

**CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkür ederiz. Buyurun.

**Prof. Dr. ZERRİN BAYRAKDAR**  
(Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi)-

Sayın Başkan, değerli katılımcılar; oturunun son konuşması, fazla uzun değil, vurgulayacağım bazı hususlar var. Ben burada söyleyeceklerimi 1992 yılında banliyöyle ilgili yaptığım bir çalışmada da ifade etmiştim, ancak bizim söylediklerimiz pek kal'e alınmıyor, ama ben bir kere daha tekrarlayacağım burada.



Kentlerde yaşanan ulaştırma sorunlarının çözümü, kentlerde yaşayan kişilerin hiç değilse ev-iş yolculuklarında bireysel taşımacılıktan uzaklaştırılmalarının sağlanmasıyla mümkün olabilir. Bunun için yeterli düzeyde konfora ve hıza sahip toplu taşıma sistemleri yaygınlaştırıldıktan sonra, kişilerin bu sistemleri kullanmaları için birtakım fiziki zorlamaların, idari tedbirlerin alınması gereklidir. Aksi takdirde, kişiler otomobil kullanmayı seviyorlar, aktarma yapmaktan da hiç hoşlanmıyorlar diye sürekli bireysel taşımacılığı yönlendiren yatırımlar, yani katlı kavşaklar, yeni yollar, ve yeni köprüler, maddi durumu ne olursa olsun kentte yaşayan tüm kişilerin yaşam standartlarını düşürmektedir.

Kent içindeki ulaşımda amaç, araçların değil, yolcunun taşınmasıdır. Marmaray Projesi de bu amaca hizmet edecek bir projedir. Marmaray Projesi'nin hayata geçirilmesiyle bir yandan Boğaz'ın ayırdığı mevcut ana hat demiryolu sistemi ve İstanbul'un metro sistemi sürekli hale gelecek; diğer yandan, iki yakada bulunan banliyö hatları bütünleşecek ve çağdaş bir yapıya kavuşarak İstanbul kentiçi trafiğine önemli düzeyde hizmet verecektir.

Burada altının birkaç kere çizilmesi gereken bir husus var, onu belirtmek istiyorum. Bu da, Boğaz'ın Marmaray gibi yüksek kapasiteli bir ulaştırma türüyle geçilmesiyle, Boğaz'da yeni bir köprü yapılmasına gerek kalmayacağıdır. Ama hala boğaza yeni köprüler yapmak için uğraşanlar var. Ben bunu kulaklarımla da duyduğum için söyleyeyim: Biliyorsunuz, karayolculardan oluşan bir köprü lobimiz var, bu lobi Başbakanın "kuzeye yapacağım" dediği köprünün yerinin doğ-

ru olmadığını, mutlaka Arnavutköy'e yapılması gerektiğini gösteren bir rapor hazırlamış ve bu raporu niçin bilinmez Cumhurbaşkanı'na da sunmuştur. Onlarla bir toplantıdaydım ve söyledikleri şuydu: "Eğer Marmaray Projesi başlar da biterse, biz artık köprü yapamayız. Onun için yapacağımız tek şey, Marmaray Projesi başladığı ve dikkatlerin oraya yoğunlaştığı sırada 3 üncü köprüyü gündeme getirip yapmalıyız, aksi halde bir daha köprü yapma fırsatını kaçıırız." Dolayısıyla herkez boğazın Marmaray gibi yüksek kapasiteli bir sistemle geçilmesi ile yeni bir köprüye gereksinim olmadığını düşünebiliyor, ama ne tür bir menfaat için köprü yapılmasını istiyor bunu anlayamıyorum.

Marmaray Projesi'yle yaratılan yüksek kapasiteden gerektiği şekilde yararlanılabilmesi ve maliyetin de gereksiz yere artmaması için, yapım aşamasında birtakım önlemlerin alınması gerektiğine inanıyorum ve inandığım bu önlemleri sıralamaya çalışacağım.

Burada gördüğümüz harita, Belediyenin sitesinden indirilmiştir. Maviyle çizilenler karayolu, diğerleri raylı sistemler, yani Belediyenin yapmayı planladığı raylı sistemlerdir. Marmaray'ın tüp geçidi ihtiva eden kesimi haricinde kalan Yedikule-Halkalı ve Söğütlüçeşme-Gebze arasında bulunan güzergahta hat sayısı üçe çıkarılarak, üçüncü hatta TCDD tarafından bölgesel trenlerin ve ana hat trenlerinin çalıştırılması planlanmaktadır. Hat işletme bakımından, 2.14 dakika sıklıkla tren çalışabilecek özelliktedir. Dolayısıyla bu kadar yüksek kapasiteli kesim TCDD'nin işletmesi içinde yeterli olabilir. Şöyle ki: İstanbul varışlı ana hat trenlerinin tümünün Anadolu Yakasında Söğütlüçeşme ya da Haydarpaşa'ya, Avrupa yakasında da Yedikule ya da Sirkeci'ye kadar gelmesi gerekmez. Bu trenler, yolcularını Asya Yakasında Gebze'de, Avrupa Yakasında ise Halkalı'da veya İspartakule civarında Marmaray'a aktarabilirler. İstanbul için pik saat olarak belirlenen 07.00-09.00 ve 17.00-19.00 saatleri içinde bile yolcu durumuna göre bir yönde 2 ya da 3 bölgesel trenin banliyö trenleriyle birlikte çalıştırılması mümkündür. Yani pik saat aralığında banliyö trenleri çalışırken, araya bölgesel trenleri koyabilmek mümkün olabilir. Yük trenleri de yolcu sayısının çok azaldığı gece saatlerinde çalıştırılabilir. ORER üzerinde yaptığımız çalışmalarda da, bunun mümkün olduğunu gördük.

Marmaray Projesi'yle birlikte gündemde yer alan ve eski adıyla Kartal-Harem, yeni adıyla Tuzla-Kadıköy raylı sistemi olarak projelendirilmekte olan hafif metro hattının İbrahimağa'da yapılacak istasyonda Marmaray'la farklı kotta kesişeceğini sabah oturumunda öğrendik, ben bu bilgileri bu konuşmam için bilgi toplarken öğrenmiştim ve sunacağım önerileri de bu bilgilere göre geliştirdim. Yani bu iki raylı sistem aynı kotta kesişmiyor. Ben diyorum ki, Tuzla-Kadıköy Hafif

Metro Sistemi projesinde değişiklik yapalım, -çünkü daha ortada yapılmış bir şey yok ve henüz proje aşamasında- ve Tuzla- Harem hattı olarak yapılmasını önerdiğim hattın Söğütlüçeşme civarında ve Tuzla'da Marmaray'la aynı kotta birleşmesini sağlayalım ve yüksek standartlı ana hat olarak inşa edelim. Dolayısıyla mevcut banliyö güzergahında üçüncü hattı yapmayalım ve ana hat trenlerini Söğütlüçeşme ile Tuzla arasında yapılmasını önerdiğim bu hatta alalım. Bu hattın Harem'e kadar uzatılmasıyla da demiryolunun denizle bağlantısı da sağlanmış olacaktır. Sözkonusu projede yapılacak bu değişiklikle İstanbul ulusal demiryolu ağına ikinci bir hatla bağlanmış olacaktır.

Böylelikle gelecekte demiryolu üzerinde olabilecek trafik artışıını karşılayacak bir imkân da yaratılmış olacaktır; çünkü daha şimdiden TCDD yetkililerinin ayrılan üçüncü hattın yetersiz olacağını düşüdükleri için yaklaşık 4 kilometrede bir hattı 4'e çıkaracak bir planlama içinde olduklarını biliyorum. Marmaray konusundaki çalışmalarda, istasyon binalarının yerinden kaldırılması ve yerlerinin değiştirilmesinden söz edilmektedir. Sonra hepinizin bildiği gibi, Söğütlüçeşme'yle Bostancı arası, çok yoğun bir yerleşimin içinden geçmektedir. Dolayısıyla bu yoğun yerleşim içinde gerek inşaatın ve gerekse üç hatlı işletmenin yapılması çok zor olacaktır. Bunun için Marmaray kesimi 2 hatlı olarak yapılmalı ve Tuzla-Kadıköy arasında yapılması planlanan hafif metro standardı yükseltilerek ve güzergahında da yukarıda önerilen değişiklikler yapılarak ana demiryoluna hizmet verecek şekilde inşa edilmelidir.

Diğer bir önerimde İstanbul için planlanan raylı sistem projeleri ile ilgili. Bu raylı sistem projelerinin ne kadar detaylı araştırıldığı bilmiyorum. Maliyetleri



çok yüksek olan bu çalışmaların çok detaylı olarak yapılması gerekiyor diye düşünüyorum. Örneğin Ümraniye'yi Üsküdar'a bağlayan raylı sistemin Altunizade-Üsküdar arası çok büyük maliyetli bir kesim. Ümraniye'nin Üsküdar'a bağlantısını Ümraniye'yi Tuzla'dan gelen raylı sisteme bağlayarak Marmaray üzerinden Üsküdar'a bağlanmak mümkündür. Yani yapılacak bağlantıların yatırımı çok arttırmayacak şekilde planlanması gerekir.

Yine önereceğim diğer önemli bir husus; Marmaray'ın işlevini yerine getirebilmesi için, bu sistemin işlevini arttıracak raylı sistemlerin de bu sistemle beraber hizmete girmesidir. Bunlar sırasıyla, Tuzla-Kadıköy (ki bana göre o Tuzla-Harem olmalı ve Söğütlüçeşme'ye de bağlanmalıdır), Yenikapı-Ayazağa ve Ümraniye'yi Tuzla-Kadıköy hattına bağlantıyı sağlayacak raylı bağlantılardır. Bu hatların Marmaray'la birlikte işletmeye açılması sağlanmalıdır. Aksi takdirde Marmaray, İstanbul'da beklediğimiz ulaşım rahatlığını sağlayamaz.

Marmaray ve önerdiğim bağlantıların hizmete girmesiyle İstanbul'un Sirkeci, Eminönü, Taksim, Üsküdar, Kadıköy gibi merkezi bölgelerine otomobil girişleri zorlaştırılmalı. Bunun için, bu bölgelere otomobil girişi paralı hale getirilmeli, park alanları azaltılmalı, mevcut park alanlarında da ücretler çok yüksek tutulmalıdır.

İstanbul'da trafik sorunu yaratan yapılanmalardan kaçınılır, ulaşım sorunu çözülmemiş yapılaşmalara izin verilmez ve Marmaray Projesi, yukarıda açıkladığım öneriler doğrultusunda işletmeye açılırsa, Marmaray'la birlikte İstanbul'da yaşamın kalitesi de artacaktır diyor ve hepimizi saygıyla selamlıyorum.

### **CEMAL GÖKÇE –**

Çok teşekkür ederim Sayın Bayrakdar. Söz sizin. Söz almak isteyenler? Buyurun.

### **Doç. Dr. GÜL AKDENİZ-**

Ben Marmaray Projesi'ne ilişkin genel düşüncelerimi belirtmek istiyorum, ufak birtakım gözlemlerim de oldu. Aslında ben bunu üçüncü Menderes uygulaması görüyorum, ikinci dönem de Dalan dönemiymiş. Tarihi eser açısından ve tarihi istasyonlara büyük bir saldırı söz konusu ve ben, bunların taşınarak kurtarılacağına asla inanmıyorum. Zaten Türkiye'de restorasyonun durumu ortada, yani gerçekten sağlıklı restorasyonun yapılabildiği bir tane örnek bile bulamazsınız. Ben-

ce yeterince ön araştırmaları yapılmadan, en tarihi alanlara bir saldırı söz konusu. Bunlardan biri Üsküdar; Üsküdar'ı gördüm ve gerçekten çok ilgi çekici bir yer ve belki de böyle bir tabakhane örneği Türkiye'de tek. Çağaloğlu, Sirkeci gibi hem Bizans, hem Osmanlı bakımından son derece değerli alanlara bildiğim kadarıyla, yani çok da iyi araştırmış değilim, ama Çağaloğlu'nda sırf 15 tane tabaka var, bütün bunlar imha edilecek. Ben diyorum ki, bu proje bir miktar daha ertelenebilse ve daha sağlıklı ön araştırmalar yapılıp, daha az tahrip görebilecek alanlara doğru kaydırılırsa... Demin Üsküdar'daki öneriyi gördüm, sahil dolduruyor. Zaten İstanbul'daki en büyük yanlışlardan bir tanesi ve İstanbul'un en güzel bölgelerinden bir tanesi olan sahillerin yok edilmesidir. Biliyorsunuz, Dalan bunu çok yaptı ve Üsküdar'ın kıyı şeridi değiştiriliyor, çok radikal çözümler, çok kökten çözümler. Ben şahsen bu haliyle bu projeye karşıyım, bunu ifade etmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

**CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkür ederim Sayın Akdeniz. Buyurun Sayın Gerçek.

**Prof. Dr. HALUK GERÇEK-**

Sayın Hüseyin Belkaya'yla Sayın İsmail Karamut'a iki soru sormak istiyorum. Tarihi yarımada içerisinde Yenikapı'da şu anda kazı çalışmaları devam ediyor, Anadolu Yakası'nda da Üsküdar'da çalışmaları var. Bir de esas Sirkeci, henüz orada bir çalışma başlamadı anladığım kadarıyla, o tam tarihi yarımada'nın ortasına da düşüyor ve en derin istasyon. Burada şu ana kadar ortaya çıkan buluntular ve Sirkeci'de de ortaya çıkma olasılığı olan buluntular göz önünde tutulduğunda, bir önceki konuşmacının da belirttiği gibi, çok önemli bazı arkeolojik ya da kültürel varlığın ortaya çıkması durumunda, güzergâhta bir değişiklik yapılması düşünülüyor mu?

İkincisi, tabi bununla ilgili çalışmalar, incelemeler bayağı bir zaman alacak, alması da doğal. Bunlar iş programında ne kadarlık bir sapmaya ya da gecikmeye neden olabilir, öyle bir öngörülerini var mı?

**CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkür ederim Sayın Gerçek. Sayın Cengiz Uncu, buyurun.

**CENGİZ UNCU (Yıldız Teknik Üniversitesi Ulaştırma Yüksek Lisans, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı)-**

Benim sorum Konsorsiyuma olacak, Japon meslektaşlarıma: Projenin uygulama aşamasının başlangıç tarihinin sunumlarından aldığıma göre bir sene öncesinde olduğunu söylediler ve projenin uygulama aşamasının bitiş tarihini de Nisan 2007 olarak söylediler. Nisan 2007 tarihine 2 seneden az bir zaman kaldı ve arkeolojik kazılar da bir senedir devam ediyor ve hâlâ devam edecek gibi görünüyor. Biz Türkiye’de 2 sene sonra biteceği söylenen ve 10 sene sonra biten birçok proje gördük. Kendileri, bu projenin iki sene sonra biteceğinin garantisini veriyorlar mı; veremiyorlarsa, bir B planları var mı?

Teşekkür ederim.

**CEMAL GÖKÇE –**

Ben de teşekkür ederim. Sayın Cem Özbay, buyurun.

**CEM ÖZBAY-**

Benim sorum da Konsorsiyuma: Projenin tüp tünel üretimi ve kendi konsorsiyumlarının takribi proje bedelini söyleyebilirlerse sevinirim. Sabahki oturumda Özmen Bey, 650 milyon Euro’luk finansmandan bahsetmişti. Yalnız o, ikinci kısım içindi, 80 trilyonluk da bir kamulaştırma ayrıldığı belirtilmişti.

Bir diğer soru, acaba projenin zamanında bitirilmemesi durumunda, ceza-i bir yaptırım konuldu mu, kontratlarında var mı?

Teşekkür ederim.

**CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkür ediyorum. Buyurun.

**GÜLTEKİN KIRIM (ENKA)-**

Benim sorum Sayın Bayrakdar’a olacak: Birkaç tane saptamasında ben de bazı görüşlerimi belirtmek ve ona sormak istiyorum. İlk başta Kadıköy yerine Harem’e bağlanmasını önermişti. Tahmin ediyorum, Kadıköy’e bağlanması, yolcu vapuruna yolcuları taşımak, onlara bağlantı yapmak adına düşünüldü. Harem’e

de, araba vurup var, oraya arabalar gitsin diye herhalde oraya düşünülmedi diye düşünüyorum. O ne düşünüyor, onu sormak istiyorum.

Ayrıca “Kadıköy’de park yerlerinin azaltılması” falan dedi. Peki, Kadıköylüler arabalarını nereye park edecek? Bu da bir sorun olacaktır. Diğeri ise, “Tuzla’dan gelen hattın Marmaray’la bağlantısı, Söğütlüçeşme’de bağlantı yapılsın, bu burada bitirilsin” dedi. Evet, bağlantı Söğütlüçeşme’de yapılabilir, ama son durak yine Kadıköy olmalıdır diye düşünüyorum. Orada bağlantı ve aktarım yapılır, fakat Kadıköy’e gelecekler, yine son durak olarak Kadıköy’e gelmelidirler. Şu anda Söğütlüçeşme İstasyonu’nun çok verimli çalışmamasının bir nedeni de Kadıköy’den uzak kalmasıdır. Yine Haydarpaşa da Kadıköy’ün dışında kaldığından, genelde Kadıköy’e gelenler treni tercih etmiyorlar. Bu konuda neler düşündüğünü sormak istiyorum.

Teşekkür ederim.

## **CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkürler. Müdür Bey, sizden başlayalım.

## **İSMAİL KARAMUT-**

Ben önce arkeolog olarak şunu itiraf etmek istiyorum: Hiçbir arkeolog, her şeyden önce arkeologlar, kendi hedeflediği, bilimsel olarak amaçladığı bir yerde kazı yapmayı düşünürler, bizim için en güzeli odur. Kurtarma kazılarını ben kişisel olarak söylüyorum, sevmem. Neden sevmem? Kurtarma kazıları, adı üzerinde, bir kurtarma kazısıdır, ivediliği olan bir kazıdır, bizden kısa sürede kazılıp bitirilmesi istenen kazılardır. Bunun da örnekleri Zeugma’da olmuştur, Doğu Anadolu’da Keban Projesi’nde olmuştur. Buradaki Marmaray Projesi de belli süreler içerisinde çalışıp, kazılıp bitirilmesi istenen bir projedir, yani kurtarma kazısıdır, kent arkeolojisidir. Bizim bilimsel olarak hedefleyip de bir Efes gibi, Perge gibi üzerinde yıllarca çalışabileceğimiz bir kazı değildir ne yazık ki, biraz zamanla yarışıyoruz. Ancak bütün bunlara karşın, biz mümkün olduğunca bilimsel metodlarla ve diyaloglarla bu kazıyı yürütmeye çalışıyoruz.

Tabi bütün dünyada da bu kent arkeolojisinde görüldüğü gibi, bazı kararları almak durumundasınız. Ancak öne şunu belirtmekte yarar var: Biz, bizim müze olarak işimiz, kazıyı yapmak, elimizdeki doneleri, taşınabilir kültür varlıklarını müzeye kaldırmak, taşınmaz mimari kalıntıların ne yapılacağı konusunda da konuyu raporla kurula aktarıp kurulun kararını beklemek. Yani biz, müze olarak tabi sadece kültür varlıklarını kazıp buluntuları, elimizdeki dokümanları kurula ak-

tarmakla yetiniyoruz, ama kurulda bir Müze Müdürü olarak ben de üyeyim, bu konularda benim de bir görüşüm var. Elbette ki belirttiğim gibi, İstanbul'daki kültür varlıkları, ortaya çıkan kültür varlıklarından, tabii biz bunların belgeleme çalışmalarını yapıyoruz, fotoğraflarını çekiyoruz, röleve çalışmalarını yapıp bunu kurula iletiyoruz.

“Şu ana kadar Üsküdar'da bulunanlar, bunlar olduğu yerde korunsun mu, korunmasın mı?” kişisel olarak fikrimi soruyorsanız, bana göre, Üsküdar'daki kurulun aldığı karar doğrudur; bunların rölevelerini çıkartıp, fotoğraflarını çekip gelecek kuşaklara bu şekilde aktarmak, belgeleme çalışmaları yapılması, bence doğru bir karardır.

Cağaloğlu'ndaki çalışmalara gelince, Cağaloğlu'nda daha aşağı tabana inmedik. Birinci evrede 20. Yüzyıl buluntuları var, kurula bunları teklif edeceğiz; çünkü onları kaldırmak zorundayız ki, aşağı inebilelim. Aşağıda ne var, ne yok, onu bilmemiz lazım. Cağaloğlu'yla ilgili de o çalışmalardan sonra yorum yapabiliriz. Yine bahsettiğim gibi, Yenikapı'daki buluntular, taşınabilir kültür varlıklarını zaten kaldırıyoruz, ama oradaki mimari buluntuları da aynı şekilde çok geç Osmanlı dönemi olduğu için, kişisel olarak kanım, bu projeyi etkileyecek önemde bir buluntunun karşımıza çıkmadığı yönündedir. Teşekkür ederim.

### **CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkür ederiz. Buyurun.

### **HÜSEYİN BELKAYA-**

Sayın Gül Hanım, “proje biraz daha ertelense” dedi. Projenin mühendislik çalışmaları 1980'lerde başladı, yani 25 yıldır bu konu üstünde çalışılıyor; artık ihaleye de çıkıldı ve düğmeye basıldı. 25 yılda yapılmayan çalışmanın bundan sonra da yapılabileceğini düşünemiyorum. Ben şu açıdan söyleyeyim: Burada 41 tane istasyon var, biz sadece Yeşilköy ve Bakırköy istasyonlarını 10'ar metre, 20'şer metre ileriye kaydırıyoruz. Yani 41 istasyondan sadece Yeşilköy ve Bakırköy'e dokunuyoruz ve onları da tamamen Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun istekleri, görüşleri, talimatları, kontrolleri doğrultusunda yapıyoruz. Bu ülkenin, İstanbul'un Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kurulmuş ve o kurulla birlikte çalışıyoruz. O “aynı doku içinde koruyalım” derse, aynı doku içinde koruyoruz. “Yok, tekrar istasyon olarak çalışsın”, tekrar istasyon olarak çalışıyor.

Bir de Haluk Hocamın soruları var: Tabi Yenikapı'da ve Üsküdar'daki buluntuları Sayın Müze Müdürümüz yorumladı. Sirkeci'deki buluntuları daha göreceğiz, kazılar devam ettikçe. Sirkeci'deki istasyon ve shaft yerlerini seçerken, hem yüzeydeki tarihi ve kültürel varlıklarımızı dikkate aldık, hem de daha önce yapılan çalışmalardan ve müzedeki envanterden faydalanarak en tehlikesiz, en zararsız ya da dokuya en az zarar vereceğimiz yerleri seçmeye çalıştık. Mesela şu anda üstte herhangi bir kültür varlığına zarar vermiyoruz, ama aşağıda arkeolojik kazılar içinde neler çıkacağını hep birlikte yaşayarak göreceğiz ve burada da tamamen müzemizin önerileri ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun direktifiyle hareket edeceğiz. Orada onlar, “bunu koruyalım, bunu çıkaralım, bunu tekrar yeniden yapalım”, ne derlerse, onu yapacağız. Bu, Ulaştırma Bakanlığı'nın bir projesidir, Ulaştırma Bakanlığı da Türkiye Cumhuriyeti'nin bütün kural-larına, kanunlarına, kurumlarına saygılı bir şekilde çalışmalara devam edecektir.

Güzergâh değişikliği; güzergâh Sirkeci'de 47 metre aşağıda, o bakımdan güzergâhta bir değişiklik olmaz. Ancak kurul talimat verirse, giriş çıkış yapıları ya da diğer başka yapılarla ilgili alternatif çalışma istenirse, tamamen orada korunması gereken bir mimari buluntu çıkarsa, bunlara da bakılacaktır. Ama bunları minimize ederek o yerleri seçmeye çalıştık.

Bu arkeolojik kazılar için programda süreler öngörülmüştür. O bakımdan Sirkeci'nin yükleniciye teslim tarihini yer tesliminden bir yıl sonraya alık. Daha Sirkeci'ye yüklenicinin iş programına göre başlama sırası da gelmedi, ama biz orada arkeolojik kazılara başladık. Amaç, yüklenicinin iş programına herhangi bir gecikme getirmeden arkeolojik kazıları tamamlayıp, onun iş programına göre yer teslimi yapıldığında çalışmalarına aksamadan devam edebilmesi. Yenikapı'da ve Üsküdar'da da şu anda yüklenicinin tasarım çalışmaları devam ediyor ve iş programına göre herhangi bir gecikme olmamasına çalışıyoruz.

Teşekkür ederim.

## **CEMAL GÖKÇE –**

Ben de teşekkür ederim. Sayın Özgür, Konsorsiyum adına sorular vardı...

## **ÖZTÜRK ÖZGÜR-**

Öncelikle süreyle ilgili bir soru vardı, 2007 yılının Nisan ayında bitip bitemeyeceğiyle ilgili olarak. Konuşmamda bahsetmiştim; toplamda bu projenin süresi 56 ay, bu da yaklaşık 4.5 senelik bir süre, bu geçen seneden itibaren başlıyor. Bahsettiğim 2007'nin Nisan ayı, sadece batırma tüpler için geçerli olan bir süre, ya-

ni tüm proje için geçerli süre değil. Projenin bitimi, 4 istasyon dahil, 2009'un Nisan sonu. Dolayısıyla belki ufak bir yanlış anlama olmuş olabilir; batırma tüpler 2 seneden az bir süre içinde tamamlanacak, yürütülecek. Şu an zaten Tuzla'da da çalışmalarımız çok hızlı bir şekilde devam ediyor, tüplerin inşaatına da çok yakın gelecekte başlayacağız.

Bir soru da “eğer proje zamanında bitirilemezse, herhangi bir cezai hükmü var mı?”. Tabi ki sözleşmede, zamanında bitiremediğiniz takdirde sözleşmemizde bunun cezası var. O yüzden biz de gereken sürede bitirmek için elimizden geleni yapıyoruz.

### **HÜSEYİN BELKAYA-**

Projenin bedeli 821 milyon dolar.

### **CEMAL GÖKÇE –**

Teşekkür ederim. Sayın Bayrakdar, buyurun.

### **Prof. Dr. ZERRİN BAYRAKDAR-**

“Tuzla-Kadıköy hattı Söğütlüçeşme’de kalırsa, Kadıköy’e gelenler nasıl gelecek?” diyorsunuz. Ben de diyorum ki, Kadıköy artık bir aktarma merkezi olmasın. Kadıköy’e yakın mesafeden gelenler için otobüsle taşımacılık yapılabilir. Ama uzaklardan gelenler, yani Kartal’dan, Pendik’ten, Göztepe’den, Maltepe’den gelenler için aktarma merkezinin Harem olması daha uygun olacaktır. Kabataş’ta yapılmakta olan halatlı sistem projelendirilirken Kabataş’ın denizle bağlantısı da gözönüne alınmıştı. Buradaki önemli bağlantıda Harem-Kabataş bağlantısı olarak düşünülüyordu. “Söğütlüçeşme Kadıköy’e uzak” diyorsunuz, Söğütlüçeşme ile Kadıköy arasında ring seferi yapan bir tramvay sistemi kurulabilir. Örneğin İETT, Moda Tramvayını yapacağı yerde Söğütlüçeşme ile Kadıköy arasına bir cadde tramvayı yapsa, çok da faydalı olurdu. Belki biraz daha fazla harcama yapardı, ama işe yarayan bir şey olurdu. Böylelikle Kadıköy’e gelen minibüs ve otobüsler Söğütlüçeşme’de kalır, Kadıköy meydanındaki trafikte hafiflerdi. Moda Tramvayı kaç kişiye hizmet veriyor ve nasıl bir nostalji yaratıyor bilmiyorum. Bence ulaşımına hiç bir yararı yok. “Otoparklar ne olacak?” diyorsunuz. Mevcut otoparklar kalacak, yani Kadıköy’de yaşayanların otoparkı olacak, dışarıdan gelenler için yeni otoparklar yapılmayacak. Dışarıdan gelenler için otopark ücretleri çok pahalı olmalı ki, kişiler önerilen toplu taşıma sistemlerini kullansınlar. Teşekkür ederim.

## CEMAL GÖKÇE –

Çok teşekkür ederim.

Saat sabah 10.00'dan bu yana buradayız, dikkatle izlemeye çalıştık. Gerçekten yararlı şeyler söylendi, bilgilerimiz daha kapsamlı bir çerçeveye oturdu diye düşünüyorum. Tabiki özellikle İstanbul'un kentiçi ulaşımı, Boğaz geçişleri, Marmaray Projesi ve İstanbul'un kentiçi ulaşımının Marmaray Projesi'yle entegrasyonu çerçevesinde genel düzeyde bilgilerimiz var, sürekli tartışıyoruz, toplantılar yapıyoruz. Ama bugünkü sunum ve tartışmalarla bilgilerimiz daha da gelişti.

Bizim bir alışkanlığımız var, insani olarak bir alışkanlığımız var, meslektaşlarımız da zaman zaman o alışkanlıkların dışına çıkamıyorlar. Tabiki fiziki çerçevede özellikle inşaat mühendisleri olarak bizim yapmış olduğumuz yapıların fiziki anlamda belli bir maliyeti var. Bazen bunlar önemli mühendislik projeleri de oluyor, bu önemli mühendislik projeleri bizler açısından, yani inşaat mühendisleri açısından önemli projelerdir. Tabiki yapılan işleri sadece mühendislik projesi çerçevesinde değerlendirmiyoruz, fiziki büyüklük çerçevesinde değerlendiriyoruz. Bir de yapılan işlerin toplumsal maliyeti, topluma sağlayacağı katkı veya ondan götürecekleri noktasını tartışmaya çalışıyoruz, o mühendislik projelerine öyle bakıyoruz. Metro da, Marmaray Projesi de böyle bir proje; hem toplumsal maliyet çerçevesinde bakıyoruz, hem fiziki büyüklük olarak onun mühendislik boyutuna bakıp değerlendiriyoruz.

Yapılmış olan bir kabul var genel çerçevede; yapılmış olan fizibilite çalışmasının toplam maliyet içerisindeki payı yüzde 5. Bu yüzde 5'lik maliyetin sonuca etkisi yüzde 65. Tasarım çerçevesinde yapmış olduğunuz çalışmanın maliyet içerisindeki payı yüzde 15, ama sonuca etkisi yüzde 30. Fiziki büyüklük olarak bir yapıyı ortaya çıkarmanızda ortaya çıkan maliyet yüzde 80, ama sonuca etkisi yüzde 5. Her zaman ifade ettiğimiz gibi, biz ülke insanı olarak genel çerçevede sonuca etkisi yüzde 5 olan maliyetlerle uğraştık, ama sonuca etkisi yüzde 65 ve yüzde 30 olan yarar konusunu hep devre dışı bıraktık. İstanbul'un kentiçi ulaşımından tutun da, yani bugüne kadar yapılmış olanlar açısından söylüyorum, İstanbul'daki genel çerçevedeki yapılaşmaya kadar, hatta İstanbul'daki gökdelenlere kadar ciddi problemler, altyapı sorunları ortaya çıkardı, ulaşım sorunları ortaya çıkardı. Düşünebiliyor muyuz; biz burada İstanbul'un ulaşımını tartıştık bir yanıyla, İstanbul'daki gökdelenler gibi başka yerlerde gökdelen bulmak mümkün mü? Dolayısıyla sadece fiziksel büyüklük çerçevesinde konuyu değerlendi-

riyoruz, bunun acaba bir gökdelen olmasını mı, yani mühendislik boyutunu mu, yoksa, bu kent insanına getirmiş olduğu maliyeti mi dikkate almalıydık? İşte bugün sabahki oturumdan bu yana görüldü ki, görülüyor ki, toplumsal maliyet, toplumsal yarar son derece önemli. Dolayısıyla bir projenin fizibl olması, sonuca etkisinin büyük oranda olması, önemli bir konu. Hatta Haluk Hocamız, son zamanlarda altını çok çizmeye başladı; sadece ulaştırmacıların ulaştırma projeleri yapma noktasında kendilerini geliştirmeleri ve kente o bilgilerini sunmaları noktasında gelişmiyor. Artık dünyada ulaştırma anlayışı, yayalaştırma noktasında ve sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde gelişiyor.

Yani kent insanı bugün yürümüyor, sadece evinden işyerine, işyerinden evine gidip geliyor, özellikle İstanbullular açısından, o da gidip gelebiliyorsa. Bu çerçevede, insanların, özellikle motorlu kara taşıtlarından uzak tutulması, toplu taşıma araçlarıyla, metro gibi, Marmaray Projesi gibi projelerin o kent insanının kullanımına sunulması önem taşıyor.

Bu çerçevede gerek sabahki oturumda, gerekse bu oturumda katkı sunan meslektaşlarımıza, kültür varlıklarımızın korunması çerçevesinde Sayın İsmail Karanmut'a ve diğer konuşmacılara teşekkür ediyorum. Yine her zaman yanımızda olan, bilgileriyle bu kent ulaşımına yönelik olarak düşüncelerini bize aktaran ve düşünmeye çalışan hocalarımıza teşekkür ediyorum. Ayrıca bu saate kadar burada bekleyen bütün meslektaşlarımıza, konuklarımıza da teşekkür ediyorum. Sayın Dekanımız da bu salonu bize açtı, sağ olsun.

Bundan sonra başka bir toplantıda buluşmak üzere herkese iyi akşamlar diliyorum, sağ olun.

**İSTANBUL ULAŞIMI VE MARMARAY PROJESİ**  
**Etkinliğimizin Gerçekleşmesinde Katkıda Bulunan**  
**ve Arzulanan Düzeyli Tartışma Ortamının Sağlanmasında**  
**Emeği Geçen Değerli Bilim İnsanlarımıza ve Katılımcılara,**  
**Etkinlik Sürecinde Görev Alarak Emek Harcayan**  
**Tüm Çalışanlara Katkılarından Dolayı,**  
**İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Olarak**  
**Teşekkür Eder, Saygılar Sunarız.**

*TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi*

*40. Dönem Yönetim Kurulu*

*Başkan: Cemal GÖKÇE*

*Sekreter Üye: Rezan BULUT*

*Sayman Üye: Nusret SUNA*

*Üye: Cemal İNAN*

*Üye : İsmail UZUNOĞLU*

*Üye : Nergiz VASFIOĞLU*

*Üye: M. Cem KAFADAR*