

ÇEVRE VE KENT HUKUKU AÇISINDAN 3. KÖPRÜ (06.03.2010)

Av. Muammer Aydın
İstanbul Barosu Başkanı

Saygıdeğer Katılımcılar, Değerli Meslektaşlarım;

İstanbul Barosu Çevre ve Kent Hukuku Komisyonumuzun düzenlemiş olduğu Çevre ve Kent Hukuku Açısından 3. Köprü Panelimize hoş geldiniz diyor, hepinizi Baro Yönetim kurulu ve şahsım adına saygı ve sevgiyle selamlıyorum. Avukatlık yasaının 76.maddesi gereği insan haklarını savunmak ve korumak görevimiz nedeniyle böyle bir toplantının yapılarak kamuoyunun aydınlatılması ve farkındalık yaratılması gerekmiştir.

Bildiğiniz gibi, 1950li yıllardan başlayarak demiryolu taşımacılığı ikinci plana itilmiş ve karayolu politikalarına öncelik tanınarak ülkemizin doğal güzellik ve varlıkları adeta hiçe sayılmış ve bu politika hem sosyal hem de ekonomik açıdan büyük tahribatlara yol açmıştır. Neredeyse elli yıldan bu yana Boğaza yapılacak köprüler konusu tartışılır olmuştur.

Tarihi süreç içerisinde de dönem dönem artan ihtiyaçlar doğrultusunda köprü kurma teşebbüslerinin bulunduğunu görüyoruz. Buna rağmen uzun yıllar, Boğaz'ın iki yakası arasındaki ulaşım, feribotlarla yapılmıştı. Bu sistem hala da kullanılmaktadır.

Tarihimizdeki edebi romanlar Boğazın bu doğal ve huzur dolu güzelliklerini anlatan satırlarıyla doludur. **Selim İlerinin** kaleminden Boğaz'ın edebiyata yansımaları şöyle dile getirilir: *Aslında, romanımızda ve hikâyemizde, uzunca süre, Boğaziçi hir aşk kahramanıdır. Çok gençken okuduğum Yaz Yağmuru'nu hatırlıyorum. Peride Celal imzalı Yaz Yağmuru 1940'ta yayımlanmıştır ve müthiş bir Boğaziçi tasviriyle başlar. Gün henüz doğmaktadır. Yüzerek yalıya gelen genç kız, yorgun, bitkin, rıhtıma çıkar. Bütün Boğaziçi tan renklerine bürünmüştür, kızillar, pembeler, eflâtunlar, limon küfleri, kavuniçiler mavide uçuşur.*

O yaşmaklı, feraceli, yelpazeli, renk renk şemsiyeli hanımlar, hanımefendiler; al, mor fesli, çiçek gibi süslü beyler, efendiler de Göksu deresinin altın sularıyla beraber akıp gittiler. Şimdi Küçüksu, gazinolarıyla, planlarıyla, kâğıt helvalarıyla susamlarıyla, mevsiminde yer yer kaynayan mısır kazanlarıyla kucağını yeni nesillere açmıştır. Beykoz çayırı, Göksu, aşk kahramanı Boğaziçi romanlardan, öykülerden git git uzaklaşır, silinir, yeni zamanların Boğaziçi romanları yazılmaz olur...

İstanbul bugün için o romanda geçen genç kız kadar yorgun bir şehirdir ve artık romanlara konu olamamaktadır.. Köprülerin yapılıp boğazın egzoz dumanına teslim edilmesiyle birlikte boğaz da o kızıl ve aruz mavisini yitirdi, yerine gri bir renk peydah oldu. Kala kala bir tek boğazın kuzeyi kalmıştı onu da üçüncü köprü projesiyle yok etmeye hazırlanıyoruz. Korkumuz odur ki gri renk de bu gidişle yakında yerini siyah lekeler bırakacaktır.

İşte bu anlayışla konuya bir de hukuk yönünden bakacak olursak, Anayasanın iki önemli hükmü 3. köprü açısından konunun önemini açıkça ortaya koymaktadır. " Ormanların korunması ve geliştirilmesi MADDE 169.- Devlet, ormanların 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."Çevrenin korunması MADDE 56.- 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 önemli olduğunu, tartışıldığını ve

bunun için Orman Fakültesince bir rapor hazırlandığını da belirtmek isterim.

T.C.İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ Orman Fakültesi Dekanlığının 13 10 2009 tarihli rapor özetine göre; 3. Boğaz köprüsünün 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 öğesi olan orman eko sistemleri oluşturmaktadır. İstanbul'un kuzeyinin ormanlar ile kaplı olması, kent ve insanları için refahı artıran büyük bir şans oluşturmaktadır. Çünkü bu ormanların özellikle karbon tutma ve havadaki tozları filtreleyerek ürettiği temiz hava kuzeyden esen hâkim rüzgârlar ile kentin hava ve yaşam kalitesini artırmaktadır. Gelişmiş pek çok batı ülkesinin kent insanları ve ormancıları, ormanlarının kentlerine sağladığı temiz hava ile gurur duymaktadır.

İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, aynı zamanda bu kentin içme ve kullanma suyu gereksinimini karşılayan ve toplam su depolama kapasiteleri 817,6 milyon m³ olan Avrupa yakasındaki Terkos, Büyük Çekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere, Anadolu yakasındaki Ömerli ve Darlık barajları ile 110 milyon m³ lük İstranca ve 145 milyon m³ lük İsaköy ve Sungurlu (Yeşilçay projesi) derelerinin havzalarını içermektedir. İstanbul'un kuzeyinde yer alan Belgrat Ormanları yüzlerce yıldır İstanbul'un su ihtiyacını karşılama işlevini yerine getirmekte ve 7 adet bendi barındırmaktadır. Aynı ormandan, içinde İ.Ü. Orman Fakültesinin yer alması nedeniyle, 150 yılı aşan süreden beri ülkemiz ormancılık eğitiminde, eğitim, öğretim ve araştırma ormanı olarak da yararlanılmaktadır.

Belgrat Ormanı biyolojik çeşitlilik açısından değerlendirildiğinde bu ormanda, doğal liken ve yosunlardan 20 tür, atkuyrukları ve eğreltilerden 1 tür, açık tohumlulardan 1 tür, kapalı tohumlulardan 380 tür olmak üzere toplam 402 bitki türü bulunmaktadır. Bunlar içinde genel olarak orman alanını kaplayan meşeler, hâkim ağaç türü olarak büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, Belgrat Ormanında 42 tür gündüz kelebeği, 146 kuş türü, yaklaşık 22 memeli türü, çeşitli kurbağalar ve sürüngenler yaşamını sürdürmektedir.

Aynı orman içerisinde yer alan Atatürk Arboretumu ülkemizde ilklerden biri olup, 1949 yılında kurulmuştur. Öte yandan Belgrat Ormanı ile birlikte İstanbul ve çevresindeki orman alanları, dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşu, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biridir. 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 Bakanlığından irtifak hakkı alınması yeterli olacak, bu şekilde devlet özel kişilere ait arazilerin kamulaştırılması gibi ağır bir yükten kurtulmuş olacaktır. Kesilen ağaçlar ile 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. Dünya üzerindeki biyo çeşitliliği tehdit eden etkenlerin başında, büyük yaşam ortamlarının yapılacak yollar ile daha küçük yaşam ortamlarına bölünmesi, bu nedenle de söz konusu ortamların kullanım şekillerinin değişmesi gelmektedir. Bunun yanı sıra yoğun trafiğin gürültüsü bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesine neden olacaktır. 3. köprü nedeniyle yapılacak yollar daha önceki örneklerde olduğu gibi her türlü yapılaşma ve yerleşme için çekim alanları oluşturacaktır. Sözü edilen yapılaşma ve yerleşmeler için de en çekici 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 göstermektedir. Bilindiği gibi ormanların yararlarını, odun ve diğer orman ürünlerinin kaynağı olması, su üretimi, su varlığını koruma ve düzenlemesi, toprağı koruması, biyolojik çeşitliliği geliştirmesi, 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 sıralayabiliriz. Toplumlar yukarıda sayılan orman işlevlerinin hangilerinden, ne ölçüde yararlanacağı ve ormana ne miktar alan ayıracağı konusu ile ilgilenmek ve karar vermek 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, rekreasyona, turizme, toplumun refahının artırılmasına tahsis edilmesi gereken alanlar toprak yağması ve spekülasyona 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 siyasal irade değişikliklerine ve özlemlere bağlı kalmamalı, uzun dönemli politikalarla belirlenmelidir.** Çünkü ülkemiz ormancılığı ve ormancılık eğitimi 150 yılı aşan bir süreden beri, ormancılığımızda devamlılık, iktisadilik, 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 felaketlerinde çok sayıda yurttaşımızın hayatını kaybetmesi ve milyonlarca liralık mai kaybına benzer durumlarla sık sık karşılaşabiliriz. Bu durum ise daha önce belirttiğimiz, ormanların su rejimini düzenleme yararının önemsenmemesinin bir sonucudur. Belirtilen felaketlerin yinelenmemesi 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 sayısız örnek bulunmaktadır.

Bu durumda 3. köprü yapımı ile ilgili olarak ormanlara en az zarar verecek karayolu ve deniz yolu ile bütünleşen raylı sisteme dayalı bir boğaz geçişi üzerinde durulması daha uygun olacaktır."

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

Görüldüğü gibi konu her boyutuyla çok önemli ve hassas öyleyse bütün uyarılara kulak verilmelidir. Bir inatlaşma uğruna ben yaptım oldu anlayışına tüm bunlar ve geleceğimiz kurban edilmemelidir.

Değerli meslektaşlarım;

Bilindiği üzere köprü yapılmasına gerekçe olarak sürekli artan trafik yükü gösterilmektedir. Bu bakış açısı en hafif deyimle sığdır. Çünkü trafiği yalnızca karayolu projeleri ile çözmeye çalışmak dünya ulaşım kültüründen uzak ancak sığ bir bakış açısının ürünü olabilir. İstanbul bugün için dünyanın önde gelen metropollerden biridir **Ancak gelgelelim öngörüsüz yöneticilerimizin siyasi çekişmelere kurban ettiği metrosu eksik olan bir metropoldür.**

Bu nedenle köprü yapılmasının tek çözüm olduğu şeklinde yanlış bir bakış açısı oluşmaktadır. İstanbul'un eş değerindeki dünya şehirlerine baktığımızda o şehirlerin yer altları adeta ayrı bir dünyayı yansıtmakta ve yaygın metro sistemleriyle ulaşımını sorunsuz bir biçimde sürdürmektedirler.

20 Şubat 1970'te temeli atılan ilk köprü olan Boğaziçi Köprüsü 1973'te trafiğe açılmıştır. Ancak trafiğin sürekli olarak artması bahane edilerek 1988'de bu kez Fatih Köprüsü trafiğe açıldı. Ancak iddia edilenin aksine ne şehir içi trafiği ve ne de Boğaziçi Köprüsünün yükü hafifletilemedi. Şimdi 3. köprüyle yine yük hafifletilmesinden söz ediliyor. **Köprülerin şehrin yükünü hafifletmeleri bir yana İstanbul'a başlı başına yük olduklarını anlamak için daha ne yapmak gerekir doğrusu çözemiyoruz.**

Köprülerin ulaşımaya çözüm getirmediğini anlamak için iki köprünün boğazdan geçen taşıt sayısını 30 kat artırırken yolcu sayısını dört kat bile artıramadığını görmek yeterlidir. Yani yapılan köprüler insanlar için değil araçlar için tasarlanmaktadır Yapılacak yeni köprüyle de araç trafiğinde artış yaşanacak, ancak yolcu sayısında önemli bir artış olmayacaktır.

3 köprüyle ilgili olarak sürekli değişen güzergâhların kamuoyu gündemine taşınması toplumda düşünce karmaşası yaratmakta, bu da yalnızca arsa spekülâtorlerinin işine yaramaktadır. 3. köprünün yapımı halinde çevre ve bağlantı yolları ile büyük bir ormanlık alan ve bir o kadar da tarım alanı yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır. Ayrıca 3. köprü, büyük sorun yaşadığımız su konusunda hayati öneme sahip 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, deniz yolunu etkin biçimde kullanan ve otobüslerle desteklenen bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması kaçınılmazdır. Bu anlamda Marmaray benzeri boğaz tüp geçişli ulaşım çözümlerine öncelik verilmelidir. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolu Bakanlığı görünümünden kendini arındırmalı ve halkımızın yararına olacak çözümler üzerinde ivedilikle çalışmalıdır. Aksi takdirde şimdiden bağlantı yollarının yapımı ile yok olmaya başlayan kuzey ormanlarımızı tamamen kaybedilecek, bağlantı yolları üzerinde projeleri hazırlanmış şekilde bekleyen çok sayıda büyük alışveriş merkezinin yapımı ile özellikle Beykoz ve Sarıyer'deki esnaflarımızın dükkânlarına kilit vurulması gündeme gelecek, kirlilik, gürültü ve kargaşanın önü alınamayarak İstanbul yaşanılabilir bir kent olmaktan hızla uzaklaşacaktır.

Öncelikle ülkemizin sonra da Boğaz'ın huzuru anımsattığı, roman tadında güzel günler yaşama dileği ile sözü konunun uzmanlarına bırakıyorum.