



HENÜZ VAKİT VARKEN

YÜZYILIN PROJESİ

MARMARAY



**YÜZYILIN YANLIŞINA
DÖNMESİN**



**Haydarpaşa
Halka ve Trenlere Kapanmasın !**

Henüz Vakit Varken

Yüzyılın Projesi

Yüzyılın Yanlışına Dönmesin !

BTS olarak biz; ülkemizin sorunlarına sahip çıkan, özellikle de kendi işkollarımızda işyerlerinin özelliklerine dikkat eden, onun ülke kalkınmasındaki yerini önemini geliştirmeye çalışan, aynı zamanda kurum çalışanlarının her türlü özlük haklarının ve demokratik taleplerinin gelişmesi için mücadele eden bir anlayışa sahibiz. Ülkenin kalkınmasında, tarımda, hayvancılıkta, madencilikte, turizmde ve buna benzer birçok alanda doğru ve ileri gelişmenin temelinde de doğru ulaşım mantığının yatması nedeniyle de demiryolu sadece bir ulaşım olayı değil, ülke ekonomisinin ve halkın refah düzeyinin yükseltilmesini sağlayan bir unsur olarak değerlendirilmekteyiz. Bu mantıkla sorunsuz bir ülke ancak sorunsuz kurumların birleşiminden oluşabilir.

Yanlış siyasi uygulamalarla, İstanbul Dünya metropolleri arasında en sorunlu kent haline getirilmiştir. Bu sorunların başında da ulaşım gelmektedir. Ama hala kent sorunlarına çözüm getirileceği bahanesiyle planlanan kentsel dönüşüm, kamu arazilerinin yağmalanmasından öte bir anlam taşımamaktadır; Gebze'den Halkalı'ya kadar sahile sıfır denecek noktada paralel dönümlerce demiryolu arazisi; AKM, İstanbul Radyosu, Muhsin Ertuğrul Sahnesi, İETT arazisi, Göztepe Meteoroloji arazisi ve Kartal çimento arazisi gibi satılması planlanan arazilerdir. Bu dönüşüm arazilerinin özellikle, uluslararası sermayeye devri, bir bakıma İstanbul'un satışı ve halka kapatılması anlamı taşımaktadır. Yani



Yüzyılın Projesi, Yüzyılın Yanlışına Dönmesin!

... Türkiye'de ulaştırma politikası yoktur, çünkü dediğim gibi, ulaştırma politikası ülkenin tarım politikasına, endüstri politikasına, sosyal yapısına çok bağlıdır ve önce bunların saptanması ve kararlaştırılması lazım. Nerede, ne kadar tarım ürünü üretilecek, nerede kullanılacak, nerede tüketilecek, nerede ara depolanacak, nerede büyük depoya uğrayacak, nerede manipüle edilecek?.. hiç böyle bir çalışma yapmadan, "ben şu kadar yolu yaparım" deniliyor."

Mete ORER

Ulaştırma Bak. Eski Müsteşarı

(Değişim sürecinde kamu hizmetleri ve demiryolu politikaları sempozyumu
13.03.2003- Ankara



kente giriş vize koymaktır.

İstanbul'un güney kısımlarının ve özellikle sahil bantlarının coğrafik olarak dolgunluk düzeyine ulaşmasından dolayı, sürekli göç alan şehirde, şehre gelen her yeni göçerin kuzey ve iç kesimlere yerleşmesinden dolayı bu bölgeler hızlı nüfus artışıyla nüfus yoğunlaşmasına sebep olmuş, ancak bu yoğunlaşmaya uygun şehir içi ulaşım politikaları geliştirilmemiştir.

151 yıllık tarihi ve yarattığı bilgi birikimi ile demiryolu işletmeciliğinde söz söyleme yeterliliği ulusal demiryolu kuruluşunun olmalıdır.

var olan mevcut ihtiyacı karşılayan TCDD hat ve taşınmazlarını ele geçirilmeyi amaçlayan anlayış, esasen şehir içi ulaşım da tıkanıklığa sebep olan ve her geçen gün daha da yoğunlaşacak olan E-5 ve daha kuzeyden geçirecek doğu-batı eksenli raylı taşımacılık (Özellikle metro) sistemlerine ilişkin projelerin hayata geçirilmesi halinde İstanbul'un ulaşımı köklü çözüme ulaşacaktır. (26.05.2006 tarihli İstanbul Genel Raylı Sistem Hatları Paftası Bkz.)

Bu gerekçelerle esas amacı şehirlerarası ve uluslar arası yük ve yolcu taşımacılığı olan TCDD'ye ait mevcut yolların arazisinin alternatif güzergâh gösterilmesi de bir aldatmacadır. Halkı aldatma girişimlerinin bir göstergesi de; inşaat süresi olarak belirlenen zaman içinde ulaşım da alternatif çözümün henüz üretilmediğidir. Bu anlatımdan; sahil şeridinde toplu taşıma yapılmaması gerektiği anlamı çıkarılmamalıdır. Şehir içi ulaşımı metro ağıyla yapılmalıdır. Ancak var olan TCDD güzergâhı sadece şehir içi ulaşım unsuru olarak düşünülemez. İstanbul

Yüzyılın Projesi, Yüzyılın Yanlışına Dönmesin!

Tarihsel mekânda kentsel dönüşüm olmaz!

Tarihsel mekânlarda ancak onarım olabilir, onu iyileştirmek anlamıyla olabilir.

Anayasa devlete sadece koruma ödevi yüklüyor....yoksa dönüşüme uğratma hakkı vermiyor.

Prof. Dr. İbrahim KABOĞLU

(Kasım 2005 Küreselleşen İstanbul ve

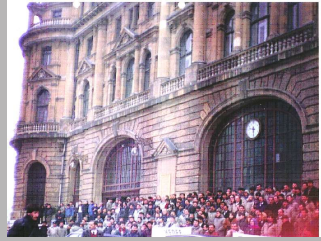
– İzmit – Adapazarı ve Trakya bölgesi yöresel trenlerle bu iller arasında işçi ve öğrenci taşımacılığı önemli bir kamu hizmetidir. Tabii ki ülkemizin sanayi bölgesi olan bu bölgelerinde doğru politikalarla ve yatırımlarla yük taşımacılığı da ana unsur haline getirilebilecektir. Özellikle raylı taşımacılıkta, yük taşımacılığının yaratacağı katma değer dikkate alındığında şehirler ve uluslararası raylı taşımacılığının master planları öncelikle ele alınmalı; şehir içi ulaşım da bu ulaşım politika ve planlarını engellemeyecek ölçüde projelendirilmeli ve buna entegre edilmelidir.

Gündeme geldiği Gündeme geldiği dönemde temel amacı Avrupa ile Asya arasında demiryolu sisteminin kesintisiz erişimini sağlamak olan MARMARAY projesi; bugünkü haliyle sadece kent içi ulaşım sorununun çözümü olarak gösterilen bir niteliğe bürünmüştür.

Bu nedenle her türlü olumlama propagandalarına karşın bugünkü haliyle Marmaray projesinin İstanbul şehir içi ulaşımının çözümü olamayacağı açıktır. Nüfus yoğunluğunun ve toplu taşıt kullanımının kuzeyde olması bu projenin şehir içi ulaşımına çözümde sınırlı kalacağına en temel göstergesidir.

Marmaray, demiryolu sektörü içerisinde bugün yürütülen ve/veya yürütüldüğü iddia edilen sürat demiryolu, kombine taşımacılık, lojistik köyleri vb. pek çok projenin olmazsa olmaz bir parçasıdır.

Dayatıldığı haliyle Marmaray projesi raylı sistem bağlantısının kesilmesi nedeniyle demiryolu ulaştırmasında meydana gelecek zaafiyetten faydalanarak TCDD taşınmazlarının



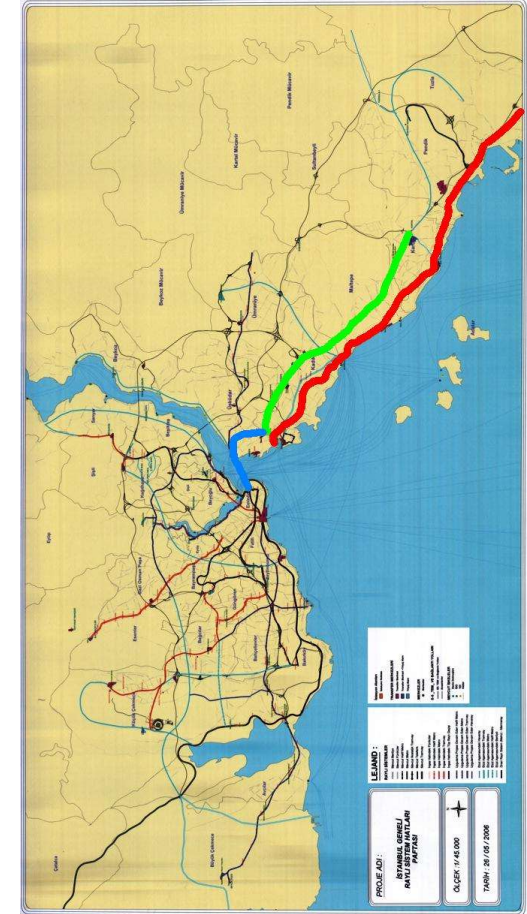
Yüzyılın Projesi, Yüzyılın Yanlışına Dönmesin!

...Kuşkusuz, Marmaray Projesi tek başına İstanbul'un ulaşım sorunlarını çözecek değildir....Nedenli büyük olursa olsun tek bir projenin İstanbul'un ulaşım sorunlarını çözmesi söz konusu olamaz... Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların değil insanların hareketliliğini esas almalıdır. Günümüze kadar izlenen yanlış ve toplumsal maliyeti çok yüksek olan kentsel ulaştırma politikaları sonucunda şu konu artık açıkça anlaşılmalıdır. Otomobil ve kent birbirlerine uymayan mekân profillerine sahiptir. ... Kent-otomobil sarmalını çözenin yolu, artan otomobil sayısı karşısında daha fazla yol, daha fazla otopark, daha çok katlı kavşak ve daha hızlı kent geçişleri yaparak "kentleri otomobillere uydurmaya çalışmak" değil, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir kent için, "otomobili kente uydurmaktır. Bunun için çok önemli bir koşul, başta raylı sistem ve deniz ulaşımı olmak üzere toplu taşıma kullanımı artırılırken, otomobile ayrılmış kent mekanlarının da planlı biçimde azaltılmasıdır.

Prof. Dr. Haluk GERÇEK

yağmalanmasına gerekçe hazırlanmasının projesidir.

Çözüm; projenin Avrupa ile Asya arasında demiryolu sistemi üzerinde kesintisiz uluslararası ve şehirlerarası yolcu-yük trafiğinin sağlanması ve kapasitesi ölçüsünde de şehir içi ulaştırmasına katkı sunması, bir başka deyişle demiryolu ulaştırması ağırlıklı olarak ilk tasarımına uygun şekilde yürütülmesi ve sonuçlandırılmasıdır.



...şimdi yapılması gereken, önce denizi iyi kullanmak ama o yetmez. Denizin İstanbul'da %40 lar, %50 lerde pay alması mümkün değil, ama 10-15 ler dolayında pay almasının uygunluğunu rahatlıkla ifade edebilirim. Asıl önemlisi raylı sistemi esas alacaksınız, raylı sistem toplu taşımının omurgasını oluşturacak, karayolu sistemiyle onu besleyeceksiniz. İstanbul'un 300-400 kilometreyi aşkın raylı sisteme ihtiyacı var. Oysa daha 100 küsur kilometrelerde. O da banliyöleri de sayarsak.

Prof.Dr. Güngör EVREN

(Kasım 2005 Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa Panel/Forum)



RAYLI SİSTEME NEDEN TARAFIZ MARMARAY PROJESİNE HANGİ YÖNLERİYLE KARŞIYIZ!

Bilindiği gibi toplu ulaşım, gerek şehir içi gerekse şehirlerarası ulaşımında ve yolcu ve yük taşımacılığında; ekonomik, hızlı, güvenli olma özelliği ile tercih sebebidir. Yıllardır hükümet politikaları ile toplu taşımacılık karayollarına yöneltilmiş, Türkiye bir tır ve otobüs pazarı haline getirilmiştir. Lastik tekerlekli araçların kullanımı arttıkça kazalar artmış, trafik içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Hal bu ki yıllardır özellikle Sendikamız; şehir içi ulaşımın çözümünün metro ve cadde tramvayı ve hatta İstanbul gibi yapısı uygun olan yerleşim merkezlerinde deniz ulaşımı ile desteklenerek çözüleceğini vurgulamaktadır. Yine şehirlerarası ulaşımın, modernize edilmiş yeni yollar ve dizilerle yapılacak demiryolu ve üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde denizyolu ile birlikte çözülebileceği ve yük taşımacılığının gelişmiş dünya ülkelerinde olduğu gibi demiryolu ve gerektiği yerlerde limanlar üzerinden denizyolu bağlantıları ile çözülebileceği vurgulanmaktadır. Büyük Avrupa şehirlerinin yıllardır şehir içi ulaşımında sorun yaşamamalarının en önemli nedeni, yüzyıllık bir geçmişe sahip olan metro ağıdır. Ayrıca raylı sistemin çevreye zarar vermeyen yapısı, gürültü kirliliğinin olmaması, hız olarak kara taşıtlarının içinde en güvenli yüksek hıza ulaşabilmesi ve tabii diğer karayolu ve toplu taşıma araçlarından kat kat fazla güvenli oluşu artı özellikleridir. Yani özellikle büyük şehirlerde art niyet olmaksızın yapılacak olan metro ağı, şehir içi ulaşımının tek çözümüdür, sendikamızın da onayladığı bir yöntemdir.

Marmaray projesine karşı olma sebebimiz yukarıdaki tarifimizde aslında mevcuttur. Yıllardır raylı sistemi siyasi bir çözüm olarak algılayıp reddeden hükümetler, şimdi hızlı tren, tüp geçit, metro söylemlerini ön plana çıkarmışlardır. Ve halen TCDD'ye ait olan banliyö hatlarının yerine marmaray hattı planı; bitiminde bütünüyle İBB'ye teslim projesinin uzantısıdır. Tabii ki Deniz İşletmelerinde olduğu gibi bunun altında da özelleştirme mantıkları yatmaktadır. Birden bire raylı sistemi çözüm gösterenler bazı bölgelerdeki

Bu projede gerçek niyet kamuoyuna anlatıldığı gibi şehir içi ulaşımına çözüm olsaydı: tüp geçit bağlantıları halkın daha yoğun yaşadığı denizden uzaklaşan taraflara doğru yapılır ve halkın tek metro ve bağlantısı ile işlerine, evlerine, okullarına ulaşmaları sağlanırdı.



TCDD arazilerini daha inşaatla başlamadan satmaya başladılar.

Atölyeleri lojistik ambarları kapatanların, boşluk bulduğu karayolu arazilerine tramvay yada metro yerine METROBÜS denen yeni bir icat yaratmış olmaları da şüphelerimizi desteklemektedir.

Bu projede gerçek niyet kamuoyuna anlatıldığı gibi şehir içi ulaşımına çözüm olsaydı: tüp geçit bağlantıları halkın daha yoğun yaşadığı denizden uzaklaşan taraflara doğru yapılır ve halkın tek metro ve bağlantısı ile işlerine evlerine ya da okullarına ulaşmaları sağlanırdı. Marmaray projesi kapsamındaki güzergahta şimdilik bu bölgenin ihtiyacı TCDD tarafından işletilen banliyö trenleri ile giderilmekte; banliyö dizilerinin modernleştirilmesi ile de çağdaş çözüme ulaşabilecekken, mevcut kaynakların daha çok kuzey ve iç kesimlerin ihtiyacı olan ulaşım problemlerinin çözümü için raylı taşımacılık projelerinde kullanılması daha bilimsel ve realite ile örtüşen bir gerçekliktir. Modernize edilen demiryolları ile hızlı yolcu trenlerinin şehir merkezlerine kadar gelmesi, hatta tüp geçidi kullanarak İstanbul'un diğer ucuna kadar gitmesi sağlanabilirdi. Yük taşımacılığında kombine taşımacılık var olan limanlar ve demiryolu liman bağlantıları ile daha seri yapılabilirdi. Tüp geçişin işletmesinin TCDD tarafından yapılması, başta da vurguladığımız kesintisiz raylı taşımacılığı sağlayacaktır.

Biz bu projede; halkımızın, demiryolu çalışanlarının, demokratik kitle örgütlerinin ve bilim çevrelerinin kandırılmaya çalışıldığını düşünüyoruz. Ana hedefin, özellikle deniz kenarında kalan TCDD'ye ait kamu arazilerinin ve TCDD Limanlarının talan edileceğini ve peşkeş çekileceğini, yapılacak olan tüp geçit ve uzantısındaki metro hattının belediye aracılığıyla taşeron firmalara devredileceği ve Deniz İşletmelerinde olduğu gibi lisanssız işletmecilere kaza yapmaları için kiralayacaklarını, Limanların tamamen kapatılacağını ve özellikle şehirlerarası trenlerin İstanbul'un dışında kalacağını ve hızlı trenin şehre gelmeyeceğini düşünüyoruz.

Marmaray denize yaslanmış bir hat, bir anlamda kentsel taşımacılık, kitle taşımacılığı bakımından da sorgulanacak bir durum...

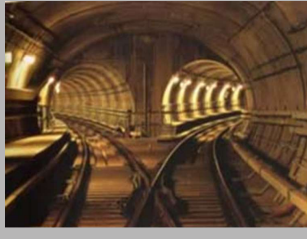
Prof. Dr. Güngör EVREN

Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa Forum/Panel Kasım 2005

MARMARAY PROJESİ ŞU HALİYLE İSTANBUL ŞEHİR İÇİ ULAŞIMINA ÇÖZÜM OLABİLİR Mİ ?

Projeyi incelediğimizde; esas noktanın tüp geçit olduğunu fark ederiz. Tüp geçidin iki yakada da uzantısının halen mevcut olan TCDD hatlarının uzantıları ile Gebze- Halkalı arası direk bağlantı sağlandığını görüyoruz. Mevcut iki yolun üç yola çıkarılmasından öteye gitmemektedir. Ayrıca şehir içi ulaşımını büyük ölçüde rahatlatan TCDD banliyö hatlarının inşaat dönemi boyunca kapalı kalması da başka bir ulaşım sorunu yaratmaktadır.

Raylı tüp geçit bağlantılarının, şehir yoğunluğunun ya da toplu taşıt kullanan halkın yoğun olarak yaşadığı bölgelere bağlantılarının olması gerekmektedir. Yani; Anadolu yakasında Kadıköy-Kartal arasında zaten yapılmakta olan ANADOLURAY tüple bağlantısından sonra en azından Gebze'ye kadar E-5 güzergahıyla sürdürülmelidir. Benzeri güzergah Avrupa yakasında da takip edilmeli, metro İstanbul'un özellikle kenarlarda kalan ilçelerinin merkezlerine kadar ulaşmalı ve halkın İstanbul'un her köşesine metro ile ulaşımı sağlanmalıdır. Bahsettiğimiz güzergahlarda metro çalışmaları başlamadan TCDD banliyö hatları ve özellikle taşıtları yenilenmeliydi. Güzergah değişikliği projeye bir an önce konulmalı, yeni güzergah inşaatı sırasında TCDD bu gün olduğu gibi taşımacılığını sürdürmelidir. Yeni güzergahı ile çözüm getireceğine inandığımız Marmaray projesi bitiminde ise, TCDD hatları ve taşıtları yenilenmeli ve aynı güzergahta daha modern şekilde, şehirlerarası yük yolcu taşımacılığı ve şehir içi ulaşımını sürdürmelidir.



Haydarpaşa v.s.. yapılacak yapıların çoğu istihdam yaratmayan, istihdamı sadece inşaat sırasında yaratan yatırımlardır. İnşaat sırasında istihdam yaratan böyle yatırımların en büyük nitelikleri enflasyonist olmasıdır. ...bizde bu çok yapılmıştır.

Arslan Başer KAFAOĞLU

Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa Forum/Panel Kasım 2005

HÜKÜMETİN VE İLGİLİ KURULUŞLARIN GERÇEK NİYETİ NEDİR?

Özellikle hükümetin ve bu projenin baş oyuncularından olan İstanbul Büyükşehir Belediyesinin esas hedefi Kentsel Dönüşüm Projesidir.

yapılmaya çalışılan İstanbul'da tek sınıf yaratma çabasıdır. Yani özellikle üretim alanları ortadan kaldırıldığında veya şehir dışına atıldığında, toplu taşımaya gerek kalmayacaktır.

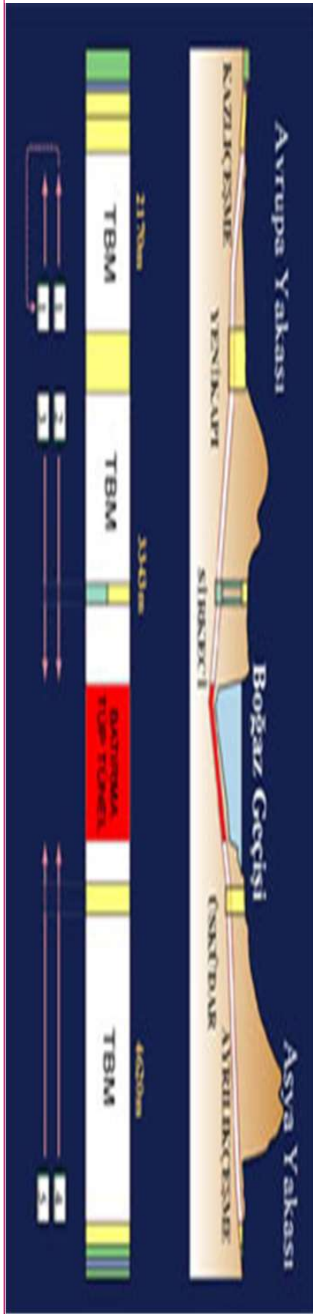
Yeni dünya kenti uluslar arası ticaretin ve Ortadoğu'nun yönetildiği siyaset merkezi olacaktır. Yani var olan tarihi veya doğal güzellikler de yeni sahiplerine sunulacak şekilde korunacaktır.

hizmet edecek az sayıdaki işçi sınıfı denizi ve doğayı bile göremeden, örneğin Bakırköy'den Kartal'a gidecektir.

Yani yine ülkemiz satış gelirleriyle vitrine oynarken, halkımız arka saflarda iş olmadığından asgari ücreti bile tartışamayacaktır.

Bu duruma bir örnekte; 151.yıl kutlamaları yapılan, modern tren resimleriyle afişe edilen TCDD adına personel ve yapısal anlamda yatırım yapılmamasıdır. Yapılan hızlı trenin çalıştırılması, teknik bakımı ile ilgili konularda hiçbir TCDD personeli eğitime tabi tutulmamıştır.





**TRANSİT YÜK TAŞIMACILIĞI
NASIL YAPILACAK?
YÜK TRENLERİ TÜP GEÇİDİ
KULLANACAKLAR MI ?**

Bugünkü haliyle yük taşımacılığı; Anadolu'nun her tarafından Haydarpaşa'ya kadar gelen yük vagonlarının feribotlarla Sirkeciye geçirilmesi ve oradan da Avrupa'ya devamı şeklinde veya tersi şekilde olmaktadır. bir başka yöntemde yine Demiryolları aracılığıyla Haydarpaşa limanına kadar ulaştırılan yükler deniz yolu ile taşınmaktadır. Her ne kadar demiryolları ve TCDD limanları bağlantılı kombine taşımacılık yıllardır hatalı ulaştırma politikalarıyla sekteye uğratılmış olsa da, bahsi geçen ve şu an var olan sistem transit (veya değil) yük taşımacılığında ideal olarak düşünülmektedir.

Ne yazık ki düşünülen sistemde yük taşımacılığı belirsizliklerle doludur. Yani TCDD limanları satılırken Marmara denizinin bazı bölgelerine yeni limanlar yapılarak feribot geçişi sağlanması planlanmaktadır.

Yoğun trafiği nedeniyle yük trenlerinin yanında yolcu taşıyan şehirlerarası veya uluslararası trenlerin bile tüp geçidi kullanması imkânsız görünmektedir.

Bu durumda yukarıda bahsettiğimiz gerçek niyeti bir kere daha ortaya koymaktadır. Eğer projeye aranan çözüm ulaşım sorununu aşmaksa; var olan limanların ve demiryollarının işlevlerini artıracak yatırımlar yapılmalı, personel sayıları artırılmalı ve taşımacılığın bu yönde gelişmesini sağlayacak özendirici tedbirler alınmalıdır. Tüp geçişle beraber metro hatları da, TCDD arazisi ve yollarının dışında ulaşım ve şehir planlama uzmanları desteğiyle hazırlanan bir ulaşım ağı olarak düşünülmelidir.

**BU PROJE,
BAHSEDİLDİĞİ GİBİ
ULAŞIM SÜRESİNİ
KISALTACAK MI?**

**ŞEHİRLERARASI
ULAŞIMI NASIL
ETKİLEYECEK ?**

**HIZLI TREN
TÜPGEÇİTTEN
GEÇEBİLECEK Mİ ?**

DLH verilerine göre;

“Halkalı'dan Gebze'ye bir yolculuk, Sirkeci'den Haydarpaşa'ya feribotla geçiş dahil olmak üzere, mevcut koşullar altında 185 dakika sürmektedir. İyileştirilmiş banliyö demiryolu sistemi hizmete açıldığında bu yolculuk 105 dakika sürecektir. Bir başka ifadeyle yolcular, bu yolculuktan 80 dakika kazanacaklardır.

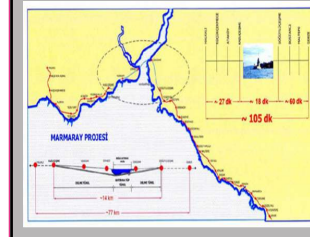
Yukarıda belirtilen durum dahil olmak üzere, yolculuk süresi ile ilgili diğer örnekler, aşağıda sunulmuştur:

- Gebze ve Halkalı arası 105 dakika
- Bostancı ve Bakırköy arası 37 dakika
- Söğütlüçeşme ve Yenikapı arası 12 dakika
- Üsküdar ve Sirkeci arası 4 dakika “

Bu verilerdeki yol kısalması DLH örneklerinden de anlaşılacağı gibi sadece tüp geçidin sağlamış olduğu avantajlardır. Yani zaten TCDD bugün Gebze – Haydarpaşa arasını 65 dakikada, Halkalı – Sirkeci arasını 45 dakikada kat etmektedir. İki yönlü taşınan yolcu sayısı da tren seferlerinin artırılması ve modernizasyonu ile sağlanabilecek bir durumdur.

Ayrıca tüp geçiş TCDD bağlantıları ile hem hızlı tren ve transit yük taşımacılığına uygun tasarlanmalı (ya da tasarlanmalıydı) hem de farklı güzergahta çalışacak metroların bağlantıları sağlanmalıdır. Ayrıca lastik tekerlekli için yapılması planlanan ikinci tüp geçiş projesinin de raylı sisteme uygun yapılması gerekmektedir.

Ülke nüfusunun yaklaşık %20' sinin yaşadığı Anadolu'dan İstanbul'a, İstanbul'dan da Anadolu'ya yoğun insan hareketi sürekli olarak yaşanmaktadır. Bu hareketliliğin insanlar açısından zulme dönüşmeden sağlanması, insanların en rahat edebilecek şekilde taşınması



...Rayları öncelikli ulaşım politikası haline getiren hükümetin belki de yapması gereken ilk icraatı, mesleki eğitimle ilgili hataları düzeltmek olabilir... ...Karayolu merkezli hükümet politikalarının son kurbanı demiryolcular değil. Denizyollarında da kalifiye eleman sıkıntısı yaşanıyor...Yıllardır ihmal edilen mesleki eğitimin yetersizlikleri, kalifiye eleman yetiştirilememesi, ulaşım politikalarının yokluğu Türkiye yollarının en derin yararı. Yollarda da eğitimsizlik, politikasızlık, parasızlık nedeniyle bir 'kaptansızlık' yaşanıyor... Demiryolu çalışanlarının mesleki gelişimi için kurulan yüksek okulların sayısı bir çok ülkede arttı. Türkiye'de 1998'de kapatılan Demiryolu Meslek Okulu'nun dengi olarak İngiltere'de Derby Mühendislik Okulu bulunuyor. Fransa, Almanya ve Hollanda'da bu tür liseler var. Rusya Federasyonu'na bağlı ülkelerde yüzün üzerinde meslek lisesi ile 18 adet Yüksek Mühendislik Okulu bu amaca hizmet ediyor. Azerbaycan'da Demiryolu Fakültesi ile buna bağlı 4 mühendislik dalı bulunuyor...

Prof Dr. Zerrin BAYRAKTAR



bir kamu görevidir. Bunun sağlanabileceği en ideal yol da yıllardır olduğu gibi tren taşımacılığıdır.

TCDD'ye ait yolların, Marmaray projesi ile 3 yola çıkarılması ve sadece tek yolun TCDD işletmeciliğine bırakılması, zaten iki yolda yapılamayan şehirlerarası yolun tek yolda yapılması mantığını getirmektedir. Teknik olarak imkansız olan bu durum, aslında şehirlerarası trenlerin İstanbul'a girmeyeceği ipucunu vermektedir. Yani ilk bakışta bu proje, tüp geçişi düşünüldüğünde İstanbul'un her tarafına ulaşım gibi görünse de Anadolu'dan gelen yolcunun teknik olarak Gebze'den daha içeri bir yerde bırakılmasını imkansız hale getirmektedir.

Hızlı tren için yine aynı kaygılarımız geçerlidir. Şehirlerarası işletmeciliğe, Gebze-Haydarpaşa (Söğütlüçeşme) ve Halkalı-Sirkeci (Kumkapı) arasında tek yol verildiğine ve diğer yollarda üç dakikada bir metro hareketi öngörüldüğüne ve tüp geçište var olan iki yolun metro trafiğine yeterli gelebilecek kapasitede olduğuna, metro haricinde taşıtların geçişi ile ilgili teknik çalışmalar yapılmadığına göre, hızlı tren yolcusu en fazla Gebze'ye kadar gelebilecektir. Aslında bu da İstanbul yolcusuna "hızlı treni kullanma" demektir. İstanbul şehir içi ulaşım sorununun çözüleceği beklenirken, diğer yandan TCDD'nin kamu veya ticari faaliyetleri siyasi şov uğruna ortadan kaldırılmaktadır.

OLASI İNŞAAT DÖNEMİNDE İSTANBUL TRAFİĞİ NASIL ETKİLENECEK. ?

Bu tünellerin kente ve ulaşım katkısı olmayacağı gibi, ulusal kaynakları israf eder.

Bu karayolu tünelleri yerine, Marmaray'la bütünleşecek metro hatları yapılmalı.

Eyüp MUHÇU

*Mimarlar Odası İstanbul
Büyükkent Şube Başkanı*

İstanbul ülkemizin en büyük metropolü olmasıyla birlikte en fazla ulaşım sorunu yaşanan yerleşim birimidir. İstanbul'un ulaşım sorunu ve araç trafiğinin kilitlenerek insanların hareket edemez hale gelmesinde daha öncede vurguladığımız şekilde hatalı ulaşım politikalarının uygulanması yatmaktadır.

İstanbul'daki ulaşım sorununa çözüm üretmeyen, günü kurtarmaya yönelik bu politikalar hala sürdürülmeye devam edilmektedir. Kalıcı ve kesin çözümler bir türlü yaratılmamaktadır.

Hala metronun çözüm olduğu çığırtağını yapanlar, Metrobüs denen lastik tekerli ayrılmış yolda çalışan yeni bir icada imza atmışlardır.

Metrobüs yolunda en ideal taşıt cadde Metrobüs yolunda en ideal taşıt cadde tramvaydır. Bunu Marmaray projesine imza atanlar bizim kadar bilmektedirler. Yol kapatma dönemindeki Çözumsuzlüğü fark eden İstanbul Büyük şehir Belediyesi şimdide kademeli çalışma saatleri çıkarmaya çalışmaktadır.

Süre gelen sosyal ve ekonomik yaşamın daha kolay hale gelmesi için gerekli teknik ve bilimsel önlemleri almak ve yatırımları gerçekleştirmekle görevli olmasına rağmen, İstanbul halkının sosyal ve ekonomik yaşantısına müdahale ederek çözüme(me)ye çalışmaktadır. Yani İBB çözüm adı altında yine daha büyük yeni sorunlar yaratmaktadır.

Zaten emekçiler için yaşanılır olmaktan çıkan İstanbul marmaray projesi ile banliyo hatlarını kaldırılması ve diğer trenlerim iptal edilmesiyle en temel hakları olan ulaşım hakkından mahrum olacaklardır. banliyo hattını kullanan günlük 130 bin yolcunun inşaat döneminde karayoluna kayması karayollarını adete araç parkına çevirecektir.



GEBZE-HALKALI HATTI KAPATILDIĞINDA VE OLASI PROJE BİTİMİNDE PERSONEL NE OLACAK?

Avrupa ve Amerika'da da bize benzer durumlar olmuştur. Yeniden yapılanıp, rekabet olmadı, dışarıdan başka girişler olmadı, altyapı ayrıldı, işletme ayrıldı, yük, yolcu ayrıldı diye oralarda demiryolu geri kalmamıştır, yani teşhisin yanlış olduğuna bende katılıyorum..."

Prof.Dr. Güngör EVREN

(Değişim Sürecinde Kamu Hizmetleri ve Demiryolu Politikaları Sempozyumu- 13.03.2003- Ankara)

Halen çalışmakta olan personelin ve işyerlerinin inşaat süresince Gebze ve daha doğusunda çalışmalarını sürdüreceği ve inşaat bitiminde geri dönüleceği gibi görüntü sergilenmektedir. Ama Sendikamızın yıllardan beridir ısrarla anlatmaya çalıştığı demiryolunu yeniden yapılandırma adıyla hazırlanan projelerde bu durum açıkça tarif edilmektedir. Örneğin son proje olan CANAC projesine göre de; atölyelerin ve işyerlerinin kapatılması ve binaların yıkılması emredilmişti.

Kısaca, bu tavsiye sürecinde halen çalışmakta olan personel, emekliliği hak edenler emekliliğe yönlendirilecek, diğerleri ise bütün sosyal ve merkezi düzeni bozulacak şekilde farklı işyerlerine dağıtılacaktır. Hatta başka kurumlara nakiller bile söz konusu olacaktır. Proje bitiminde de tamamen özelleştirme mantığı olduğundan, personele ihtiyaç duyulmayacaktır. CANAC raporunda yıkılan atölyelerin yerine yenileri yapılmayacağı vurgulanmıştır.

Ankara'dan batıya doğru uzanan İstanbul, İzmir, Konya hatlarının gerekli alt yapıları tamamlandığında, bu güzergahların tamamının işletmecilik hakkının özel sektöre devredileceği Hükümet bürokratların gayri resmi beyanları ile deklare edilmektedir. İşletmecilik haklarının devredilmesi ile bu hatlarda bir tek TCDD personeli dahi kalmayacaktır. Bir yaşam biçimi olan demiryolcuğun izleri buralardan silenecektir. Bu berberinde 150 yıllık bilgi birikiminde yok edecektir.

Mersin limanı örneğinde olduğu binlerce çalışan başka işyerlerine ve şehirlere dağılmak zorunda yada emekli olmak zorunda kalacaktır.



İstanbul'a Yazık Olmasın...

Karayolu köprü ve tünel girişlerinin ortak özelliği plan dışı olmalarıdır. Bu durum, planlı gelişme hayaline indirilen ağır bir darbedir. Plan umutlarına, bugüne kadar plan adına verilen emeklere, İstanbul'a yazık olmaktadır.

15 Haziran 2002'de Cumhuriyet'teki yazımın başlığı "Üçüncü Köprü Sevdası" idi. Ama anlaşılıyor ki, 3. köprü, sevda değil, bir tutku, daha ötesinde takıntı...

3. köprü takıntısına "karayolu tünelleri" eklendi: "Yedi tepeye yedi tünel." Etütsüz, projersiz tüneller için İstanbul Valiliği'nin 10 Şubat 2006 tarihli talebi ile 8 Mart 2006'da ihale kararı alınıyor ve hızla yapıma geçiliyor. Her gün değişen güzergahların uzunluğu da günbegün artarak 150 km'yi aşmış bulunuyor. Yalnız otomobillerin Boğaz'ı geçmesi için öngörülen tünel de akıl almaz bir aceleyle ihale aşamasına getirilmiş bulunuyor. Oysa, tüp tünelle Boğaz'ın demiryolu ile geçiş projesi (Marmaray) sona yaklaşıyor. Bu aşamada, ne pahasına olursa olsun otomobillere Boğaz'ı geçime telaşım, olumlu yorumlamak olası mıdır? Ne yazık ki, bu önemli gelişmeler kamuoyunun ve ilgili sivil toplum örgütlerinin bilgisi dışında gelişmektedir.

7 Ağustos Salı günü, Cumhuriyet'te "Topbaş'ın 3. köprü ısrarı" başlığı altında İBB Başkanı'nın "İstanbul'un köprülerine ihtiyacı var. 2012 yılına geldikimizde 3. Boğaz köprüsü belki bitmiş olacak" sözleri yer alıyordu. Sayın Topbaş'ın, İstanbul'un köprülerine ihtiyacı olduğu görüşü acaba hangi plana ve hangi etüde dayanmaktadır? Artık onlara sorulmadan İstanbul'a çivi çakılmayacak diyerek oluşturduğu ve planlı gelişme adına umut yaratan İMP (İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi)'nin 1/100 000 ölçekli çevre düzeni planı İBB Meclisi'nce oybirliği ile onaylanmıştır. Bu planda 3. köprü yer almamaktadır. Halen sürmekte olan planlama sürecine ise bugüne değin ne köprü ne de tüneller girebilmiştir.

Transit taşımalara yönelik olarak Karadeniz sahil yolunun Avrupa ile bağlantısının 3. köprü ile sağlanacağı ileri sürülmektedir. Oysa transit trafiğin Boğaz köprü geçişlerindeki Karayolu köprü ve tünel girişlerinin ortak özelliği plan dışı olmalarıdır. Bu durum, planlı gelişme hayaline

indirilen ağır bir darbedir. Plan umutlarına, bugüne kadar plan adına verilen emeklere, İstanbul'a yazık olmaktadır. Plan dışı bu girişimlerde 1/100 000 ölçekli plan şöyle dursun, plan strateji ve ilkelerine bile uyum kaygısı bile duyulmamıştır. İstanbul için, raylı sistem ağırlıklı, denizyolunu en etkin biçimde kullanan ve otobüslerle desteklenmiş bir toplu taşıma sisteminin oluşturulmasında başka bir çözüm bulunmamaktadır. O halde, planlı olarak toplu taşımayı etkinleştirme ve bu amacı destekleyecek biçimde otomobil kullanımını normalleştirme (yani özendirme hatta caydırma) çabalarını dışındaki gelişmeleri onaylamak olası değildir.

Karayolu köprü ve tünelleri, çözüm olmak bir yana sorunları ağırlaştıracaktır. 1973 yılında işletmeye açılan Boğaziçi Köprüsü'nün kapasitesine 1996 yılında erişilebileceği karayolu tünelleri ve köprüleri, toplu taşımadan başka seçeneği olmayanlara değil, otomobil sahiplerine yöneliktir. Bu nedenle ulaştırmanın hakçılık ilkesine aykırıdır. Ne var ki, sonuçta otomobil kullanımını ve tıkanıklıkları artıracak bu köprü ve tüneller otobüs işletmeciliğini olumsuz etkileyecektir. Öngörülmüşken 1978 yılında 2. köprü, yapımı gündeme gelmiştir. İkinci köprü'nün kaderi de aynı olmuş kısa sürede kapasitesine erişmiştir. Yani karayolunda yaratılan kapasite, kısa sürede talebini yaratmakta, trafik sıkışıklığı denilen sorunu, bir üst düzeye taşımaktan başka işe yaramamaktadır.

1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün, 1989 yılında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün işletmeye açılmasından sonra, yolcu ve taşıt geçişleri, bu köprülerin insanların ulaşımına değil, taşıtların geçişine yaradıklarını göstermektedir. Şöyle ki; 1972 yılına göre, 2007 yılında Boğaz'dan taşıt geçişi 30.0 katına çıkarken yolcu sayısı 4.0 katına bile çıkmamıştır. 3. köprü, 1. ve 2. köprüyle zaten önemli ölçüde azaldıklarını gördüğümüz ormanlara yeni bir saldırı anlamını taşıyacaktır. Yani solüğümüz iyice kesilecek, küresel ısınmaya hız kazandırılacaktır.

Karayolu tünellerine kaynak sağlanması amacıyla, en yoğun ulaştırma eksenleri üzerinde kuleler dikilmesi projeleri ise düşündürücüdür. Karayolu tünelleri kentin yerleşim dolusunu etkileyecektir. Boğaz otomobil tünelinin, tarihi yarımada

verebileceği zararlar, ne yazık ki düşünülüyor.

Son yıllardaki kazalar ve yangınlar karayolu tünellerinin ne denli riskli olduklarını ortaya çıkarmıştır. 1999 yılında Mont Blanc Tüneli'nde meydana gelen yangında 39, Taurn Tüneli'nde 12 ve 2001 yılında Saint Gothard Tüneli'nde 11 can kaybı olmuştur. Birinci olaydan sonra Fransız Parlamentosu'nda bir bilimsel rapor bağlamında karayolu tünelleri için önlemler öngörülmüştür. 2002 yılında AB Komisyonu'nun önerisi üzerine 2004 yılında AB Parlamentosu tarafından karayolu tünelleri için çok önemli altyapı ve işletme önlemleri uygulamaya konulmuş bulunmaktadır. Bu durumda karayolu tünellerindeki yatırım ve işletme maliyetlerinde ciddi yükselmeler meydana gelmiştir. Boston'da 12 km . uzunluğundaki tünel 16.5 milyar dolara tamamlanabilmiştir. Paris'te 7.5 km. uzunluğundaki tünelin maliyeti 2.23 milyar Avro dolayındadır.

İstanbul'daki tünellerin kilometresi için 10-15 milyon dolardan söz edilmesi, gerekli yapısal önlemlerin alınıp alınmadığı kuşkusunu uyandırmaktadır. Boğaz otomobil tüneli, zaten hem havalandırma hem de güvenlik gerekleri açısından çok önemli sorunlar yaratmaktadır. Şu anda yapılmakta olan tünellerin etütlerindeki yetersizlik, İTÜ Taşkışla Yerleşkesi'nde ve bazı bölgelerde çatlaklar oluşmasına neden olmuş, birçok binanın boşaltılmasını gerektirmiştir. İşletme daha sorunlu ve risklidir. Çok pahalı yatırım ve işletme önlemlerine karşın, güvenlik sonunda sürücülerin davranışına bağlı kalmaktadır. Plansız olarak yürütülen karayolu köprü ve tünel girişimleri, İstanbul'un ulaştırma sorunlarına çözüm değildir. Karayolu tünelleri ulaşımaya yarar sağlamayacağı gibi önemli bir tehlike potansiyeli oluşturacaktır.

Bu nedenle, eldeki ek kaynakların da tümüyle raylı sisteme yönlendirilmesi, tartışmasız en akılcı ve doğru çözümdür. O halde yapılması gereken, tünel yapımını durdurmak, 3. köprü ile Boğaz otomobil tünelinin gündemden çıkarmak ve gerçek planlı gelişim yoluna girmek. Yoksa İstanbul'a yazık olacaktır.

Prof. Dr. Güngör EVREN
Cumhuriyet – 03.10.2007

150 yıllık demiryolu deneyiminin yansıması için,

Asya-Avrupa kesintisiz demiryolu ulaşımı için,

Araç değil insan odaklı bir ulaşım için,

Banliyö güzergâhında bulunan tarihi ve kültürel mirasın yağmalanmaması için,

Haydarpaşa'nın trenlere ve halka kapanmaması için,

ve yüzyılın projesi Marmarayın yüzyılın yanlışına dönüşmemesi için

Yürüyoruz.



NEDEN RAYDA YÜRÜYÜRÜZ..?

Marmaray nedir ?; 20/30 yıl öncesinde projelendirilen ve amacı uluslar arası ve şehirlerarası yük yolcu taşımacılığını transit olarak yaparken, şehir içi ulaşımına da katkı sunması düşünülen bir projeydi. Bu günün İstanbul'unda 30 yıl öncesine göre oluşan değişiklikler, deprem riskinin artması ya da fark edilmesi, nüfus artışı, şehrin yerleşiminin kuzeye kayması, yeniden planlama gerektirmektedir. Güzergâhın zaten var olan banliyo güzergâhının üzerinde planlanması, tüp geçişin iki yol olması, TCDD'nin taleplerinin dikkate alınmaması, bilim adamlarının önerilerinin dikkate alınmaması gibi nedenler yetersizliğin göstergesidir. Marmaray projesi tüp geçişler uzantısında güncellenerek yeniden planlanmalıdır.

Neresine Karşıyız?; Tüp geçiş öne çıkarılarak, güzergah tartışılmıyor. Güzergah nüfus yoğunluğunun hareketinden ve özellikle toplu taşıt kullanımının kuzeyde olması nedeniyle yanlıştır. Elbette şehrin her tarafı metro ağıyla donatılmalıdır. Ancak ana arter olarak, örneğin şu anki E-5 güzergahı gibi halkın kısa sürede ulaşabileceği bir bölüm belirlenmelidir.

Bugün iki yol olan Gebze- Halkalı arası üç yola çıkarılacaktır. Ve yolcu akışı E-5 ten olacağından bu yük tıkanıklığa sebep olacaktır. En az iki yıl sürecek inşaat döneminde, bu gün bile tıkanan karayollarında çekeceği eziyet halkımızın kârı olacaktır.

Proje tamamlandığında TCDD'nin elinde tek yol kalacak. Tüp geçişte iki yol olup ancak Marmaray'a cevap vereceğinden; hızlı tren, bölgesel yolcu trenleri (Adapazarı ekspresi gibi) şehirler arası ve uluslar arası yük ve yolcu trenlerini Gebze- Halkalı bölgesi dışına

öteleneyecektir. Yani tüp geçişe evet hatalı güzergaha hayır..

Bu projede TCDD yoktur.

Bilim yoktur.

Emekçiler yoktur.

Öngörü yoktur.

Bu projede IMF,IMP vardır.

Rantsal Dönüşüm vardır.

Kamu kurumlarının tasfiyesi vardır.

Otel, Motel, Kongre merkezi vardır.



Önerimiz Anadoluray'ın Gebze'ya kadar uzatılmasıdır. Halen inşaatı devam eden ve Kadıköy- Kartal arası yapılan Anadoluray tüp geçişle birleştirilmeli, Gebze'ye kadar uzatılmalı, Avrupa yakasında da benzer bir güzergah izlenmelidir. Bu haliyle hem inşaat dönemindeki sıkışıklık yine TCDD'nin banliyo trenleri ile atlatılabilecek, hem de ulaşım çözümleri sağlanmış olacaktır. Önerimiz doğrultusunda proje tamalandığında; TCDD şimdiki güzergahında daha seri ve sıklıkta şehirlerarası ve şehiriçi her türlü tren işletmeciliğini yapabilecektir.

Neden bu Güzergah?; Bir proje yapılırken halkın, çalışanların, kurumların ve ülkenin yararı aranmalıdır. Marmaray projesi ile TCDD'nin elinde olan arazilerin ulusal ya da uluslar arası sermaye gruplarının projelerine sunulacağını düşünüyoruz. Ve yukarda bahsettiğimiz şekliyle de halkın yararı değil, İstanbulu sunacakları yeni sahiplerinin çıkarları ve istekleri düşünülmektedir. İETT garajı, AKM, Muhsin Ertuğrul Sahnesi satışları gibi, halkın ve ülkenin yararları düşülmeyecektir. Zaten özelleştirilmenin kendisinde halk yararı yoktur.

NE İMF NE İMP. Artık yapılmakta olan hiçbir projede halkın yararı düşüldüğünü zannetmiyoruz. Bu projede İstanbul'u parası olana sunma ve hazırlama projesidir. Halkı ve emekçileri dışarı atma projesidir. İMF projesidir. İMP (İstanbul Metropolitan Planlama Bürosu) projesidir

HİÇBİR ŞEY İÇİN GEÇ DEĞİLDİR.ŞİMDİ ÖRGÜTLÜ MÜCADELEMİZDE YÜZYILIN YANLIŞINI ÖNLEME ZAMANIDIR..

Farkında mısınız?

Her yıl ülkemizde trafik kazaları sonucu

Binin üzerinde çocuk hayatını kaybetmekte,

Binlercesi sakat,

Onbinlercesi boynu bükük kalmaktadır.

Henüz vakit varken,

"önce güvenlik" ilkesini temel alan

Demiryolu ağırlıklı-kamusal bir ulaşım hizmetiyle

Onu trafik canavarından kurtarabiliriz."



HENÜZ VAKİT VARKEN

YÜZYILIN PROJESİ

MARMARAY



**YÜZYILIN YANLIŞINA
DÖNMESİN**

**Yüzyıllık Haydarpaşa
Halka ve Trenlere Kapanmasın !**