

Haydarpaşa Garı Anadolu'dan göçen birçok insanın denizi ve vapuru ilk gördüğü yerdir. İstanbullunun her gün vapurdan trene, trenden vapura şehrin yıpratıcı trafiği içinde nispeten rahat yolculuk etmesine yarayan bir sistemin temel ve tarihsel bir aktarma noktasıdır. Tren bölümü az bir yatırımla çok konforlu hale getirilebilecekken, durduk yerde Haydarpaşa Garının alışveriş merkezi ya da otel olması şehirde yaşayan çoğunluğun içine sinen bir şey değildir. Vedat Tek'in tasarladığı güzelim iskelesi, aşınmış merdivenleri, Gar Lokantasıyla Haydarpaşa İstanbullunun, "en çok bizim, en çok benim" dediği bir şehir parçasıdır.

MARMARAY PROJESİ ÜZERİNE

Bu şehirde nasıl yaşayacağız?

YAZI **AHMET AKŞİT**

Toplumsal Tarih Dergisi Yayın Yönetmeni

FOTOĞRAFLAR **GANI ÇULHA**

Bu yazının konusu 18 Ağustos - 2 Eylül 2006 tarihleri arasında Karşı Sanat galerisinde açık kalan "Haydarpaşa 0 Noktası" sergisi; 2006 Eylülünün son günlerinde Haydarpaşa Garında yapılan "Haydarpaşa Güncesi" etkinliklerinden; 26 Kasım 2005'te Mimarlar Odasının İstanbul şubesinin düzenlediği "Küreselleşen İstanbul ve Haydarpaşa" adlı forumun bant çözümlerinden oluşan kitapçıktan edinilen izlenimlerden ve bunlar üzerine geliştirilen birkaç fikir kırıntısından oluşuyor. Böyle bir yazıyı yazmak açıkçası benim için çok geliştirici oldu zira başlangıçta bu konuyla ilgim sadece liman bölgesi için planlanan 7 gökdelenli projeye duyduğum

teпкиyle sınırlıydı. Haydarpaşa'nın otel veya alışveriş merkezi yapılması planlarına tabii ki tepki duyuyordum, fakat gar olarak fonksiyonunun tüp geçitin yüzeye Haydarpaşa civarında çıkmasının teknik olarak mümkün olmadığı için bittiğini düşünüyordum. Her ne kadar esas ilgi alanım şehircilik olmasa da İstanbul'da doğmuş büyümüş birisi olarak şehrin en sevgili yapılarından Haydarpaşa Garının geleceğiyle ilgili tartışmalara bu kadar uzak kalmış olduğumu fark etmek kişiyi utandırıyor.

Marmaray Projesine tepki gösterenler sendikacılardan mimarlara, çevrecilere,



Kadıköy tarafından alınmış bir Haydarpaşa fotoğrafı.

Fotoğraflar Karşı Sanat'taki "Haydarpaşa 0 Noktası" sergisinden alınmıştır.

edebiyatçılara şehrin tarihsel dokusuyla ilgili farklı kesimlerden bireylerden oluşuyor. Buna uygun olarak Karşı Sanat sergisinde ve Haydarpaşa etkinliklerinde demiryolcuların Haydarpaşası, garın insanların gündelik yaşamındaki yeri, Haydarpaşalı şiirler, bir ayrılık ve kavuşma yeri olan gardan alınmış fotoğraflar, tarih, mimari vs. öne çıkmış. Kendileriyle konuştuğumuzda Türkiye ölçüsünde birçok istasyonu ve benzer işyerini kaybeden demiryolu sendikacıları, doğal olarak tamirhaneleri, kreşi, depolarıyla Haydarpaşa gibi merkez bir işyerini kaybetmek istemediklerini belirtiyorlar. Geride kalan şehir halkı -bankacılar, gazeteciler, memurlar, esnaf- şehirlerin yeni düzeninde fabrika, tersane ve benzeri üretim merkezlerinin uzaklara taşınmasıyla eli iki ağızlı anahtar tutan bu insanları unutmak üzere neredeyse. Sendikacılar umutsuzca bu unutmaya da bir çare arıyor sanki.

MARMARAY PROJESİ

Marmaray, Anadolu yakasında Haydarpaşa Söğütluçeşme arasında Ayrılıkçeşmesi denilen noktada yerin altına girip boğazı denizin altından geçip, Kazlıçeşme'de yüze çıkıp tüpün ve bu tüpten geçen demiryolunun her iki yakada mevcut demiryolu hatlarına eklendiği sistemin adıdır. Sistem Üsküdar'da ve başka noktalarda yeraltı istasyonları kurmayı, mevcut rayları ve istasyonları modernize etmeyi de öngörüyor.

Boğazı demiryoluyla alttan geçen tüp projesi, yıllardır ulaşımda raylı sisteme öncelik verilmesini öneren kesimlerin savunduğu bir çözüm olmuştur. Sadece arabaların kullanabildiği boğazı geçen iki köprüden sonra Marmaray projesinin bu kesimlerin tam desteğini alması beklenebilecekken, projenin basına açıklanan ve açıklanmayan hali, durumu tam tersine döndürmüştür. Açıklanmayan diye bir tedbir koymak gerekiyor, zira bu projenin yürütülüş sürecinde -örneğin Haydarpaşa Liman alanının TCDD'ye devrini öngören kanunun meclisten geçirilişi ya da kamuoyuna projeye ilgili gayet kısıtlı olduğu halde birbirini yalanlayan bilgiler verilmesi- kamuoyuna doğal olarak ilgilendiği konularda bir türlü tatmin edici açıklamalar yapılmamıştır. Bu gizleme çabası karşısında insan ister istemez "açıklayamadıkları nasıl kötü bir şey var acaba" sorusunu daha sık soruyor.

Bence uzmanların projeyi kamuoyu önünde tartışmasını sağlayıp, buna göre İstanbul halkının hangi alternatife eğilim gösterdiğini tespit edip, projenin tadil edilmesini sağlamak ve Marmaray'a şu açılardan karşı çıkmak elzem gözüküyor.



1- Proje İstanbul halkının nispeten varlıklı yerleşimleri arasında mobilizasyon imkânı sağlarken, nüfusun daha yoğun olduğu, yoksul kesimlerin yaşadığı kıyı şeridinden uzak yerleşimlerin dışlanmışlığının altını çiziyor ve bu kesimlerin merkezlerden uzak tutulmasına hizmet ediyor. Merkezi metro sistemine eklemenecek tramvaylarla bu sorun hafifletilecek argümanı öne sürülse bile şu gerçek değişmiyor: Marmaray, İstanbul halkının çoğunluğunu değil nispeten varlıklı kesimleri taşımayı öne alıyor. Halbuki omurgası E-5 karayolunun altına veya ortasına oturtulacak yeni bir hatla hem nüfusun daha



yoğun olduğu bölgeye hizmet verilmiş olur hem de projenin bu şekliyle yapılacak çalışmalardan dolayı mevcut hatların iki yıl hizmet dışı kalmasının önüne geçilirken, Haydarpaşa'da mevcut fonksiyonuna devam edebilir.

2- Marmaray projesi İstanbul şehrinin tarihsel kimliği açısından köprülerle kıyaslanamayacak bir öneme sahip, zira köprülerin tersine tüp geçit, Suriçi'ni Anadolu yakasındaki en eski iki merkeze bağlamaktadır. Çalışmalar sırasında rastlanan arkeolojik buluntular gerekli özenle korunup sergilenerek olsa, ve Haydarpaşa Garını fonksiyonsuz bırakmıyacak olsa bu bağlantının itiraz edilecek bir tarafı yoktur. Arkeolojik kurtarma kazılarında ne yapıldığını bilmek pek mümkün olmuyor çünkü bu çalışmaları yürütenler bilgi vermeye pek hevesli gözüküyorlar. (Yenikapı'daki metro ve Marmaray istasyon çalışmaları esnasında yapılan ve halen sürmekte olan arkeolojik kazılarla ilgili *Toplumsal Tarih* dergisine hazırladığımız bir röportaj için 15.09.2006 tarihinde İstanbul Arkeoloji Müzesi Müdürlüğüne başvurduğumuzda Müze Müdürü Sayın İsmail Karamut konuşabilmesi için bağlı bulunduğu kurumdan izin alınmasını istedi ve izin alındığı takdirde konuşacaklarının "tüm toplumu ilgilendiren bir devlet projesi olan Marmaray'ı" aksatmayacak bir içerikte olacağını baştan bildirdi. Biz bu ümit vermeyen başlangıçtan sonra her şeye rağmen Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel

Müdürlüğüne aynı tarihte başvurduk fakat henüz cevap alamadık. Bunlara ek olarak esas işi arkeoloji olan Sayın Karamut'un devletsel ve toplumsal sorumluluğunun bizi rahatlattığını söylemem lazım.) Projenin Haydarpaşa Garını fonksiyonsuz bırakma meselesine gelince, bu karar insanların çoğunun sandığının aksine teknik bir zorunluluktan kaynaklanmıyor. DLH (Demiryolları, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü)'nin daha evvel basın için hazırladığı broşürde de görüldüğü gibi Ayrılık Çeşmesi (Nautilus önü)- Haydarpaşa - Üsküdar arasında bir üçgen oluşturarak trenlerin Haydarpaşa'ya ulaşmasını ve vapurları karşılamasını sağlamak mümkün. Böyle bir yola ya projenin maliyetini düşürmek amacıyla ya Haydarpaşa'nın otel, alışveriş merkezi vs. şeklindeki kullanımının parasal getirisi düşünülerek ya da kamuoyuna açıklanması mahzurlu olabilecek başka bir sebepten gidilmiş olabilir. Hangi sebeple bu yola girilmiş olursa olsun, Haydarpaşa Garı Anadolu'dan göçen birçok insanın denizi ve vapuru ilk gördüğü yerdir. Birçok İstanbullunun her gün vapurdan trene, trenden vapura şehrin yıpratıcı trafiği içinde nispeten rahat yolculuk etmesine yarayan bir sistemin temel ve tarihsel bir aktarma noktasıdır. Tren bölümü az bir yatırımla çok konforlu hale getirilebilecekken, durduk yerde Haydarpaşa Garının alışveriş merkezi ya da otel olması şehirde yaşayan çoğunluğun içine sinen bir şey değildir. Vedat Tek'in tasarladığı güzelim

Ayrılık Çeşmesi

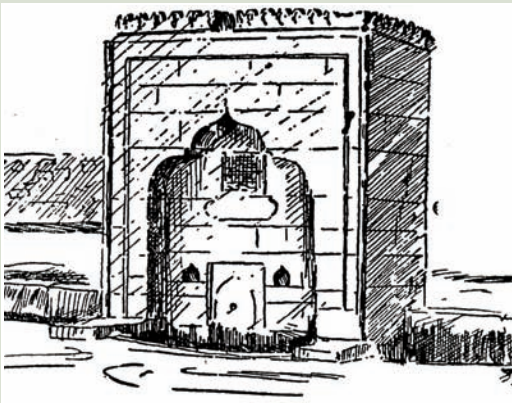
Marmaray'ın planladığı tünelinin Anadolu yakasında yüzeye çıkacağı nokta olduğu söylenen Ayrılık Çeşmesi ve Sokağından izlenimler:

Çeşmenin durumu ve adının çağrıştırdıkları insanı buralarda olabilecekleri düşününce daha bir çarpıyor. Ayrılık Çeşmesinin

üstünde bulunduğu kaldırımın zemini yıllar içinde kademe kademe yükseldiğinden çeşmenin vaktiyle suyunun aktığı delik-musluğunu sormak İstanbul koşullarında en azından saflık olur- neredeyse zemin seviyesinin altında kalmak üzere. Çeşmenin önünde bulunduğu ve zaman içinde iskan bölgesinde kalmış olan eski Osmanlı mezarlığı demiryolu ile Nautilus'un

önünden geçen karayolunun arasına sıkışmış bir şerit halinde uzayıp gidiyor. Çeşmenin adını verdiği Ayrılık Çeşmesi Sokağı da, mezarlık ile demiryolu arasına sıkışmış. Kırım Harbi sırasında bu sokakta, Selimiye'de kalan İngiliz askerleriyle para karşılığı ilişkiye giren hanımlar yaşamış. Sokak yaklaşık 150 metre boyunca bir tarafında bir veya iki katlı evler, evlerin karşısındaki kaldırımda her

evin bakımını yaptığı 2-2,5 metre uzunluğunda tarhlar, içinde çiçeklerin, ağaçların, domates fidelerinin sıkıştığı türlü nebatat ile uzayıp gidiyor. Çeşmesi, evleri, mezarlığı, mütevazı insanları, istendiğinde şehrin geri kalan kısmına ulaşmaya yarayan Haydarpaşa İskelesi ve Garı, eskinin de izlerini taşıyan bir İstanbul mahallesi, Marmaray'ı bekliyor.



Reşat Ekrem Koçu'nun *İstanbul Ansiklopedisi*'nde çeşmenin 1950'lerdeki durumu. Çizim Reşad Sevinçsoy



Çeşmenin 1993'te çıkan *Tarih Vakfının İstanbul Ansiklopedisi*'ndeki fotoğrafı. Yalak taşları kaybolmuş.



2006 Eylül sonu. Zemin daha da yükselmiş, çeşmenin deliği kaybolmuş. Fotoğraf Ahmet Akşit



DLH'nin daha önce yaptığı projede Haydarpaşa'nın gar olarak fonksiyonu devam ediyor. Soldaki son projede ise haritada Haydarpaşa gözüküyor.

iskelesi, aşınmış merdivenleri, Gar Lokantasıyla Haydarpaşa İstanbul'unun, "en çok bizim, en çok benim" dediği bir şehir parçasıdır. Çok geç olmadan İstanbul, Haydarpaşa'nın geleceğini tartışılır olmaktan çıkarıp gar ve iskele olarak fonksiyonunun devamını garanti altına almanın bir yolunu bulmalıdır.

3- Garın otel yapılması kadar berbat başka bir plan da Haydarpaşa Liman bölgesi için düşünülen, muhtemelen limanı taşıyacak bir yer bulunamadığı için henüz kesinleşmeyen, 7 gökdelenli projedir. Bu proje mevcut 1.000.000 metre karelik alanı kullanmaktan başka 340.000 metre kare denizi doldurarak bölgeyi "Dünya Ticaret Merkezi ve Kruvaziye Liman" haline dönüştürmeyi öngörüyor. Plan notlarında bahçe, park, çocuk bahçesi, oyun ve spor alanları, otopark alanları ve ada içi yolların kamuya terk edilmeyeceğinden bahsediliyor. Dünyadan burası için tasarlanan lüks ötesi mekanlara para yetiştirebilecek bir nüfusu toplamayı planlayan proje, burada yaşayacakların güvenliğini de düşüncü olacağı ki bölgeyi İstanbulluların kullanımına kapatıyor. Şehrin hiçbir bölgesi için böyle bir şeyi kabul etmek mümkün değil, ama Suriçi'ni tam karşıdan gören 1.340.000 metre kareyi kamuya kapatıp, o bölgenin arkasındaki yerleşimi ve tarihi binaları adeta ezen gökdelenlere izin vermek, bu şehrin başka bölgelerine göz dikmiş benzer iştahları da kabartacaktır.

Esasen problem kara sermayenin şehir merkezini işgal girişiminden ve şehrin tarihsel mekânlarının ve hatta metronun sermayenin ihtiyaçlarına göre düzenlenmesinden başka, şehirde "Nasıl insanca yaşanır?" sorusuna verilecek cevapla da ilintili. İstanbul'da orta sınıf, sosyal uçurumun derinleşmesinin de neticesinde gitgide kapısında güvenlik görevlilerinin beklediği yüksek duvar veya tellerle çevrili siteleri tercih eder oldu. Böyle sitelerde oturma imkânı olmayan çoğunluk giremediği için "güvenlikli" olan adacıkların kapısında "güvenliği" dışarıdaki çoğunluğun gençleri sağlıyor. Bu "güvenlikli" yaşamla tanışık olan orta sınıftan, bu projeyi tolere edenler

çıkacaktır. Böylece bu sitelerin en büyüğü, en yüksek duvarlısı, en haksız inşa edilebilir. Fakat İstanbulluların çoğunun bu kadar çok uçurumla, bu kadar çok haksızlıkla sitenin içinde de dışında da huzurla yaşamanın mümkün olmadığını göreceğini düşünüyorum.

Birkaç yıl önce Viyana'da iken Wiener Linien'nin (Viyana İETT'si denebilir, ama tabii ki şehrin ulaşımını daha çok raylı sistemlerle sağlıyor) "Şehir sana ait" diye bir kampanya sloganı kullandığını hatırlıyorum. İşçi hareketinin geleneksel olarak güçlü olduğu Viyana'da garları otel yapmak veya şehrin en güzel bölgelerini kamuya kapayıp gökdelen dikmek gibi fikirleri kimse aklına getirmez. Şehrin ormanları, parkları, Tuna kıyıları, garları vs. tüm kamu alanları her kesimden Viyanalıları gerçekten açıktır ve insanların kullanımı için bakımlıdır. Son metrolarda, geç

Sitelerinin kapısındaki güvenlik elemanlarıyla "güvenlikli" yaşamla tanışık olan orta sınıftan bu projeyi tolere edenler çıkacaktır. Böylece bu sitelerin en büyüğü, en yüksek duvarlısı, en haksız inşa edilebilir. Fakat İstanbulluların çoğunun bu kadar çok uçurumla, bu kadar çok haksızlıkla sitenin içinde de dışında da huzurla yaşamanın mümkün olmadığını göreceğini düşünüyorum.

saatlerde ıssız parklarda yalnız dolaşan Viyanalı hanımları görebilirsiniz; şehir herkes için güvenlidir, kapısında güvenlik bekleyen siteler bulamazsınız. Başbakanı diğer insanınlar gibi koltuğunun altında dosyalar yaya olarak işine giderken görebilirsiniz. Kısaca şehir insanı dışlamaz .

Viyana örneğini şunun için veriyorum: Şehir bizimdir; garlarımızı, limanlarımızı, vapurlarımızı kara para aklama derdinde olan çevrelere devretmeden, tam da tersine herkese ait alanları artırarak, dışlanmayı önleyerek, herkesin güvenli yaşamasını sağlayabiliriz. Bunu yapabilen şehirler var.