

İkinci konuşmacımız, Marmaray Projesi genel sunumunu yapacak olan DLH Marmaray Bölge Müdürü Sayın Dr. Haluk İbrahim Özmen. Buyurun Sayın Özmen.

Dr. HALUK İBRAHİM ÖZMEN
DLH Marmaray Bölge Müdürü -

Sayın Başkan, Sayın Dekan, kıymetli konuklar; hepiniz hoş geldiniz. Öncelikle kuruluşum adına hepinize saygılar sunuyorum.

Yaklaşık 25 yıldır yapılan çalışmalar belli bir aşamaya geldiği için, geçen yıl haziran ayında ilkini yaptığımız panelden sonra böyle bir organizasyonu gerçekleştiren, bu organizasyonun önderliğini yapan İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'ne, ayrıca bize Oditoryumu açan Üniversitemize ve Sayın Dekanımıza teşekkür ediyorum.



Marmaray Projesi iki ana amacı olan bir projedir. 1980'li yıllarda tek amaçlı, Asya-Avrupa demiryolunu kesintisiz bağlamak üzere düşünülen bu proje, daha sonraki yıllarda yapılan çalışmalarda İstanbul ulaşımına da hizmet vermesi durumunda fizibl bir proje haline geleceği sonucuyla iki ana amaç üzerine oturtulmuş durumdadır. Projenin harita üzerinden güzergâhına bakıldığında, İstanbul'u kuşaklayan bir proje olarak görülmektedir. Aslında Belediyenin projeleriyle birlikte tamamlandığında, sadece İstanbul'u kuşaklayan değil, kucaklayan bir proje haline gelecek ve İstanbul'un ana ulaşım omurgalarından biri olacaktır.

Projede en çok merak edilen konulardan birisi, deniz içindeki güzergâhın konumudur. Bu slaytta çok rahatlıkla görüldüğü üzere; Üsküdar Şemsi Paşa Cami ile Kızkulesi arasındaki hemen hemen orta noktadan Sarayburnu'na kadar olan düz bir güzergâh üzerinde tüp tünel inşa edilecektir. Proje, Gebze'den başlayıp Halkalı'ya kadar uzanacak, toplam 76.3 kilometrelik bir güzergâhı kapsamaktadır. Bu güzergâh üzerinde 13.3 kilometrelik Boğaz demiryolu tüp geçişi kısmı, yaklaşık 63.3 kilometrelik de yüzeyel metro kısmı bulunmaktadır. Boğaz demiryolu geçişi kısmında 1.387 metrelik tüp tünel, 9.6 kilometre delme tünel, 1.5 kilometre aç-kapa şeklinde inşa edeceğimiz istasyonlar ve yaklaşık 1.07 kilometrelik de

yüzeý geçişi kısmından oluşmaktadır. Güzergâhın yaklaşık 43.4 kilometrelik kısmı Asya Yakası'nda, 19.3 kilometrelik kısmı da Avrupa Yakası'nda yer almaktadır.

Marmaray Projesi, 3 farklı ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümü, Boğaz Demiryolu Tüp Geçiři, Projenin ikinci ayağı, Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi, üçüncü ve son ayağı da bu sistemde yolcuları taşıyacak Çeken Ve Çekilen Araçların Teminidir. Birinci bölüm olan Boğaz Demiryolu Tüp geçişi kapsamında, İstanbul Boğazı'nda batırma tüp tünel, Avrupa ve Asya Yakası'nda delme tüneller, 3 yeraltı istasyonu ve bir yüzeý istasyonu inşa edilecektir. Ayrıca elektro ve mekanik kısımlar da bu bölümde yer almaktadır. Bu bölümün finansmanı, Japonya finans kuruluğu JBIC tarafından karşılanmıştır.

Bu slaytta, İstanbul Boğazı'nda önümüzdeki günlerde rastlayabileceğimiz görüntülerden bir örnek verilmiştir. şu anda Boğaz'da zemin iyileştirmesi çalışmaları devam etmekte olup, önümüzdeki günlerde tarama çalışmaları da başlatılacaktır. Bu slaytta tarama çalışmasını yapacak bir gemi görülmektedir. Tüp tünel elemanları imal edildikten sonra, Tuzla'dan Boğaz'a kadar olan bölümde yüzdürme çalışmaları sırasında bu tip görüntülerle karşılaşacağız. Yine bir başka slaytta, sanıyorum bu Yenikapı için bir örnek, istasyon için bir simülasyon verilmiştir.

Projenin ikinci bölümü, Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi işidir. Bu bölümde amaç, Kazlıçeşme'den Halkalı'ya, Söğütçeşme'den Gebze'ye kadar olan bölümdaki mevcut iki hattın tamamen kaldırılması, 3 hat olarak yeniden inşa edilmesidir. Bu kapsamda elektrifikasyon, sinyalizasyon alt ve üstyapılarıyla birlikte 36 istasyon da yeniden inşa edilecek ya da iyileştirme şeklinde yeniden oluşturulacaktır. Projenin ikinci bölümü için 2004 yılında Avrupa Yatırım Bankası'ndan 650 milyon Euro'luk kredi sağlanmış olup, kredi anlaşması da aynı yıl ekim ayında imzalanmıştır.

Projenin üçüncü ve son bölümü, bu sistemde çalışacak çeken ve çekilen araçları kapsamaktadır. Programımıza göre, 2009 yılında sistem işletmeye alındığı ilk yılda 280 araç, 2010 yılında 40, 2011 yılında 120 adet olmak üzere, toplam 440 adet araç temini gerçekleştirilecektir. Projenin bu bölümüyle ilgili ihale hazırlık çalışmamız son aşamaya gelmiştir. Geçen yıl ve bu yılın başında finansman modeli üzerinde çalışmalar yapılmış olup, bu çalışmalar sonuçlandırılmıştır. Yine, Boğaz Tüp Tüneli'nin güzergâhına ait iki ayrı slayt verilmiş ve buradan çok rahatlıkla tüp tunelin hangi aks üzerine oturduğu görülebilmektedir.

Tabii bu proje gerçekleştirildikten sonra ne tür yararlar ortaya çıkacak, bunlar hakkında kısaca bilgi vermek istiyorum. Tahmini olarak 3 milyar dolara mal olacak projenin hizmete girmesiyle 2-10 dakikada bir sefer yapılacak ve her iki yada saatte 75 bin yolcu taşınmış olacaktır. Her gün 1 milyondan fazla insan için yolculuk süresi kısılacak, mevcut Boğaz köprülerinin trafiği hafifleyecek, trafik kazaları minimum seviyeye indirgenecek, trafikteki otomobil ve otobüs sayısı azalacak, araç trafiğinin rahatlamasının yanı sıra, özel otomobil kullanıcılarına da hızlı bir ulaşım seçeneği sunulmuş olacaktır. Trafikte daha az motorlu taşıt kullanılması nedeniyle daha az hava kirliliği, gürültü kirliliği gerçekleşecek ve daha yüksek oranda enerji tasarrufu sağlanacaktır. Tabii bu sonuçla İstanbul daha yaşanılır bir kent haline dönüşecektir. İş ve kültür merkezlerine kolay, rahat ulaşım sağlanacaktır. Kentin değişik noktalarının birbirine daha kısa sürede bağlanması sağlanacak, ekonomik yaşam da canlılık kazanacak.

Projenin yararlarından bahsederken, -gerçi Sayın Hocam Rafet Bey çok detaylı bir şekilde anlatacak ama- Avrupa Yakası'nda ve Asya Yakası'nda Belediyenin projeleriyle entegrasyon konusunda kısaca bilgi vermek istiyorum. Entegrasyon konusuna bu projede çok büyük önem verildi. İhale öncesinde ve ihale sonrasında, gerçekleştirilen bu görüşmeler, çalışmalar belli bir koordinasyon çerçevesinde halen devam etmektedir. Avrupa Yakası'nda İstanbul Metrosu'yla Yenikapı entegrasyon sağlanacak olup bu hattın yanı sıra, Havaalanı-Esenler-Aksaray Hattıyla yine Yenikapı'da entegrasyon söz konusu olacaktır. Asya Yakası'nda da iki önemli entegrasyon merkezimiz bulunmaktadır. Bunlardan birisi Üsküdar-Dudullu-Ümraniye hattı ile Üsküdar Meydanı'nda, Kadıköy-Kartal hattı ile İbrahimağa bölgesinde entegrasyon çalışmaları son aşamaya getirilmiş durumdadır.

Bugün İstanbul'da motorlu taşıtlarla yapılan günlük 8.9 milyon yolculuğun sadece yüzde 6.4'ü raylı sistemlerle yapılmaktadır. Bu proje gerçekleştirildikten ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin yatırımları da tamamlandıktan sonra, demiryolu ulaşımının İstanbul ulaşımındaki payı yüzde 27'ye ulaşacaktır. Bu oran, Sayın Hocamız Haluk Gerçek tarafından hesaplanmıştır. Avrupa ile Asya demiryolu birbirine bağlanacak, Asya ve Avrupa yakaları arasında yüksek kapasiteli toplu taşıma ve yük taşıma imkânı sağlanacaktır. Projenin tamamlanmasını takiben tarihi yarımadaya özellikle ve Üsküdar Meydanı'na araç girişi ve tarihi dokuya verilen tahribat azalacaktır; gürültü kirliliğini azaltarak hava kalitesini arttıracak, çevresel boyutta katkılar sağlayacaktır. Tabii çok önemli bir sonuç, yolculuk süreleri oldukça hissedilir derecede azalacaktır. Örneğin Bostancı-Bakırköy arası 37 dakika, Söğütlüçeşme-Yenikapı arası 12 dakika, Üsküdar-Sirkeci 4 dakika, Gebze-Halkalı arası da 105 dakikaya inecektir. Projenin en az 100 yıl İstanbul halkına hizmet vermesi planlanmıştır.

Bugüne kadar bu proje kapsamında neler yapıldı, bundan kısaca söz etmek istiyorum. 1984-87 yılları arasında Marmara Bölgesi ve İstanbul ulaşım etüdü çalışması, İstanbul Metrosu'yla demiryolu Boğaz tüp geçişi fizibilite çalışmaları, bu çalışmalarla ilgili avan projeler gerçekleştirilmiştir. 1997-99 yılları arasında ise Ulaşım Ana Planı İstanbul Teknik Üniversitesi tarafından yapılmıştır. Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı banliyö hattı iyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi Projesi fizibilite etütleri ve projeleri revizyon çalışmaları yapılmıştır. Buna ilaveten çevresel konularla ilgili bir dizi çalışma gerçekleştirilmiştir.

1999 yılında -yine projenin tarihinden söz etmeye devam ediyorum- projenin gerçekleştirilmesine yönelik en önemli somut adım atılmıştır; Türkiye Cumhuriyeti ile Japonya arasında kredi anlaşması imzalanmıştır. 2002 yılında müşavirlik ve mühendislik hizmetlerinin sözleşmesi imzalanarak yürürlüğe sokulmuş ve çalışmalar başlatılmıştır. Bu süreçten sonra, 2004 yılı Mayıs ayında Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi'nin ihalesi sonuçlandırılmış ve sözleşme imzalanmıştır. 27 Ağustos 2004 tarihinde yapım çalışmaları başlatılmıştır. 2004 yılında banliyö hatları için Avrupa Yatırım Bankası'ndan 650 milyon Euro kredi sağlanmasına dair anlaşma imzalanmıştır. 2005 yılında banliyö hatlarının iyileştirilmesi için ihale süreci başlatılmış ve ön yeterlilik sürecine girilmiştir. Banliyö hatlarının iyileştirilmesinde 2005 Haziran sonunda ön yeterlilik sürecinin sonuçlanması beklenmektedir. Bu süreçten sonra yeterlilik kazanan firmalardan teklifler alınıp değerlendirilmeye başlanacaktır.



Şu anda projede hangi aşamadayız? Bu aslında önemli bir konu; çünkü geçen yıl 2004 Haziran'ında Taşkıışla'da Odamızın katkılarıyla düzenlenen panelde, daha işin başında olduğumuz için, sadece belli çalışmalarda hangi aşamalara geldiğimiz konusunda bilgi vermiştik. Aslında bir yıllık süre içinde çok belirgin sonuçlara vardık. Şu an çok yoğun bir çalışma görülmesi de İstanbul'un değişik yerlerinde, yıl sonunda bu yoğun çalışmalar çok rahatlıkla izlenebilecektir. Bu bir yıllık dönemde Yedikule bölgesinde arkeolojik kazı çalışmalarını tamamlanmıştır. Yenikapı, Sirkeci, Üsküdar'da arkeolojik kazı çalışmalar kısmen tamamlanmış, halen devam etmektedir. Tuzla tersane bölgesinde tüp elemanlarının üretileceği kuru havuzların inşası başlamış durumdadır. Bu havuzlardan bir tanesi bitmek üzeredir. Ağustos sonu itibariyle diğer ikinci havuz da inşa edilip tamamlanacaktır.

Proje güzergâhının deniz içinde yer alan 1 400 metrelik tüp tünel kesiminde lokal zemin iyileştirme çalışmaları başlatılmıştır. Önümüzdeki günlerde tarama çalışmaları başlayacaktır. Tabii iş ilerledikçe, sorunlar da artmaktadır. Örneğin güzergâhta bir batık gemi tespit edilmiştir. Yaklaşık 25-30 metre boyunda, 5 metre eninde bir kömür mavnası güzergâhın tam aksında olmasa da çalışmaları etkileyecek bir bölümünde bulunmaktadır. Bunun çıkartılması için son aşamaya gelmiş durumdadır.

Aslında bu projenin sağlıklı bir şekilde, sorunsuz yürütülmesi için en önemli çalışmalardan birisini, kamulaştırma çalışmaları oluşturmaktadır. Halkımızı da direkt ilgilendiren bir husus olması nedeniyle, Genel Müdürlüğümüz ve Bölge Müdürlüğümüzün birlikte çalışmasıyla 1.5 yıllık süre içinde yaklaşık 80 trilyonluk kamulaştırma gerçekleştirilmiş durumdadır. Yenikapı bölgesinde tüm kamulaştırma işlemlerimiz tamamlanmış olup, inşaata mani bir kamulaştırma problemi bulunmamaktadır. Sirkeci bölgesindeki maliklerin 15 ile anlaşılması olup, yüzde 85'inde mahkeme yoluyla kamulaştırma işlemleri başlatılarak mahkemeler sonuçlandırılmış durumdadır. Tahliye işlemleri ise devam etmektedir. Bu ayın sonunda burada da tüm kamulaştırma işlemleri bitirilmiş olacaktır diye tahmin ediyoruz. Karacaahmet-Kadıköy bölgesinde kamulaştırma çalışmalarımızı tamamlanmıştır. Kadıköy bölgesinde idaremizce tamamlanan kamulaştırma işlemlerinden bir adet binanın tahliyesi gerçekleştirilmiş, diğer bina için tahliye süreci devam etmektedir. Bu arada, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'yle yaptığımız protokol çerçevesinde, Belediyenin de gerçekleştirmesi gereken kamulaştırmaları vardır. Bunu da Belediyemiz kısmen tamamlamış, kısmen de bu çalışmalar devam etmektedir.

Bir de ihale ve inşaat takımı hakkında kısaca bilgi vermek istiyorum. Projenin birinci bölümünde Boğaz demiryolu tüp geçiş kısmında 6 Mayıs 2004'te sözleşme imzalanarak 9 Mayıs 2004'te temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. 27 Ağustos 2004'te yer teslimi yapılarak inşaat başlanılmıştır. Projenin ikinci ayağı olan, Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi kısmında ihale sürecinin 13.6.2005 ile 21.2.2006 tarihleri arasında sonuçlanacağını ve 30 Mart 2006'da işe başlanacağını tahmin etmekteyiz. Projenin üçüncü kısmı olan Çeken ve Çekilen Araçların Temini bölümünde, ihale süreci 19 Eylül 2005-27 Şubat 2006 tarihleri arasında tamamlanacaktır. İşe başlanması 9 Mayıs 2006'da gerçekleştirilecektir. Tüm güzergâhın tamamlanarak ticari işletmeye açılması tarihimiz ise 15 Mart 2010 dur.

Şu anda fiilen inşaat başladığımız bölüm, projenin birinci ayağıdır. Bu bölümle ilgili bazı önemli tarihler vermek istiyorum. Bunların birkaçını daha önceki slaytlarda tekrar ettim, ama bir dizi halinde verilmesinde yarar görüyorum. 6 Mayıs 2004'te sözleşme imzalanarak 9 Mayıs 2004'te temel atma töreni yapıldı ve 27 Ağustos 2004'te fiilen işe başlandı. Denizde tarama işlerinin başlama tarihi, 16 Haziran 2005 olup önümüzdeki günlerde başlayacaktır. Delme tüneller Asya Yakası'nda 14 Şubat 2005-17 Ocak 2008 tarihleri arasında gerçekleştirilecektir. Avrupa Yakası'nda ise 28 Ocak 2005-3 Nisan 2008 tarihleri arasında delme tünellerin inşaatı tamamlanacaktır. Batırma tüp tünel inşaat çalışmaları 16 Mart 2005-26 Mayıs 2008 tarihleri arasında yapılacaktır. Yenikapı İstasyonu'nda aç-kapa çalışmaları 28 Ağustos 2004-10 Nisan 2008 tarihleri arasında gerçekleştirilecektir. Yenikapı'da 2 tane istasyonu inşa edilecektir. Bunlardan ilki banliyö istasyonu diğeri ise TCDD ana hat trenleri için inşa edeceğimiz istasyondur. Bunun da gerçekleşme tarihleri 3 Ocak 2005-7 Ekim 2008 dir. Sirkeci İstasyonu'nda çalışmalar 1 Kasım 2005-26 Temmuz 2008 tarihleri arasında tamamlanacaktır. Üsküdar İstasyonu 27 Ağustos 2004-30 Mayıs 2005 tarihleri arasında, Kazlıçeşme İstasyonu 26 Ocak 2006-29 Haziran 2007 tarihleri arasında tamamlanacaktır. 13.3 kilometrelik BC1 sözleşmesinde hat çalışmaları 9 Ocak 2006-16 Ekim 2008 tarihleri arasında, elektromekanik çalışmalar 4 Ocak 2007-25 Nisan 2009 tarihleri arasında gerçekleştirilecektir. Bunlar onaylı iş programına göre belirlenmiş tarihlere aittir.

Proje bittikten sonra örnek bir istasyon girişinin böyle olacağını düşünüyoruz; oldukça modern, insanı rahatlatan bir görünüm. Yine istasyon içindeki platformlardan bir örnek görmekteyiz. Yine istasyon içindeki merkez yaya yollarından bir görüntü. Bu slaytta ara katlardan bir örnek verilmiştir. Yine istasyon iç görünüşlerinden bir görüntü. Yine bir başka görüntü, iç görünüş... Proje bittiğinde, özellikle Üsküdar'da böyle bir görüntüyü görmeyi arzu ediyoruz. Aslında hayal değil, bunlar projenin bitmesiyle karşımıza çıkacak görüntülerdir.

Sonuç olarak projemiz hakkında bir şey söylemek gerekirse, Marmaray Projesi'nin tamamlanmasıyla ülkemiz her bölgesini Avrupa ve Asya'ya demiryoluyla kesintisiz bağlayan ve İstanbul ulaşımının ana omurgalarından biri olarak hizmet verecek çağdaş bir projeye kavuşmuş olacaktır.

Teşekkür ediyorum.

Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN-

Teşekkür ederim Sayın Özmen.

Sırada "İstanbul'daki Raylı Sistem Projeleri ve Marmaray Projesi'nin Diğer Sistemlerle Entegrasyonu" konusunu anlatacak olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanı Sayın Doç. Dr. Rafet Bozdoğan var. Sanıyorum asıl merak ettiğimiz konular burada, yaptıklarımızı nasıl değerlendireceğiz, İstanbul ulaştırması sonuçta nasıl bize rahatlık sağlayacak? Buyurun.

Doç. Dr. RAFET BOZDOĞAN **İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım** **Daire Başkanı-**

Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değerli panelistler, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanımız, sektörün uzmanları, değerli basın mensupları, Yıldız Teknik Üniversitesi'nin değerli dekanı; evvela böyle bir fırsatı verdiğiniz için, kurumum adına, şahsım adına çok teşekkür ediyorum. Hakikaten Marmaray Projesi, İstanbul için oldukça önemli bir proje olup, bütün detaylarıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının, ilgili sektörlerin, ilgili uzmanların detaylı bir şekilde tartışması gereken bir projedir. Bu nedenledir ki, DLH Bölge Müdürümüzün de bahsettiği gibi, biz İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak Marmaray Projesi'nin hemen hemen başından demesem de, önemli bir kesiminden itibaren beraber çalışıyoruz ve bu projeyi de adım adım takip ediyoruz ve İstanbul'daki diğer ulaşım sistemleriyle olan entegrasyon konusunda da büyük bir gayret gösteriyoruz.



Benim bugün buradaki konuşmamın başlığı, hemen programda da görüldüğü gibi, Marmaray Projesi'yle raylı sistemlerin entegrasyonu. Ama Haluk Hocam, çok güzel bir şekilde, hakikaten son derece sevdiğim önemli kritikler yaptı, kritikle-