

SALONDAN

TOKİ olmasaydı 184.

Adalet YILMAZ

Yani ben öyle düşünüyorum, bu tamamen bana ait, yani yapılaşmayı tamamen engelleyip tek elden inşaat TOKİ veya Başbakanlık kanalıyla.

Necati YILDIRIM

Belediye başkanları veya üst yönetimle ilgili yerel yönetimler, bu Büyük-şehir Belediyesi olabilir, ilçe belediyeleri olabilir burada bu tip davaların açılabilmesi için savcılıkların önce izin almaları gerekiyor. Kimden izin alması gerekiyor? Kaymakam-lıktan veya valilikten izin alması gerekiyor. İdari izne tabi bir cezai soruşturma söz konusu olduğu için genelde de bu izinler verilmiyor veya sürüncemede bırakılıyor ve bu işin bir yönü. Esas daha ileri bir yönü bu bir alışkanlık ve bir kültür haline gelmiş, yani kaçak yapıya kimse çok olumsuz bakmıyor aslında. Sorun da buradan kaynaklanıyor. Örnek, KİPTAŞ'ın, İstanbul Büyükşehir Belediyesinin İstanbul'da yaptığı konutların

hâlâ pek çoğunda iskân problemi olduğu ve bunlar belki ben tam rakamsal olarak bilemiyorum, ama ciddi boyutta, yüzde 50 ile, yüzde 70'ler gibi ciddi boyutlarda.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Yüzde 70 doğrudur, Büyükşehir Belediye Başkanı telaffuz etti bunu, ama ben bir şey söyleyeyim; Adliye Sarayı kaçak yapı değil miydi Sultanahmet'teki?

SALONDAN

Yenisi de kaçak.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Bizans Sarayının üzerine kondurulmuş durumda. Meslektaşımızın sorusu vardı, Ali Bey değil mi efendim? Beyefendi, bir kez daha yineleyebilir misiniz lütfen?

Av. Ali Faik AYDIN

Bir anlayış olarak kentsel dönüşüm projesi şu anda İstanbul'da uygulanıyor. Roman vatandaşlar zorla eski yaşadıkları yerden başka yere naklediliyorlar. Tarlabası'nda da anladığım aynı uygulama var ve buraları istimlâk ediyorlar, gelecekte ihaleye çıkarıp yatırımcılara verecekler. Hatta bir belediye toplantısında ben bunlara itiraz ettiğim için ara sıra çağırıyorlardı, artık çağırılmaz oldular. Benim için fark etmez, ama bu belli bir anlayışın sonucu rant hedefli bunlar, köprüye de bunlar rant hedefli olduğu için bence çok sıkı sıkıya taraftarlar gibi geliyor bana. Bu konuda bir değerlendirme yapabilir misiniz?

Prof. Semih TEZCAN

İkinci kısmına bir şey söyleyemeyeceğim, o bir ithamdır 3. köprüyü inanarak mı yapıyorlar, rant için mi yapıyorlar onu cevaplamak istemiyorum, ama kentsel dönüşümde yerlerinden ediliyor, ama Romanlar, ama başkaları, ondan sonra da rant içinde oralarda rant yapılacak. Bakın, iyi niyetle yapılmış bir şeye çamur atmak kolaydır. Kentsel dönüşümün prensibinde bu vardır, yani çarpık kentleşme içinde gecekondular bölgede oturanlar başka yere nakledilecekler, nakledildikleri yerde kiralari ödenecek, belli bir süre sabit süre, mesela bir-iki sene terk ettikleri yerdeki gecekondular yıkılacak, o yıkılan gecekondular yerine modern şehirleşme yapılacak. Yollarıyla dediğim gibi, altyapısıyla ve her türlü yaşam ihtiyaçlarıyla sağlık ocağı, okul, vesaire alışveriş merkezi gibi yapılacak ve orada kendilerine tabii eski oturduklarınının 10 misli daha modern daire ücretsiz verilecek. Demek ki, geçici olarak kirada kalacaklar ve kendi yerlerine geçecekler dairelerine, kentsel dönüşüm bu, bunun bilimsel tarifi bu ve 10-15 sene evvel bu yaygın bir şekilde Mimarlar Odası ve üniversiteler tarafından lanse edildi, hükümet bunu benimsedi ve TOKİ bir taraftan, Samsun, Adana Belediyeleri diğer taraftan bunu başarıyla uyguladılar. Gecekondular bölge de silindi, yok oldu, onun yerine modern kentler geldi. Bunun tek yolu bu, ama burada tabii suiistimal, gecikme, hak yenmesi gibi şeyler varsa tabii onu bilemiyorum mevzidir, ama prensip olarak dönüşüm, kentsel dönüşüm şehirlerimizi

gecekondu kısılcısından kurtaracak tek çözümdür. Sadakatle ona bağlanmalı ve usulünce ve gereğince hak yemeden yapmalı.

Besim SERTOK

Şimdi ben normal konuşmama başlarken de ifade etmişim iki sebeple, iki temsiliyetle buradayım diye, 3. Köprü Yerine Yaşam Platformunun içerisinde pek çok bileşen var. Çok değerli akademisyenler, ulaştırmacılar, şehircilik uzmanları da var, onlardan bu arada çok şey öğrendik. Bu açıklamayı niye yapıyorum? Bir orman mühendisi ve Orman Mühendisleri Odası'nı temsilen bu konuyla ilgili görüş belirtmeyeceğim, Platformla olan bağım sebebiyle söylüyorum; şimdi Semih Hocam bilimsel tarifini yapıyor kentsel dönüşümün, bu doğru bir bilimsel tanım, ama yaşanılardan biliyoruz ki, İstanbul'da birçok şeyde olduğu gibi adına kentsel dönüşüm diye yapılan uygulama kentsel dönüşümün bilimsel tarifine uymuyor tabii, bunu çoğu İstanbullu biliyor, dolayısıyla bizim 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu olarak çok önemseydiğimiz ve İstanbulluların çoğunun da farkında olduğu bir şey var. Bir ithamdır dedi Semih Hocam, ben de bu ithama katılıyorum, yani 3. köprü projeleriyle İstanbul'da adına kentsel dönüşüm denilerek yapılan uygulamalar bir bütünün parçalarıdır. Kentsel dönüşüm demiyorum, çünkü bilimsel tanımına uymadığını düşünüyorum ben de İstanbul'da yapılanın ve bu sebeple bizim 2 senedir yaptığımız birçok etkinlikte sadece Sarıyer ve çevresinde başlamışken Küçükçekmece'den, Tozkoparan'dan, Kartal, Gülsuyu'ndan insanlar

otobüslerle yapılan etkinliklere geldiler Sarıyer, Beşiktaş, Beykoz civarında yapılan etkinliklere ve geliş gerekçelerini açıklarlarken de bize oranın insanları bu kentsel dönüşüm isimli uygulamanın muhatabı olan yerleşim yerlerinin muhatabı yerleşim yerlerindeki insanlar bu ikisinin bir arada yürütüldüğünü, 3. köprünün kendilerini de yerlerinden edeceğini düşündüklerini ifade ederek gelip katıldıklarını söylediler diyerek sonuçlandırayım, çünkü uzun.

Av. Ali Turan HÜR

Semih Tezcan Hocama soruyorum: Hocam, oradaki örnek Sulukule örneğidir, yani Sulukule bir kültürel varlık mıdır, değil midir, yok edilmeli midir? Adamları götürmüşler bir yere, o binalarda duramıyorlar bile, kaldı ki, diyorlar ki biz geriye döndüğümüzde veya o binaları da önermiyorlar, gittiğimiz binalara da şu kadar katkı payı istiyorlar diyor. Yani olan olay o, ben onu kavrayamadım. Gerçekten Sulukule kentsel dönüşüm adına yok edilmeli mi, edilmemeli mi? Ben çelişkideyim.

Prof. Semih TEZCAN

Sertok Başkanımıza katılıyorum, benim söylediğim idealist bilimsel yöntemidir. Kentsel dönüşüm olmadan bu kaçak yapılaşmalı çarpık kentleşmeden kurtulamayız, kentsel dönüşüm şarttır, çok önemli bir konudur, uygulanmalıdır, ama bu kentsel dönüşüm yapılırken Romanlardan kurtulmak için bahane yapıp, onlar başka yere naklediliyorsa ben özel olarak o konunun içinde olmadığım için bilmiyorum, haksızlığa

elbette meydan vermemeli, herkesin hakkı verilmeli, ama espri burada şudur: Kimse yerinden edilmeyecek, kaldığı yer çarpık olduğu için geçici olarak arındırılıp kirası verilmek suretiyle başka yerde iskân edilme olanağı sağlanacak geçici bir süre 1-2 sene, ondan sonra orası mağrur edilecek, hem de modern bir şehir gibi. Dediğim gibi bütün altyapısıyla, yoluyla, sosyal tesisleriyle, teknik tesisleriyle birlikte, herkes oraya koşacak ben geleyim diye, hayır denilecek, burada çıkanlar vardı, önce onların hakkı, onların hakkı oraya verilecek, ondan sonra bakiye bir miktar fazla yapılmış daire olacağı için o da onun imalat parasını çıkaracağı için, gelirini sağlayacağı için kentsel dönüşümün, onlar da satılacak, satın alanlar da gelip oturacaklar. Böylesine bir mutlu sonla kentsel dönüşüm gerçekleşecek.

Necati YILDIRIM

Biraz gecikmiş olacak, ama bu konu açılınca 3. Köprü Yerine Yaşam Platformu aktivisti olan ve bu panelin düzenlenmesinde de önemli katkıları olan Cemal Beşkardeş Beyi anmadan geçmek mümkün değil, kendisine Çevre ve Kent Hukuku Komisyonu adına da teşekkür ediyoruz. Burada da görmek isterdik, ama herhalde önemli bir işi çıktı.

Şimdi sivil toplumun bu tip uygulamalarda yer alması, yani o yörede yaşayan ya da insanların bu çalışmalarda yer almaları çok önemli. Bütün çağdaş düzenlemeler bunu gerektiriyor, Belediyecilik Yasası'ndan tutun tüm yönetsel şeylerde bu var, dolayısıyla

burada yaşayan insanlarla birlikte kentsel dönüşüm çözümlerinin de bulunması çok önemli.

Prof.Dr.Dr. Selçuk DEMİRBULAK

Değerli panelistlere tekrar tekrar teşekkür ediyoruz, şimdi kendilerine Baromuz adına teşekkür plaketi sunacağım.

Prof. Semih TEZCAN

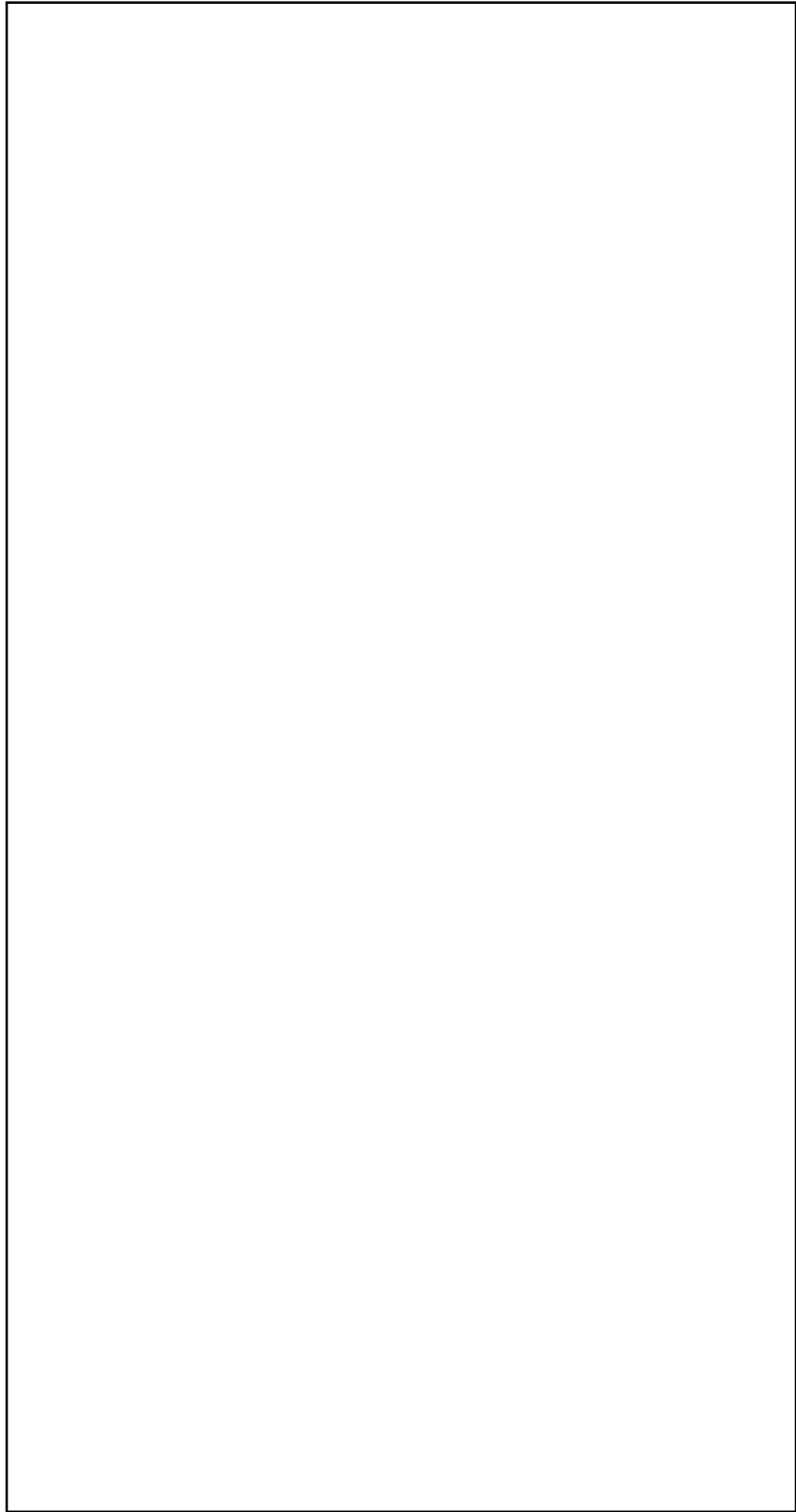
Müsaade ederseniz bu güzel notu okumak istiyorum.

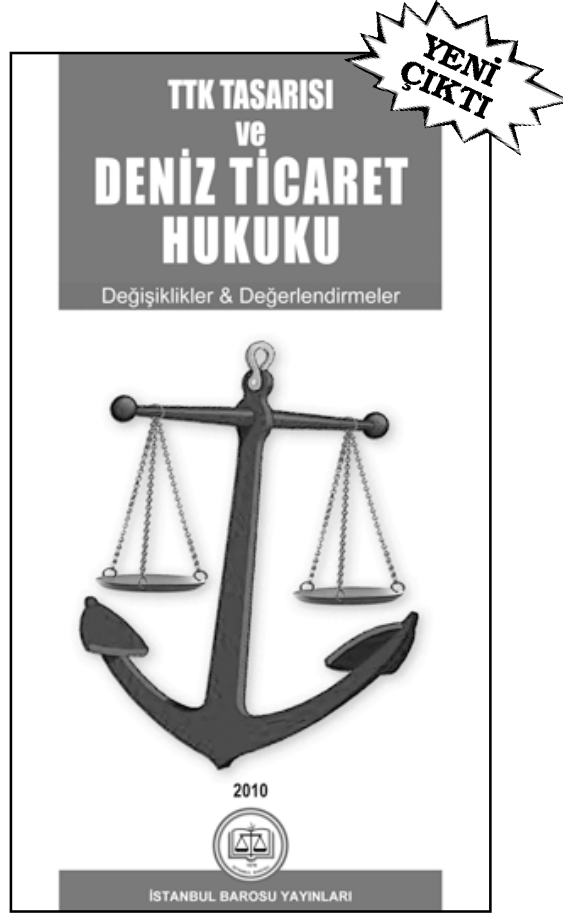
“Teşekkürlerimizle Sayın Semih Tezcan,

İstanbul Barosu'nun düzenlemiş olduğu etkinliğe katılım ve değerli katkılarınızdan dolayı şükranlarımızı saygıyla sunarız.

Av. Muammer Aydın

İstanbul Barosu Başkanı





TTK TASARISI ve DENİZ TİCARET HUKUKU KİTABI

İstanbul Barosu Denizcilik ve Deniz Hukuku Komisyonu tarafından 7 Kasım 2009 günü Marmara Üniversitesi Haydarpaşa Yerleşkesi'nde düzenlenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile Deniz Ticaret Hukuku'na Getirilen Değişikliklerin Değerlendirilmesi Paneli'nin sunumları, İstanbul Barosu Yayınları arasından Cep Kitabı olarak çıktı.

171 sayfadan oluşan kitapta Prof. Rayegan Kender, Prof. Dr. Samim Ünan, Doç.Dr. Emine Yazıcıoğlu, Av. Dr. Hacı Kara, Av. Esin Hatipoğlu, Prof. Dr.Dr. Selçuk Demirbulak, Prof. Dr. Fehmi Ülgener, Av. İlyas Kamiloğlu ve Doç. Dr. Pınar Akan'ın sunumları yer alıyor.

Orman ve Çevre Açısından 3. KÖPRÜ

Panel Notları

2010



İSTANBUL BARÇIĞU TAYINLARI



"Barçol Uygulamasına Barçol Özet ve Esaslar Hakkında Kılavuzlar
3. maddesinin birinci fıkrası kapsamında barçol tıyınları için değılır."