

Prof.Dr.Güngör EVREN -İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin düzenlenmiş olduğu 3.Ulaştırma Kongresi'nin son toplantısını gerçekleştirmek üzere bir aradayız. Bu toplantı, alışlagelmışin dışında ve bugüne kadar denemediğimiz, ilk kez bu kongre vesilesiyle denemeye çalışacağımız bir toplantı türü: İstanbul 3.Bogaz Geçiş Atölye Çalışması.

Amacımız, ulaştırma ile ilgili büyük yatırımları, önemli gelişmeleri, bilimsel gerçekler, bilimsel doğrular ve toplum çıkarları ölçütleriyle saydam bir ortamda veya alıştığımız deyimle "Şeffaf" bir ortamda değerlendirmek, ilgili ve yetkili çevrelere belki uyarıcı nitelikte görüşler bildirmek, kamuoyunu aydınlatmak, yani bu tür olayların toz duman içinde, yeterince bilgi sahibi olmaksızın yanlış bilgilere dayalı olarak değerlendirilmesini ve bunun ortaya çıkaracağı sakıncaları önlemek.Sonuçta, istemediğimiz bir takım oldu bittiler karşısında kalmamak için elimizden gelen çabayı göstermek amacındayız.

Peşinen bu deneme çalışmasıyla ilgili aksamalardan dolayı özür dilemek isterim. Bu tür aksamaların olabileceğini düşünüyorum, çünkü ilk kez deniyoruz. Ashında çalışmanın sağlıklı yürüyebilmesi, sizlerin anlayışınıza ve desteğinize bağlıdır. Ben bu desteği sağlayacağınızdan kuşku duymuyorum. Burada bir zaman kısıtıyla karşı karşıyayız. Başlangıç saatini 13.³⁰'a çektiük, fakat toplantımızı 15 dakika geç olarak başlatmak durumunda kaldık. Bundan sonraki zamanımızı iyi değerlendirmek zorundayız.Amacımıza ulaşabilmek için bu zorunlu. Aksi halde zamanı iyi değerlendirmedeğimizde, sağlıklı bir tartışma ortamını sağlamamız mümkün olmayacaktır. Görüşler, yapılan konuşmalar kaydedilecek. Bunun dışında bir iki noktaya dikkat çekmekte yarar görüyorum. İki grup konuşmacı olacak. Bunlardan bir bölümü önceden yazılı olarak görüş bildiren ve burada da görüşlerini açıklamak arzısını beyan eden kurumlar ve kişiler. İkincisi de; burada görüşmeler sırasında ortaya çıkan duruma göre veyahutta daha önceden görüşü olmakla birlikte, başvuru yapmakta herhangi bir şekilde gecikmiş olan kişiler. Bir kere bu ikinci tür konuşmayı yapacak arkadaşlarımızın sayısını bilmek gerekiyor. O nedenle, salonda bir kağıt dolaştırılacak. Lütfen bu kağıda, görüş belirtmek isteyen arkadaşlarımız isimlerini yazsınlar ki, biz kaç kişinin görüş belirtmek istediğini bilelim ve zamanımızı da ona göre değerlendirelim. Herkese ne kadar süreyle söz verebileceğimizi saptayabilelim.

Şimdi dileğimiz, konuşmalar sırasında ayrıntıya girmemek. Olanaklar ölçüsünde belirtilecek çözüm önerisine dayanak olacak gerekçeleri, nedenleri, verileri maddeler halinde sıralamak ve sonuçta da, görüşü özet biçiminde net olarak toplamak. Daha önce yapılmış olan konuşmalarda belirtilen hususları tekrarlamaktan kaçınırsak zamanımızı iyi değerlendirmiş oluruz. Ayrılan sürelerin aşılmasını diliyoruz.Ayrılan sürelerle ilgili 3 grup konuşmacı için farklılık var. Önce çalışma programından söz edeyim, ondan sonra sürelere geçeyim. Önce konuyu tartışacak bir platform oluşturmak istiyoruz. Yani konuyla ilgili olarak bilinmesi gereken bilgileri, kısa bir zaman önce yapılmış veya şu anda üniversitemizde yapılmakta olan çalışmalardan elde edilen bulguları açıklamak gereğini duyuyoruz. Arkasından ilgili kuruluşların temsilcileri söz alacaklar. Ondan sonra kişisel nitelikte olabilecek görüşlere yer verilecek. Bu ilk gruptakileri fazla sıkıştırmak istemiyoruz. Ama onlarla ilgili de 15 dakikayı aşmamaları dileğimiz var. Mümkünse 15 dakikayı aşmamalarını istiyoruz. Ondan sonrakilerden dileğimiz 10 dakikayı aşmamalarıdır. Ondan sonra da daha önce başvurmayıp burada konuşmak isteyenler için sayıya bakarak bir karar

vermemiz gerekir. Bu arada, 15.30-16.00 arasında bir 15 dakikalık ara vermeyi düşünmüyoruz. Belki Sayın Vali de o saatler dolayında toplantımıza katılacaklar.

Şimdi konuyu tanıtmak üzere yapılacak konuşmalarla başlıyoruz. İlk konuşmayı Sayın Erhan ÖNCÜ yapacak. Bu konuyu yakından izleyen ve birçok toplantılarda da birlikte olduğumuz, demin söylediğim anlamda bir çerçeve çizebilecek bir arkadaşımız. Kendisini süresini 15 dakika ile sınırlaması dileğinde bulunarak kürsiye davet ediyorum.

Erhan ÖNCÜ - Teşekkürler sayın Başkan. Sayın konuklar, ben kısa bir şekilde "Boğaz Geçişi" konusunun tarihsel gelişim içinde nasıl geliştiğini ve bugüne nasıl geldiğini açıklamaya çalışacağım. Geçmişten bugüne "Boğaz Geçişi" konusundaki projeler ve çalışmaları kronolojik bir sıra ile özetleyerek günümüze geleceğim. Bu gün elimizdeki alternatifler nelerdir? Bu alternatiflerin sorunları nelerdir? Bu alternatifleri kimler savunmaktadır? sorunlarını gündeme getirip tartışma platformunu oluşturmak istiyorum.

Aslında "Boğaz Geçişi" çok eskilerden bu yana, yaklaşık 2500 yıldır kentliler için önemli bir sorun olmamış. Boğaz, son otuz yıla kadar kent yaşantısında ciddi bir eşik oluşturmamıştır. İstanbul'da çeşitli adlarla ortaya çıkan yerleşimler, Boğaz'ın ve Haliç'in iki yakası arasındaki sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkilerini deniz ulaşımı ile kolayca sürdürmüştür.

Boğaz üzerinde sonuca ulaşan ilk köprü girişiminin 25 yüzyıl önce Pers İmparatoru Darius tarafından, ordularını geçirmek için gerçekleştirildiğini; yüzer sallar üzerinde oluşturulan bu geçici köprü'nün Korne'li Mandrokas tarafından inşa edildiğini tarihçiler yazmaktadır. Çok sayıda kişiyi kısa sürede karşıya geçirmeyi amaçlayan bu girişimin ardından yüzyıllar boyunca benzer bir gereksinim ortaya çıkmamış, kentin sosyal ve ekonomik ilişkileri, yakalar arasında hizmet veren kayıklarla sağlanmıştır.

Önceleri Haliç üzerinde yaşanmaya başlayan su geçişi sorununu çözmek amacıyla ilk köprüler Haliç üzerinde yapılmaya başlanmıştır. M.S. 1500 yıllarında Leonardo da Vinci, II.Beyazıt'a Haliç üzerinde bir köprü projesi hazırlamış, ayrıca bir açılır kapanır köprüyü de Boğaz'a önermiştir. Gerçekleşmeyen bu projeden sonra Boğaz üzerinde köprü yapılması konusu uzun yıllar gündeme gelmemiş ve 1843 yılında önce Tevahidi Osmaniye tarafından çalıştırılmaya başlanan ve daha sonra Şirketi Hayriye tarafından geliştirilen Boğaz vapurları sayesinde Boğaz geçişi sorunu günümüze kadar ertelenmiştir.

İstanbul'da vapurlarla başlayan toplu taşınacılık önce atlı ve daha sonra elektrikli tramvaylarla gelişmiş; 1872 yılında Sirkeci'ye, 1877'de İzmir'e ve ardından Ankara yoluyla Ortadoğu'ya bağlanan demiryolu, Boğaz geçişlerine stratejik bir önem kazandırmıştır. İstanbul'un askeri ve politik açıdan kazandığı bu yeni konum, Boğaz geçişini yeniden, üstelik demiryolu ile birlikte gündeme getirmiş; bu tarihten sonra ortaya çıkacak tartışmaların odak noktası uzun yıllar karayolu değil, demiryolu köprüsü olmuştur.

1900 yılında Boğaz Demiryolu Şirketi, II.Abdülhamit'e başvurarak Boğaz'a bir köprü yapılması projesini sunar. Önerilen biçimiyle Hamidiye Köprüsü, taştan inşa edilen ayaklar üzerine oturtulan ve üzerinde bir çok cami ve minaresi bulunan bir bağlantı olacaktır. Ancak, Osmanlı Devleti'nin ve Sultanın haşmetini ve zenginliğini bütün dünyaya gösterecek olan bu proje de uygulanamaz. Aynı yıllarda Arno'dan,

mevcut demiryolu güzergahının dışında kuzeyden kenti çevreleyecek yeni bir demiryolu ile Rumelihisarı-Kandilli'de bir demiryolu köprüsü, yada mevcut demiryolu hatlarının Sarayburnu ile Üsküdar arasında bir köprü ile birleştirilmesini teklif eder.

Bu arada başlayan I.Dünya Savaşı sırasında Almanlar Ortadoğu'ya egemenlik kurma hedefleri çerçevesinde Boğaz geçişini tekrar gündeme getirip Salacak'ta köprü için sondaj çalışmalarına başlarlar. Ancak bu girişimi de sonuca ulaşılamaz.

Cumhuriyetin kuruluşundan sonra, otuzlu yıllarla birlikte İstanbul'un planlı gelişimi için bir dizi çalışma başlatılır ve bu kez köprüler, İstanbul'un geleceğini planlayan şehir plançıları tarafından masaya konur. Hazırlanan üç plan taslağından Ergötz'ün yaklaşımı "Yolcu vapurları ve demiryolu ferileri İstanbul'a yeter,kentin köprüye ihtiyacı yoktur." derken, diğer iki müellif olan Lambert ve Agache'nin plan taslaklarında demiryolu köprüsü önerileri yer almaktadır. 1937 yılında İstanbul'da çalışan plançı Wagner, daha değişik bir yaklaşımla, "Başkent zaten Ankara'ya taşınmıştır. İstanbul o kadar hızlı büyümeyecektir. Köprüye hiçbir zaman ihtiyaç olmayacaktır." şeklinde görüşler getirir. 1938'de plançı Prost, "Bir demiryolu yapılacaksa karayolunu da bağlamasında yarar var." diyerek üç geçiş noktası önerir ve şimdiye dek tartışılan demiryolu köprülerinin dışında bir seçenek, karayolu geçişi, ortaya koyar. Ancak Prost devam ederek: "Ama yine de köprü yapımı çok pahalı bir iştir. İstanbul'a şimdilik yolcu vapurları ve arabalı vapurlarla hizmet edilmelidir." demektedir.

Plançıların gündemde olduğu otuzlu yıllardan sonra 1950 yılında ilk kez bir Türk, Metin Püsat, Boğaz'da tüp geçit yapılmasını önerir. Belediye ve İTÜ yetkililerinden oluşan bir heyet öneriyi aylarca inceler ve yapılmaya değer bulmaz. Heyet, konunun bu işin ehli yabancı mühendisler tarafından incelenmesi ve çözümlenmesi gerektiği sonucuna varır.

Boğaz geçişi konusunda uzun sürecek ve günümüze ulaşacak serüvenin son perdesi ise 1955 yılında başlar. De Leuw Cather firmasıyla Karayolları Umum Müdürlüğü arasında imzalanan sözleşme ile ilk "Boğaz Köprüsü Etüdü" başlatılırken onbeş yıl sürecek etütler maratonuna, bir yandan da Karayolları tarafından Anadoluhisarı'nda sondaj çalışmalarına girilir. 1956 yılında De Leuw Cather Raporu tamamlanmış, 1957 yılında Bayındırlık Bakanlığı bir Fransız firmalar grubu ile köprü'nün yapımı konusunda bir sözleşme imzalanmıştır. Demiryolu ferilerinin de hizmete girdiği aynı yıl içinde Fransız inşaat firmaları ile yapılan anlaşma fesh edilir, ancak proje ve yapım kontrollüğü konusunda Amerikan Steinmann firmasıyla bir sözleşme yapılır. Karayolları Genel Müdürlüğü ise bu kez Ortaköy ve Beylerbeyi güzergahında sondajlara başlar. Artık köprü'nün yerine ve güzergahına karar verilmiştir, ancak yapım tekniği konusunda farklı öneriler gündeme getirilmektedir: örneğin Alman Dyckerhoff Widmann firması, asma köprü yerine germe bant teknolojisi ile bir proje teklif etmektedir.

1958 yılında bir İsviçre Firması Bebek'le Kandilli arasında teleferik çalıştırılmasının daha ucuz ve uygun olacağını önerirken, Enver Kılıç Boğaz'ın iki farklı yöndeki akıntısının birleştiği nötr noktada bir sualtı köprü-tüneli yapılmasını tartışmaya açmaktadır. 1960 yılında kente görev alan plançı Högg, hazırladığı yeni kent nazım planında yerleşim alanlarını saran üç dairesel çevre yolu önerirken, birinci çevreyolunun bağlantısı olarak Beylerbeyi-Ortaköy arasındaki birinci köprüyü de tanımlamaktadır. Bu üç çevre yolundan birincisi olan halka üzerindeki Beylerbeyi-Ortaköy Köprüsü'nün, planın ana stratejisi olan konsantrik gelişmeyi desteklediği için

önerildiği açıklanmaktadır. Oysa ki 1962 yılında kentte görev yapan plancı Piccinato ise konsantrik gelişmeyi reddederek lineer gelişmeyi savunmakta. ama yine aynı köprüyü, bu kez farklı bir gelişme stratejisi için önermektedir. De Leuw Cather firması 1963 yılında ilk hazırladığı raporu revize ederek, yapımı için Morrison firması adına tekrar gündeme getirir ancak yine sonuç alınmaz. 1967 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü artık kendi verilerini kullanarak önceki raporları güncelleştirir ve "İstanbul Çevreyolu ve Boğaz Köprüsü Ekonomik Etüdü"nü yayımlar.

Ancak farklı yaklaşımlar hala tartışılmaktadır. 1967 yılında Per Hall Associates, Sarayburnu-Haydarpaşa arasında ve İsviçreli bir mühendis olan Robin Ross ise Sarayburnu-Harem arasında hem demiryolu ve hem de karayoluna hizmet edecek sualtı köprü-tünel önermektedirler. Tarihin çeşitli dönemlerinde ortaya atılan sualtı köprü-tüneli gerçekleştirme şansı bulamazken, 1968 yılında De Leuw Cather firması bir kez daha köprü için rapor hazırlamakla görevlendirilir. Ve sonunda 1970 yılında Alman Hochtief ile İngiliz Cleavland Bridge firmalar grubu ile yapılan sözleşme ile Boğaziçi Köprüsü'nün yapımına başlanır.

Kimine göre Boğaz üzerindeki gerdanlıkların ilki, kimine göre ise köprüler tuzağının ilk adımı olan birinci köprü. 29 Ekim 1973 tarihinde bir ellinci yıl anıtı olarak hizmete açılır. Köprüyü savunan ve eleştiren çeşitli görüşlerin doğruluğunun değerlendirilmesi için gelişmeler dikkatle izlenmektedir. Ancak ilk köprüde ortaya çıkan gelişmeler de yarısı boş (yada dolu bardak) gibi farklı biçimde değerlendirilecektir.

İstanbul'un iki yaka arasındaki nüfus gelişim değerlerine bakıldığında, Asya yakası payının 1955 ve 1965 yıllarında %23 olduğu, ancak köprünün açılmasından sonra 1975 yılında %28'e, 1985'de %33'e çıktığı ve nihayet ikinci köprüden sonra Anadolu yakasındaki nüfus artışının daha da hızlanarak 1990'da Anadolu yakası nüfus oranının %36'ya ulaştığı görülmektedir. Bu hızlı gelişme ile Anadolu yakası bir yatak kent olarak gününbirlik Boğaz geçiş taleplerini hızla artırırken, ortaya çıkan plansız ve denetimsiz kentsel gelişme sonucunda kent çevresindeki yeşil alanlar tahrip edilmekte, su havzaları kaçak yapılaşmayla ortadan kaldırılmakta ve kentin sorunları artık yakalanması zor bir şekilde mekana yayılmaktadır. Bu olumsuz gelişmeler yumağının oluşturduğu kısır döngü içinde hızlı otomobilleşme ile desteklenen bir ortamda ortaya çıkan Boğaz geçişli yolculuk talepleri ile birinci köprü tahmin edilenden önce kapasitesine ulaşmakta ve yeni köprülerin yapımı gündeme gelmektedir. Diğer bir deyişle, bazı çevrelerin önceden ikaz ettikleri "köprüler tuzağı" gerçekleşmektedir.

Birinci Köprü'nün açılışından 5'den fazla yıl sonra, 1976 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü, raporlarda tahmin edildiği gibi 1995 yılında değil, 1980 yılında köprü'nün kapasitesine ulaşılacağını açıklayarak ikinci köprü'nün etüdlerinin yapılması için Freeman Fox firmasını görevlendirir. 1977 yılında ikinci köprü'nün fizibilite etüdü hazırlanır. Bu raporun verilerine göre, 1982 yılında ikinci köprü hizmete açılrsa bile 1995 yılında üçüncü bir köprü gerekecektir. Çünkü gelişmeler ve trafikteki artışlar beklenenin çok üzerinde gerçekleşmektedir. Bu raporun değerlendirmelerine göre araç geçişlerinde çok hızlı artışlar gözlenirken, arabalı vapurlar çökmekte, yolcu geçişlerinde ise çok düşük artışlar görülmektedir. Köprü açılmasından önce yolcu vapuru (toplulaşma) ağırlıklı bir taşımacılık yapılırken, birinci köprü ile desteklenen otomobilleşme sonucunda araç geçiş talepleri artmış, yolcu geçişlerinde ise vapurlar ve toplulaşmacılık etkinliğini kaybetmiştir. Benzer bir sonuç 2. Kentiçi Ulaşım Kongresi'nde Prof. Güngör Evren tarafından sunulan bir bildiride de ortaya

konmuştur. Bu bildiriye verilen değerlere göre ilk köprünün açılışından 1992 yılına kadar geçen dönemde Boğaz geçişindeki araç geçişleri % 1180 oranında artarken, yolcu geçişlerinde ise sadece % 173 oranında bir artış ortaya çıkmıştır. Diğer bir deyişle, araç geçişleri yaklaşık 12 kat, yolcu geçişleri ise yalnızca 2 kat artmış; dolayısı ile iki köprü de insanlara değil, araçlara hizmet etmekle kalmıştır.

Seksenli yıllara gelinirken ikinci köprü girişimleri merkezi yönetimdeki politika değişikliğinden büyük bir darbe almıştır. 1978 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından düzenlenen kamuya açık bir toplantıda Boğaz geçişi ayrıntılı olarak tartışılmış, birinci köprü ile ortaya çıkan sorunların boyutları değerlendirilmiş, köprülerin gerçek bir çözüm olmadığı ortaya konmuş ve ikinci köprü konusu yaklaşık on yıllık bir süre için ertelenmiştir.

Merkezi yönetim tarafından başlatılan geniş kapsamlı bir çalışma ile 1984-87 yılları arasında İstanbul Metrosu ve Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi Fizibilite Etüdüleri ve Mühendislik Avan Projeleri hazırlanmıştır. Bu çalışma çerçevesinde projelendirilen İstanbul Metrosunun ilk aşaması yerel yönetim tarafından uygulamaya konup ikinci köprü inşaatına başlanırken, demiryolu tüp geçişi projesinde ise somut bir gelişme sağlanamamıştır. Bu dönemde ortaya çıkan yeni bir yaklaşım ise yerel ve merkezi yönetimlerin politikalarında görülmüştür. Daha önceleri Boğaz'da karayolu geçişlerini geliştirme politikaları merkezi yönetimlerin inisiyatifinde iken, bu dönemde merkezi yönetim demiryolu geçişine önem vermiş, ancak Belediye Başkanı Bedrettin Dalan'ın girişimleriyle yerel yönetim, karayolu geçişlerinde inisiyatifi ele almaya çalışmıştır. Yerel yönetim tarafından gündeme getirilen projeler arasında Beşiktaş-Samatya (Be-Sam) Otoyolu ve buna bağlı olarak birinci köprü'nün güneyinde, Yıldız-Kuzguncuk arasında üçüncü köprü önerilmiştir. Spekülatif amaçlarla gündeme getirilen Dolapdere merkezi iş koridorunu besleyecek bu yol ve üçüncü köprü ile Dolapdere koridorunda gökdelenler ve geleneksel yerleşim alanları ile Tarihi Yarımada'da viadükler ve tünellerle "bir dünya kenti" görünümünü yaratılması istenmiştir.

Bu dönemde bir Fransız firması tarafından önerilen, ancak ciddi tartışmalara yol açan ve daha sonra geri çekilen Boğaz altında karayolu tüneli fikri ise, yine aynı firma tarafından günümüzdeki yerel yönetime tekrar sunulmuştur. 1986 yılında yerel yönetimle Fransız firma arasında ön anlaşması imzalanan bu proje ile, yap-işlet-devret yöntemiyle yapılacak karayolu tüneli ile, girişimci firmaya çok büyük kapitülasyonlar verilmekteydi. Özellikle meslek odalarının karşı çıkması sonucunda gerçekleşmeyen projeye göre, Sarayburnu-Harem arasında inşa edilecek üçüncü geçişi (tüneli) yapacak bu firma, buradaki geçiş ücretlerini belirlemenin yanı sıra ilk iki geçişteki (mevcut köprüler) ücretleri de tespit edecek, ileride gerektiğinde dördüncü bir geçiş yapılması tekeli de bu firmaya verilecekti. Bu firma eğer dördüncü geçişi yapmayı istemezse onun önerceği bir başka firma yapabilecek ancak buradaki geçiş ücretleri de yine bu firma tarafından belirlenecekti. Bu öneriyi yasal kılmaı amaçlayan bir ihale 1988 yılında açılmış ve teklifler alınmış olmasına rağmen proje uygulanamamıştır.

Bu sırada ikinci köprü'nün inşaatı bitirilerek işletmeye açılmıştır. İkinci köprüyü yapan Japon firmalar ülkemizi ve İstanbul'u çok sevmiş olduklarından üçüncü köprü için yeni bir proje hazırlamaktadırlar. Ancak daha önce Boğaz demiryolu tüp geçişi konusunda ciddi girişimlerde bulunan Japon firmaları sahnedan çekilerek yerlerini Japon köprü firmalarına bırakmıştır. Daha sonra bu gelişmenin Japon sanayi firmalarının ortak bir kararı olduğu ve pazar paylaşımı içinde İstanbul'u köprücülere bırakıp, demiryolu tünel firmalarının geri çekildiği anlaşılmıştır. Bu arada Japon

Teknik İşbirliği Kuruluşu, DPT'ye bir öneri getirerek Ahırkapı-Harem arasında iki katlı bir demiryolu-karayolu köprüsü projesi sunmuştur. DPT'ye iletilen raporlara göre dünyanın en uzun (2000 m) açıklıklı köprüsü olan ve Topkapı Sarayı üzerinde yer alacak bu köprü, 1999 yılında işletmeye açılacak ve dünyanın dört bir tarafından turistler bu köprüyü görmek için İstanbul'a gelecektir. GAP İdaresi Başkanlığı'na benzer bir örgütün DPT bünyesinde kurularak etüd ve proje işlerini gerçekleştirmesini istemelerine rağmen, Japon firmalarının bu önerisi merkezi yönetimde fazla taraf bulmadığından geçici olarak gündemden çekilmiş ve daha sonra uygun bir zamanda indirilmek üzere rafa kaldırılmıştır. Başbakanın geçtiğimiz aylarda yaptığı Japonya gezisi sırasında bu projenin tekrar gündeme geldiği ve Bayındırlık Bakanının bile alınmadığı bir toplantıda Japon firma temsilcileri ile konunun "çözüldüğü" basında yer almıştır.

Diğer yandan son günlerde yerel yönetim yetkililerinin basına yansıyan açıklamalarında Fransız firmasının çağdaş kapitülasyonlar olarak tanımlanan karayolu ve kentiçi raylı sistem içeren projesinin tekrar gündeme geldiği anlaşılmaktadır.

Geçmişin tozlu belgelerinden günümüze dek uzayan bu gelişmeler ışığında bugün önümüzdeki seçeneklere bakıldığında elimizde oldukça zengin bir "Boğaz Geçişleri Menüsü" olduğu görülmektedir. Bu projelerin bir kısmı sadece antika değerine sahip projeler olmasına karşılık, büyük bir bölümü fırsat bekleyen destekleyicileri tarafından raflardan çıkarılarak hemen toplantı masalarına yayılacak niteliktedir.

Bu seçenekleri gruplayarak inceleyecek olursak, önce karayolu köprüleri ciddi alternatifler olarak her zaman hazır bulunmaktadır. Karayolcular kente ve çevreye az zarar verecek, kentiçi ulaşımı aksatmayacak bir güzergah bulmakta zorluk çekiyorlar. Kente yakın geçecek bir güzergahın maliyeti ve sorunlarına karşılık, daha kuzeyden geçecek ama elde kalmış sınırlı yeşil alanları ve su havzalarını yok etmeyecek bir geçiş bulmak olanaksız görülüyor. Ancak kamu sektörünün en girişimci ve işbiricisi kesimi olan karayolcular, tüm olumsuzluklarına rağmen bir üçüncü köprü güzergahını hemen belirleyip, iki köprüde kazandıkları deneyimlerle köprüyü iki-iki buçuk yılda işletmeye açabilirler. Kuzeyde veya güneyde bir güzergah bulup üçüncü, dördüncü köprüleri inşa etmek onlar için önemli bir sorun olmayacaktır. Karayolu köprüleri her zaman uygulamaya en yakın alternatifler olarak menüde yerini almaktadır.

Bir diğer geçiş seçeneği ise karayolu tüneli olmaktadır. Sadece karayoluna hizmet verecek tünel ile ortaya çıkacak sorunlar ve maliyetlerin getireceği eleştirileri dikkate alan firmalar, karayolu tüneli içine bir raylı sistem hattı da koyarak bu öneriyi "daha toplulaşımı" göstermeyi tercih etmektedirler. Üstelik, banliyö ve anahat demiryolu merkezi yönetimin yasal yetkisi içinde olduğundan, yapımcı firmalar karayolu tüpü içinde "bir kentsel raylı sistem" önererek projeyi bir yerel yönetim projesi yapmakta, bu ise yerel yöneticilere daha cazip görünmektedir. Her dönemde yerel yöneticilerin kapısını çalmaya alışmış karayolu tüp yapımcılarının yine bu senaryo ile bu günlerde belediye ile toplantılar yapmakta oldukları anlaşılmaktadır. Bu girişim, aslında karayolu geçişi ile ortaya çıkan sakıncaların ve aksaklıkların raylı sistem maskesi altında gizlenmeye çalışılması olarak değerlendirilmelidir.

Boğaz'da demiryolu geçişi seçenekleri ise teknolojiye gelişmelerle daha da zenginleşmektedir. Karayolunda yaşananlara paralel olarak ve TEM projesine benzer olarak geliştirilmeye çalışan TER (Trans European Railway) projesi ve Avrupa'da hızla yaygınlaşan yüksek hızlı demiryolu şebekeleri dikkate alınarak önerilecek bir Boğaz geçişi mevcut kent yerleşiminin dışından geçmek zorunda. Uzun dönemde

planlanan işletme hızları düşünüldüğünde, mevcut demiryolu koridorunun etkin teknik olanaklarla bile en fazla 80-90 km/s hızla olanak verebileceği, oysa ki yüksek hızlı (200-300 km/s) bir demiryolu geçişinin kent yerleşimi dışında yeni bir Boğaz geçişini gerektireceği açıktır. Bu tür bir proje için TCDD'nin herhangi bir hazırlığı bulunmadığı, sadece 1978 yılında yapılmış tartışmalı toplantıda sunulan bir ön etüdün varlığı biliniyor. Bu tür bir geçiş seçeneği önümüzdeki yıllarda giderek daha fazla tartışılacak bir konu olacaktır. Dolayısıyla demiryolu geçişinin şimdilik bugünkü güzergahın elverdiği hız limitleri içinde ve ağırlıkla kentsel taşımalara hizmet edecek şekilde tasarlanması gerekmektedir. Bu yaklaşım içinde iki ayrı seçenek gündeme gelmektedir; demiryolu köprüsü ve demiryolu tüneli.

Mevcut demiryolu hatlarının bir köprü ile birleştirilmesi için hazırlanmış Japon öncrisinde iki katlı bir köprü bulunmakta ve karayolunun yanısıra kentiçi, bölgesel ve anahat raylı taşımacılığa hizmet verileceği savunulmaktadır. Ancak hem karayolu, hem de raylı sistemleri içeren bu seçeneğin tarihi yarımada üzerindeki baskıları ve kentsel ulaşım olumsuz etkileri göz ardı edilmektedir.

Demiryolu hatlarının Boğaz altından bir tüpgeçitle birleştirilmesi konusunda 1984-87 yılları arasında yapılmış çalışma ise, tüm tarihsel gelişim içinde gerçekleştirilmiş en kapsamlı ve ayrıntılı çaba olarak hala gereken ilgiyi beklemektedir. Ağırlıkla kentiçi taşımalara hizmet edecek, ancak anahat demiryolu taşımalarına da olanak sağlayacak bu proje metro ile bütünleşen bir yüksek kapasiteli toplu taşıma omurgası yaratan tek öneri olmaktadır. Batırılmış tüp yöntemiyle inşa edilecek bu demiryolu geçişi teknolojisi, aslında dünyada yirmiden fazla yerde uygulanmış durumdadır. Özellikle çevresel etkileri en aza indiren ve kentte giderek payı azalan toplu taşımacılığa yeni bir soluk getirecek bir girişim olarak hazırlanmıştır.

Tüm bu seçeneklerden birisine karar vermeden önce bugün yaşanan sorunun ne olduğu ve bu sorunun boyutlarının gelecekte ne olacağının açıkça ortaya konması gerekiyor. Bugünkü sorunun kentlerarası, ülkelerarası ve kıtalararası taşımacılık sorunu olmadığını artık açıkça görmüş bulunuyoruz. Boğaz geçişlerinde tıkanıklığın şehirlerarası ve uluslararası taşımalardan kaynaklandığı, her iki köprünün tartışmaları sırasında da gündeme gelmiş ama gerçeğin bu olmadığı artık kesin olarak anlaşılmıştır. Yük taşımaları ve uzun mesafeli taşımalar boğaz geçişlerinin %5-10 düzeyindeki bir bölümünü oluşturmaktadır. Diğer bir deyişle Boğaz'da ortaya çıkan tıkanıklıklar ve talep, ağırlıkla kentiçi yolculuk talepleri ve ezici bir oranda (%85 düzeyinde) otomobil geçiş talepleridir. TEM, TER gibi uzun mesafeli taşımacılık, yada yeni gündeme gelmeye başlayan Karadeniz Çevre Otoyolu gibi projeler Boğaz'da yeni bir geçiş için gerekçe olmaktan uzaktır. Boğaz'daki geçiş talebi kentsel niteliktedir ve dolayısıyla çağdaş ve akılcı politikalar gereğince toplu taşımacılıkla çözümlenmelidir.

Bugünkü köprü geçiş değerlerine baktığımızda günde birinci köprüyü kullanan toplu taşıma aracının sadece 800-850 otobüs olduğunu, bu sayının ikinci köprüde çok daha az olduğunu görüyoruz. Geriye kalan 130.000 aracın büyük bir bölümü ise otomobiller olmaktadır. Dolayısıyla sorun bir otomobil talebi sorunudur, oysa ki bu kentteki toplam yolculukların sadece %15 düzeyindeki bölümü otomobil yolculuğudur. Demek ki biz köprüleri tartışırken, köprülerle İstanbul'un ulaşım sorununu çözme yi tartışırken, aslında bir aysberg gibi duran toplu taşımacılığı unutuyoruz ve hiç dikkate almıyoruz.

İstanbul'daki Boğaz geçişi sorununa yaklaşımımızda ilk ilke, sorunun doğru tanımlanması olmalıdır. Sorunun teşhisi doğru yapılırken elimizdeki kaynakların

servislerin ve altyapının da doğru tanımlanması yapılmalıdır. Elimizdeki olanaklar nelerdir? Bu olanakları ve kapasitelerini yeterince ve verimli kullanıyor muyuz? Bunları tartışmamız gerekmektedir. Savunduğumuz çözümler, genel ilkelere ve hedeflere uygun mudur? Örneğin: Bu çözümlerin çevreye, kentsel ve insani değerlere olumsuz etkileri ne düzeydedir? Planlı kentsel gelişmeye katkısı nedir? Bu çözümler kamu kaynaklarının kentliler arasında dengeli ve hakkaniyetli dağılımına katkıda bulunacak mıdır? Eldeki mevcut kapasiteler sonuna kadar kullanılmakta mıdır? Bu kapasitelerin daha etkin kullanımı için yeni uygulamalar ve yöntemler geliştirilmesi mümkün müdür? Önerdiğimiz yatırımlarda maliyet etkinliği (cost effectiveness) sağlanmakta mıdır? Bir köprü, bir tünele kıyasla yatırım maliyeti açısından daha ucuz görünebilir, ancak taşınan her yolcu başına maliyet ve ikincil etkilere bakıldığında çok daha yüksek maliyetlere ulaşıldığı görülecektir. Tüm bu soruları dikkate alarak oturumun bundan sonraki bölümlerinde tartışılan konunun Boğaz'ın bir kez daha en ucuz şekilde geçilmesi olmadığını, asıl sorunun İstanbul'un sağlıklı bir kentsel yapıda, verimli ve etkin bir ulaşım sistemiyle yaşaması ve gelişmesi olduğunu unutmadan fikirlerimizi geliştirmemiz gerekiyor.

Boğaz geçişi konusundaki genel gelişme çizgisini tanımladıktan ve önümüzdeki sorunun farklı boyutlarının değerlendirilmesi gerektiğini vurguladıktan sonra, şimdi tartışmalara geçilmesi daha yararlı olacaktır sanırım. Çözüm konusunda kişisel görüşlerimi, tartışmanın ilkeri aşamalarında açıklamak üzere konuşmama son veriyorum. Teşekkür ederim.

Prof.Dr.Güngör EVREN -Teşekkür ederim. Şimdi sıra yeni çalışmanın konu ile ilgili bulgularının açıklanmasında. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Ulaştırma Ana Bilim Dalı çerçevesinde İstanbul Ulaşım Ana Planı güncelleştiriliyor. Bu çalışmanın geldiği aşamada konumuzla ilgili bazı bulgular da ortaya çıkmış durumda. Baştan söylediğimiz gibi, ölçütlerimizin bilimsel olması gerekir. O nedenle ilgili arkadaşımıza bu konuyu olabildiğince kısa açıklaması için söz veriyorum. Buyurun Sayın Prof. GERÇEK.

Prof. Dr. Haluk GERÇEK - Teşekkür ederim sayın Başkan. Sayın konuklar, sayın Başkan'ın sözünü ettiği bu çalışma, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'yle üniversitemiz arasında yapılan bir protokol uyarınca, 1987 yılında yapılmış olan İstanbul Büyükşehir Ulaşım Nazım Planı çalışmasının, 1995 yılı İstanbul'unun durumunu ortaya koyan verilerle yeniden gözden geçirilerek güncelleştirilmesi ve Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmakta olan Nazım Plan çalışmalarıyla entegre olacak, onun bir parçasını oluşturacak bir Ulaşım Nazım Planının ortaya konulması amacını taşıyor. Çalışma, 1994 Aralık ayından itibaren programına uygun biçimde yürütülmeye çalışılıyor. Ben burada, çalışmanın genel çerçevesiyle ilgili kısa bir bilgi verdikten sonra, çalışmanın bugün geldiği aşamada özellikle bugün tartışma konusu olan boğaz geçişleriyle ilgili elde ettiğimiz bazı bulguları size aktarmaya ve bir anlamda tartışmalara bir parça da olsa analitik yönden ışık tutmaya çalışacağım.

İstanbul Ulaşım Nazım Planı çalışması, konu ile ilgili olanlar bilirler, 1987 yılında Temel Mühendislik A.Ş. tarafından yapıldı. Bu çalışmada 2005 yılı İstanbul'u için ortaya çıkacak sosyo-ekonomik planlama parametrelerine ve arazi kullanım yapısına bağlı olarak bazı çözüm önerileri test edildi ve bazı öneriler getirildi. O zamanki yönetim, bu plan doğrultusunda da bir takım projeleri gündeme getirmeye başladı.

Ancak daha sonra İstanbul'daki gelişmeler, yani geçtiğimiz 7 yıldaki gelişmeler, özellikle ulaşım altyapısındaki ve arazi kullanım yapısındaki değişimler o planda öngörülenin oldukça dışında gerçekleşti. Bir anlamda yapılan plan büyük ölçüde geçerliliğini yitirdi. Bizim amacımız, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından tamamlanmak üzere olan nazım plan çalışmaları çerçevesinde gerçekten günümüzün İstanbul'unun durumunu ve geleceğe yönelik politikaları, planlamayı yansıtacak bir Ulaşım Nazım Planını yeniden ortaya koymaktır. Bu çerçevede, nazım plan çalışmalarında esas alınan çalışma alanı, İstanbul Metropolis alanı esas alınarak ki burda kırmızı leke ile gördüğümüz alandır. 211 planlama bölgesi göz önünde tutularak, Ulaşım Nazım Planının ilk verileri toplanmaya başlandı. Planlama çalışmalarında biliyorsunuz geleceğin tahmin edilmesi gerekiyor. Geleceğin tahmin edilmesi için de, bir ulaşım modeli çalışması söz konusu. Bu ulaşım modelinin girdilerini oluşturmak gerekiyor. Ulaşım modelinin amacı, şu anda İstanbul'da yaşayan kentlilerin ulaşım sistemi karşısındaki davranışlarını bir takım ilişkiler yardımıyla benzetmek ve bu ilişkileri kullanarak gelecekte nasıl davranacaklarını ve ona göre gelecekte nasıl ulaşım taleplerinin ortaya çıkacağını, gerek ulaşım sistemi parametrelerine, gerekse arazi kullanım parametrelerine bağlı olarak tahmin etmeye çalışmak. Şu andaki aşamada bu verileri topluyoruz. Sosyo-ekonomik veriler toplandı. Yolculuklarla ulaşım altyapısına ilişkin veriler derlenmiş durumda. Yolculuklarla ilgili verileri toplayabilmek için şu ana kadar bildiğim kadarıyla Türkiye'de hiçbir kentte yapılmamış ölçekte büyük bir örneklemeye ile bir ev anketi çalışması ve onun paralelinde de trafik sayımları ve gözlemleri yapılmakta. Bu bilgilerle biz modeli kalibre ederek geleceğe ilişkin tahminleri de yapacağız ve öneriler getireceğiz. Bu arada İstanbul Nazım Plan çalışmaları da yürütülmekte olduğundan, ivedilikle bazı öneriler getirilmesi gerekli olduğundan biz şöyle bir yaklaşım izledik; 1987 yılında kalibre edilmiş modelin verilerini, kalibrasyon katsayılarını değiştirmeden sadece günümüzün İstanbul'una ait parametreleri, katsayıları, değişkenleri kullanarak bu model yardımıyla bazı ara çözümler elde etmeye çalıştık. Ve bugün sunacağım Boğaz geçişi ile ilgili sonuçlar, 1987 yılında kalibrasyonu yapılan model günümüz verileriyle çalıştırılarak bulunan sonuçlar oluyor. Tabii modelin kalibrasyonu bizim çalışma programımıza göre daha sonra yapılacağından, bizim "1987 yılında yapılmış bu model ileriye dönük tahminleri ne ölçüde yansıtır" diye kendi kendimize sormamız gerekiyordu. Bu modeli günümüz parametrelerini kullanarak, günümüzdeki bazı değerlerle ne ölçüde uyumlu sonuç verdiğini test ettik. Test edebileceğimiz belirli bir iki kesit vardı, onlardan iki tanesi de Boğaz Köprüleriydi. Çünkü günlük sayımlar zaten otomatik olarak yapılmaktadır. Aynı zamanda bazı toplu taşıma hatları, örneğin; şehir hatları vapurları, deniz otobüsleri, banliyo trenleri, raylı sistem bağlantıları gibi. Günlük yolculuk sayılarını bulabileceğimiz kesitlerdeki hacim değerleriyle, modelin bugün için verdiği değerleri karşılaştırdık. Pek de olumsuz sonuçlar çıkmadı. Burada Boğaz Köprüsü için 1994 yılı sonu gözlem değerleriyle kullandığımız modelin verdiği değerler gözüküyor. Otomobil eşdeğeri cinsinden günlük taşıt sayısı, yani gişelerden aldığımız değer 89.809, modelin verdiği günlük değer 83.144. Yani model/gözlem oranı % 93. Demek ki % 7 bir hatayla Boğaz Köprüsü üzerinde model doğru bir sonuç veriyor. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü üzerinde daha da yaklaşık bir sonuç aldık. Toplam iki köprü olarak % 4'lük bir yaklaşıklık var. Aşağıdaki tabloda sözünü ettiğim bazı kesitlerde, bilet satışlarından aldığımız değerlerle, modelin verdiği kesit değerlerinin karşılaştırılmasını görüyorsunuz. Şehir hatlarında % 9, deniz otobüsünde

% 8. çağdaş tramvayda % 7. hafif metro sisteminde % 19'a çıkan bir sapma var. Bu olabilir. Yani model yeni değerlerle kalibre edilmiş bir model. Batı banliyösünde % 10; doğu banliyösünde de % 8'lik sapmalar söz konusu. Ama ortalama olarak, toplu taşıma hatları olarak, aldığımız kesitlerin toplamında % 3'lük bir sapma ortaya çıktı. Bu, bize bir anlamda bu modeli kalibre etmesek bile bazı küçük değişikliklerle en azından başlangıç için, ilk bulguları elde etmek için, kullanabileceğimiz konusunda oldukça güvence verdi. Bu amaçla 2010 yılı için yapılan nazım planı çalışmasında düşünülebilecek bazı ulaşım sistemi alternatiflerini saptamaya çalıştık. Burada, uzunca bir liste halinde modlara göre alt bölümler halinde bu alternatiflerin listesini görüyorsunuz. Tabi bunların bir kısmı zaten mevcut olanlar, batı banliyosu, doğu banliyosu, metro için Taksim-4.Levant'in yapılıp kalması, Yenikapı'nın Ayazağa ile birleştirilmesi, ya da Topkapı'nın Ayazağa ile birleştirilebilmesi seçenekleri var. Bir de Boğaz Tüp Demiryolu koyduk. Hafif raylı sistem alternatifleri çok sayıda, burada görüyorsunuz. 12 tane raylı sistem alternatifi var. Bunların bir kısmı, örneğin; Akşaray'dan başlayan hat kısmen zaten belirli bir yere gelmiş durumda. Ayrıca bazı ilçe belediyelerinin önerileri olan raylı sistemleri de test ettik. Şehir hatlarıyla ilgili olarak, özellikle Harem-Gebze raylı sisteminin yapılması durumunda Harem ile ilgili bazı şehir hatları bağlantıları, yine Harem ile ilgili deniz otobüsü hatları ve özellikle uzun mesafede İstanbul'da deniz taşımacılığının gelişmesinde katkısı olabileceğini düşündüğümüz bazı deniz otobüsü hatları test edildi. Bütün bu testler sonunda biz, ilk aşamada genel bir fikir elde etmek ve Nazım Plana çabuk bazı altlıklar sağlayabilmek için bu sözünü ettiğim proje seçeneklerinin değişik kombinasyonlarından oluşan 10 tane alternatif test ettik.

Şimdi konuyu Boğaz tüp geçişine getirecek olursak, Boğaz geçişi ile ilgili olarak en önemli parametreler, kentin iki yakasındaki nüfusun, işgücünün ve öğrenci sayılarının dağılımıdır. Bunlar nazım plan çalışmalarını yapan grup tarafından ileriye dönük olarak tahmin edildi. Bugünkü veriler de yine onlar tarafından derlendi. Yalnız burdaki bir noktaya dikkatinizi çekmek istiyorum. Burada 2010 yılı için gösterilen nüfus, işgücü ve öğrenci dağılımları, şu anda revize edilmiş durumda. Bunlar bizim bir iki ay kadar önce aldığımız değerler. Nazım Plan grubu bu değerleri arazi kullanım kararlarını yeniden gözden geçirerek değiştirmiş durumda. Fakat bu değiştirilmiş arazi kullanım kararlarına ilişkin model çalışmaları henüz tamamlanmadığından ben size daha önce verilmiş değerlerle bulduğumuz bulguları aktaracağım. Burda gördüğünüz gibi, İstanbul'un 2010 yılı için tahmin edilen nüfusu 11.218.000 diye gösteriliyor. Sonradan, ulaşım talebini, özellikle Doğu-Batı arasındaki geçişleri biraz daha azaltmaya yönelik, ulaşım talebini kontrol edici, yeni arazi kullanım biçimleri üzerinde çalıştılar ve onlara ilişkin sonuçları henüz test etme olanağını bulamadık.

Şimdi, 10 tane alternatif içerisinde bizim incelediğimiz Boğaz geçişi ile ilgili olarak şunu söylemem gerekiyor. Bu alternatifler, yerel yönetimin politikaları ve ulaşım planlamasının genel doğruları çerçevesinde üretilmeye çalışıldı. Başından itibaren gerçek İstanbul Büyükşehir Belediyesi, gerekse çalışmayı yürütenler olarak bizler, İstanbul'da üçüncü bir köprü'nün hiçbir şekilde kentin geleceği için uygun bir ulaştırma alternatifi olmayacağını peşinen kabul ettik ve böyle bir alternatifi test etmedik. O nedenle, bizim bugüne kadar yaptığımız çalışmada üçüncü köprü alternatifi yok. Onun yerine tüp demiryolu alternatifi var. Bu bir politika konusudur, bir tercih konusudur. Aslında yalnızca akademik olarak bunun test edilmesi de mümkündür. Ve kentin üzerinde ne gibi olumsuz yığılmalara neden olacağı konusunda da sayısal bazı

sonuçlara varabiliriz. Tüp geçiş ile ilgili yaptığımız çalışma, 1985 yılında Sayın Erhan ÖNCÜ'nün biraz önce açıkladığı IRTC tarafından yapılan güzergahı esas aldı. Yani tamamen demiryolu tüp geçişi, iki taraftaki banliyo hatlarını birleştirmek üzere. Ve biz modelimizi buna göre kurduk. Ve bu sistem üzerinde nasıl yüklerin ortaya çıktığının ilk sonuçlarını aldık. Tüp geçiş olan alternatiflerimiz, bizim 10 alternatif içerisinde 4-5, 8, 9 ve 10 numaralı alternatifler. Diğerlerinde yok. Aşağı yukarı bütün tüp geçit olan alternatiflerde, demiryolu tüp üzerinde birbirine yakın hacim değerleri elde edildi, çünkü bunları birbirinden farklılaştıran daha çok, biraz önce söylediğim çok sayıda alternatif içerisinde bazı projelerin birlikte yapılması ya da yapılmaması idi. Ama sonuçta bunlar, tüp geçit üzerindeki hacim miktarını önemli ölçüde değiştirmediler.

Son olarak, bizim bu denemelerimizden Boğaz geçişi ile ilgili olarak bulduğumuz bazı ilk sonuçları vermek istiyorum. Burada, 1995 yılı yüklemesi yapıldı. 1995 yılında biraz önce söylediğim gibi oldukça yakın gözlem değerlerine hemen hemen % 5 hata çerçevesi içerisinde yaklaşan sonuçlar elde ettik. Burada Boğaz geçişi için temel alternatif diyebileceğim alternatif, bizde 8 numara ile gösterdiğimiz alternatif oluyor. Görüyorsunuz ilk iki kofon sabah doruk saatte otomobil eşdeğeri olarak her iki köprüden geçen araç sayıları ve onlara karşı gelen yolcu sayılarını gösteriyor. Ondan sonraki kolonlarda toplu taşıma araçlarıyla köprüden ve Boğaz tüp demiryolundan geçebilecek hacimler görünüyor. Boğaz köprüleri üzerinde, tüp geçit yapılsa bile, şu andaki kapasitenin çok üstünde bir hacim elde ediliyor. Yani tüpün getireceği önemli bir toplu taşıma kapasitesi var. Fakat 2010 yılının İstanbul'u için köprülerin tıkanması bir anlamda kaçınılmaz. Ancak bunu başka çözümlerle azaltma alternatiflerini henüz daha tam anlamıyla test etmedik. Örneğin: Boğaz Köprüsü üzerinde bir şeridin sabah saatlerinde otobüs şeridi olarak kullanılması, ya da denizyolu hatlarının gerek deniz otobüsü, gerek şehir hatları olsun, gerek fiyatlandırma politikalarında, gerek zaman tarifelerinde, gerek sundukları hız parametrelerinde bazı iyileştirmeler yaparak bir takım yolcuların deniz hatlarına daha fazla çekilmesini sağlamak mümkün. Bunları da test edeceğiz. Fakat bu yaptığımız ilk testlerde görüyorsunuz, her iki köprü de zaten kapasitesinin üstünde, tüpün yapılması koşuluyla da yükleniyorlar. Boğaz tüp demiryolu üzerinde doruk saatte 53.546 gibi bir rakam çıkıyor. Sanıyorum IRTC çalışmasında da buna oldukça yakın bir rakam, 50.000 dolaylarında doruk saat hacmi bulunmuştu. Günlük hacim de 400 ila 500.000 arasında değişecek. Biz burada şu kabulü yaptık: Banliyo hatları ana hat trenleri tarafından kullanılmayacak; mutlaka iki hattı da kapasite artırıcı önlemlerle toplu taşıma, şehiriçi taşımacılığına ayrılacak; ana hat trafiği ayrı bir hatta alınacak. Bu ilk sonuçlardan sonra, şu anda biz son olarak aldığımız, revize edilmiş arazi kullanım verilerine göre yeni model testlerimize başlamış durumdayız. Onunla ilgili önemli bir bulguyu şu anda belirtmemde yarar var. Belki bunu sonradan önlemler ya da öneriler konusunda mı görüşeceğiz, bilmiyorum. Ama temel öneri, talebin kontrol edilmesi, talebin mümkün olduğu kadar azaltılmasıdır. Yani 2010 yılı ya da 2000'li yılların İstanbul'unda siz hangi ulaştırma altyapısını getirirseniz getirin, bu göç olayı, bu nüfus artışı olayı bu şiddetle devam ettiği ve kontrol edilmediği müddetçe bütün sistemler tıkanacaktır. Yani bu hepimizin kabul etmesi gereken birşey. Ben hergün köprüden seyahat etmek zorunda olan bir kişi olarak söylüyorum, köprülerin zaten tıkanmış durumda olduğunu bugün görüyoruz. Bırakın bundan 10, 20, 30 sene sonrasını. Yani bir kere İstanbul'un nüfus artışı, göç olayını kesinlikle kontrol etmek lazım, yoksa yarattığımız bir probleme çözüm bulmak gibi içinden çıkılmaz bir sorunla sürekli uğraşmak zorunda kalacağız.

Talebin azaltılması, arazi kullanım yapısının uygun biçimde düzenlenmesi ve kontrol edilmesiyle mümkün olabilecektir. Nitekim bize gelen revize edilmiş arazi kullanım verilerinde, karşıya geçişlerin yani doğu-batı arasındaki geçişlerin biraz daha azaldığını gördük. Bu da, her iki yakının kendi içerisinde daha dengeli bir arazi kullanım biçimine yaklaştırılmış olmasından kaynaklanıyor. Bu çok önemli bir faktör. Bunu mutlaka sağlamak ve sadece plan üstünde, kağıt üstünde değil, yaşama geçirmek gerekiyor. Aksi takdirde biz burda daha yeni köprüler, belki yeni tüp geçitleri sürekli konuşmak durumunda kalacağız. Teşekkür ederim.

Zafer ÖZERKAN - Teşekkür ederim Sayın Başkan. Son günlerde yazılı ve görsel basında Boğaz üçüncü kez köprüyle mi geçilmeli, tüple mi geçilmeli, yani İstanbul'un iki yakasında ulaşım ile ilgili hiçbir sorununuz yok, hava kirliliğimiz yok, sadece Allah'ın nimeti değil Boğaz bize, külfeti gibi, neyle geçeceğiz o tartışılıyor. Bilen de bunu tartışıyor, bilmeyen de tartışıyor. Önce bu platforma bu tartışmayı taşıyan tüm yetkililere teşekkür ediyorum içtenlikle.

1973 yılında işletmeye açılan Birinci Boğaz Köprüsü, talebi karşılayamamış, aksine artırarak beklenenden önce kapasitesini doldurmuştur. İkinci köprü inşaatı sürdürülürken, üçüncü köprü ve karayolu tüp geçişi gündeme getirilmiştir. İstanbul kentiçi ulaşım sorunlarının çözümü ile birlikte boğaz geçişi düşünülmüştü ve ciddi bir kentiçi ulaşım etüdüne dayandırılmadığı takdirde, karayolu ulaşımına sağlanacak bu düşük kapasiteli bağlantılar talebi arttıracak ve sisteme katılan araçlara altyapı yetiştirilemeyecektir. Görülmektedir ki, üçüncü boğaz geçişi için de aynı hatalar yapılmaktadır. Yani gündeme getirilen projeler, insanların geçişi için değil, araçların geçişi için planlanan projelerdir. Bu projeleri kimler getiriyor? Biz çıkartmadık bu projeleri. Bakın iki tane proje var esas boyutta tartışılacak olan proje. Bunlardan birisini Fransız Bouygues Firması getirmiş. Burdadır, 30 sayfa. İkinci projeyi Japon C.I.TOH Firması getirmiştir, 15 sayfa veya 10 sayfalık bir rapordur. Bunlar, basında çıkan haberlere göre yeni projeler değildir arkadaşlar. Bunlar geçmişte, her iki proje de merkezi hükümetçe reddedilmiş olan projelerdir. Ama bugün maalesef yeniden gündeme gelmiştir. Bunlardan birincisi, karayolu ve demiryolu ortak geçişine elverişli Boğaz Tüp Geçisi, Bouygues Firmasının getirdiği, ikincisi C.I.TOH Firmasının getirdiği, karayolu ve demiryolu ortak geçişine elverişli üçüncü köprü geçişleri.

Bunlardan birincisine girmek istiyorum. Esas üçüncü, bizim, Ulaştırma Bakanlığı'nın yaptığı demiryolu boğaz tüp geçişi çok kısa karşılaştırarak konuyu izah edeceğim. 1987 yılında bu raylı sistem ve karayolu ortak tüp geçişini bahsediyorum. 1986 Yılında zamanın belediye başkanı, merkezi hükümete Fransız Bouygues Firmasının hazırlanan 30 sayfalık bir raporu onaylanmak üzere gönderiyor. Erhan arkadaşımın söylediği gibi, yap-işlet-devret modeliyle de bir sözleşmesi var ekinde. Sözleşmenin kapsamındaki önemli konulara Erhan Bey değindi, ben değinmeyeceğim. Teknik sakıncalarına değineceğim projenin. Hiçbir ulaşım etüdü ve fizibiliteye dayanmamaktadır bu proje. Halbuki demiryolu boğaz tüp geçişi, pazartesi günü bir doçent arkadaşımızın bildirisinde "bu yapılmalıdır," dediği konu. Marmara Bölgesel Ulaşım Etüdünden yola çıkmıştır. Yani başlangıç ve bitiş noktası İstanbul olmayan transit trafiği. Biz Çanakkale'ye veya o arkadaşın dediği gibi, Marmara'ya tüp geçiş yaparaktan o tarafa aktarırsak, acaba ne kazanırız? Sayın Nadir YAYLA söyledi ve bu bizim projenin sonucundan söyledi: Ancak %5 kadar bir avantaj sağlar. Boğaz

geçişinde böyle *dayvört etmemiz gerekir transit trafiği. İleride 120.000 araç kentiçi trafiğine pompalanacaktır. bu benim sözüm değildir. 1990 Yılındaki Karayolları Genel Müdürü dahil, yardımcıları dahil tüm yetkilisinin "Üçüncü Boğaz Geçişi Toplantısı"nda Devlet Planlama Teşkilatı'nda, kendisinin ağzından bizzat çıkan sözdür. Tünel içindeki kirli hava, son derece önemli bir olay. Demiryolu boğaz tüp geçidi 12.5km.dir. 1800 m.lik kısmı su altındadır. Ve elektrikli işletme yapılacaktır burada. Herhangi bir egzoz gazı falan söz konusu değildir. Burada iki tane havalandırma binası, üç tane havalandırma bacası projelendirilmiştir. Bu proje, karayolu geçişidir. Düşünün ki Boğaz'ın her iki tarafında ve Boğaz görüntüsünü ne kadar etkileyecek kaç tane havalandırma bacası, kaç tane havalandırma binası yapılacaktır, sizin tahminlerinize bırakıyorum bunu. Üsclik de hava kirliliği mevcuttur İstanbul'da. Kışın kaloriferleri siz yakmıyorsunuz, söndürüyorsunuz. Biz yakıyoruz. Düşünün bu araçları geçirmeyecek misiniz. bu bacaları kapatacak mısınız, fabrikaları durduracak mısınız kışın? Her iki yakada gerek karayolu, gerekse raylı sistem bağlantıları belirli olmamakla birlikte, başta tarihi yarımada ve şehir dokusu tahrip edilecektir. Raporda UIC standardından bahsediliyor. Üç şerit karayolu gidiş, üç şerit karayolu geliş ortasında çift şerit demiryolu geçişi var. Diyor ki; UIC standardına göre planlanmıştır. Ve aks araları 3.57 m.dir, diyor UIC standardı, minimum aks arası bir demiryolunda 4.20'dir. Ve maksimum eğim %0.54 kullanılıyor. Bir metro veya banliyo işletmeciliğinde, maksimum eğim normal şartlarda % 0.30 yani % 3'dür. Eğer Boğaz gibi bir deniz altında yapılacak bir tünel geçişinde, ben kendi projemden biliyorum, doğal yağlanmadan dolayı % 18'in üzerine çıkamaz. Yani demektir ki burda raylı sistem işletilmeyecektir. Diyorki, işte demiryolu işleyecektir, metro işleyecektir. Hayır, hiçbir işlenmeyecektir. Öngermeli betonla geçilecektir, deniliyor. Sismik ve jeolojik etüdlere bakılırsa Boğazın yapısına, hayır öngermeye geçemezsiniz. Güzergah geçirilmeden evvel gerekli jeolojik, hidrografik, sismik risk analizlerinin tamamı yapılmıştır. Biliyorsunuz Kuzey Anadolu fay hattı geçmektedir. Projemiz de Kuzey Anadolu Fay hattının batısındadır. Sadece proje bundan etkilenmemektedir. Ege'deki olacak depremden de etkilenecektir. Bunu birleştirdiğinizde siz 9.3 deprem dizayn parametresini, parametre olarak alıyorsunuz, eğer bununla projeyi çözmeye kalktığınızda, statik hesapları yapmaya kalktığınızda öngörme değil, mutlaka çelik bir kabuk içine almak zorundasınız projeyi. Boğaz tabanında bir sedde oluşuyor mu, oluşmuyor mu net olarak belli değildir. Biz bu konuda 9 Eylül Üniversitesi ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'yla çok uzun araştırmalar yaptık Boğaz'da. Ham verileri aldık, Danimarka Hidroloji Enstitüsü'ne gönderdik, orada değerlendirildi geldi. Gördük ki biz, 4 ile 6 m. arasında bir sedde oluşturuyoruz Boğaz'da. Belli bir süre sonra, yani 70-80 yıl sonra Karadeniz'in rejiminin etkilendiğini gördük. Yani bunu da yapamazsınız ekolojik olarak. Projede stratejik yön hiç dikkate alınmamıştır. Yani bir sabotaj yapılması veya üzerinde bir deniz kazası olması durumunda, tümüyle işletme devre dışı kalacaktır. Halbuki demiryolu boğaz tüp geçişinde, Genelkurmayla birlikte çok detaylı bir stratejik etüd yapılmıştır. Deniz ekolojisi, inşaat anında bulanıklık, tortu taşıma, su kalitesi, gürültü gibi durumlardan etkilenen deniz canlıları veya balıklar vardır. Biz inşaat süreçlerini öyle ayarlamış durumdayız ki, genelde kış ve yaz aylarına rastlatmışızdır inşaatı. Neden? İşte balık göçleri vardır veya inşaat ekipmanlarını öyle seçmişizdir ki, işte tortu oluşturmayacaktır, oksijeni etkilemeyecek-

* Saptırmak/yönlendirmek

tır.Yani deniz ekolojisine son derece dikkat edilmiştir projelendirilirken. Zannetmiyorum ki belediyenin bu projesinde bunlar dikkate alınmıştır. Rapor, % 87 özel araçların geçişi için planlanmıştır. Söylüyor zaten büyük araçlar geçmeyecektir burdan. Yani amaç insanları taşımak değildir. Düşünün raylı sistem çalışmıyor, sadece karayolları çalışıyor, siz burada en fazla saatte tek yöne 10.000 yolcu taşıyabileceksiniz. Yani İstanbul sorununa çözüm getirmiyor bu proje. Yani bunun inşaatı anında da dördüncü projeyi biz burada tartışacağız, beşinci geçişi de tartışacağız anlamındadır.

Demiryolu ve karayolu ortak köprü geçişine gelmek istiyorum. Çok değerli ağabeylerimiz var karayolu ve köprüyle ilgili burada. Evet onlara bilhassa hitap etmek istiyorum. 1990 yılında Japon C.ITOH Firmasınca iki hatlı demiryolu, altı şeritli karayolu, iki hat raylı sistemlerden oluşan çift katlı bir demiryolu köprü projesi Devlet Planlama Teşkilatı'na önerilmiştir. Devlet Planlama Teşkilatı, bütün kuruluşlardan görüş almak üzere bir toplantı yapmıştır. Hatta o günün en üst yöneticisi dahil Karayolları'ndan, Bakanlığımızdan ben, bu toplantıya katıldım. Evet gelen rapor 15 sayfadır. Böyle bir çalışma, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından 1983 yılında zaten yapılmıştır. Demiryolu boğaz tüp geçişi ön fizibilite etüdü kapsamında DELEUW CATHER ve Botek Grubuna böyle bir çalışma yaptırılmıştır. Fakat çalışmanın sonucunda şu görülmüştür: Şehir planlaması, ulaşım planlaması, ulaşım ekonomisi, arkeoloji, çevrenin olumsuz etkilenmesinin yanı sıra, inşaat, işletme ve bakım maliyetinin yüksekliği dikkate alındığında yapılabilir bulunmamış ve bir alternatif olarak asla kabul edilmemiştir. C.ITOH firmasının önerisi de, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'nda yapılan toplantıda, belirtilen bu nedenlerden dolayı reddedilmiştir. Tabii bütün bakanlıklar arasında yapılan toplantıda.

Demiryolu boğaz tüp geçişine gelmek istiyorum. Söz konusu proje 1988 yılında tamamlanmış, 14 milyon dolar ve bugünkü değer ile 200 milyar lira harcayarak yaklaşık dört yıl süren Marmara Bölgesel Ulaşım Etüdü, İstanbul Kentiçi Ulaşım Etüdü, İstanbul Metrosu ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi Fizibilite Etüdü ve avan projeleri çalışması kapsamında ele alınmıştır. Bu çalışma İstanbul'un kent içi ulaşımına kesin çözüm bulmak amacıyla DLH İnşaat Genel Müdürlüğü tarafından, ABD ve Türk firmalar grubuna hazırlatılmıştır. Kentiçi Ulaşım Etüdünün sonucu, 2005 yılında Boğaz'da tek yön saatte 60.000 kişilik yolculuk talebi ortaya çıkmıştır. Boğaz'da yüksek kapasiteli bir toplu taşıma bağlantısının kaçınılmaz olduğu, yani bu 60.000 kişiyi geçireceksiniz Boğaz'dan, tek yönde bir saatte. Ancak yüksek kapasiteli bağlantı ile Boğazı geçecek yolcuların, yine yüksek kapasiteli bir sistemle kentiçine dağıtılmasının gerektiği, yine ulaşım etüdlerinin sonucunda ortaya çıkmıştır. Buna göre, yukarıdaki belirtildiği gibi, DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Topkapı, Taksim-4.Levent Metro projesi ki, bu ana projenin bir parçasıdır; bilindiği gibi bugün İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından inşaatı sürdürülmektedir. Diğer aks ise, bakın iki tane aks var İstanbul'da. Biri kuzey-güney dediğimiz ve Topkapı, 4.Levent arası, diğeri doğu-batı aksı dediğimiz akstır. 12.5 km.lik demiryolu boğaz tüp geçişini de içine alan Gebze'den Söğütözü'ne, Yenikapı'dan Halkalı'ya kadar uzanan 70 km'lik bir sistemi kastediyor Doğu-Batı aksı olarkten. Mevcut saatlik tek yön 10.000 olan banliyö hat kapasitesini 75.000 kişiye, yani işte İstanbul Metrosunun kapasitesine çıkartıyoruz. Dolayısıyla İstanbul ilk etapta en az maliyetle 100 km.'ye yakın bir metroya kavuşmuş olacaktır. Bunu nasıl çıkartıyoruz? Mevcut banliyö hatları iki hatlı, bunu biz üç hata çıkartıyoruz, orta hattı ana hata bırakıyoruz, yan hatları

metroya. Doğrudan doğruya metroya dönüştürüyoruz. Yüzeysel metroya dönüştürüyoruz. Ve bu proje 1995 yılında DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü tarafından da ihaleye çıkacaktır. Herşeyi hazırdır, sade ihale yetkisi beklenmektedir.

Demiryolu boğaz tüp geçişi, Avrupa yakasında Yenikapı İstasyonu ile, Asya'da Söğütözü İstasyonlarını birbirine bağlayan toplam 12.5 km. uzunluğundadır. Denizdeki 1.8 km.'lik kısım batırma tüp tünel yöntemiyle inşaat edilecektir. Sirkeci ve Üsküdar'da iki ayrı istasyon planlanmaktadır. Yenikapı ve Üsküdar istasyonları, diğer modlarla transfer edilebilecek son derece kapsamlı bir şekilde projelendirilmiştir, planlanmıştır. Yani banliyö treni, metro, hafif raylı sistem, otobüs ... İstanbul Metrosu ve demiryolu boğaz tüp geçişi projesinde, Amerikan ve Türk firmalar grubunun yanında (vakit az olduğu için saymıyorum.) 5 akademik, buna İstanbul Üniversitesi, 9 Eylül ve Danimarka Hidroloji Enstitüsü dahil, 5 akademik kuruluş ve 6 özel kuruluş taşeron olarak görev almıştır. Firmaların dışında, Demiryolu boğaz tüp geçişinin yapılması halinde yaratılacak kapasite, iki yönde üçer şeridi olan bir karayolu geçişiyle yaratılacak kapasitenin 8-10 katı olacaktır. Ayrıca, deniz ulaşımının kapasitesi kadar da rezerv bir kapasite artacaktır. Şayet aşırı yüklemeyi kabul edersek toplu taşıma sistemlerinde, tren aralığı 120 saniyedir, bunu biz 90 saniyeye ki; Rio'da vardır bu, Moskova'da vardır bu, almanız halinde bu 60.000 kapasiteyi 120.000'e çıkartacak gücünüz vardır elinizde, herhangi bir inşaat yapmadan.

İstanbul'da şimdiye kadar yapılmış en ayrıntılı ve en kapsamlı ulaşım etüd ve mühendislik projesi olan bu çalışmada, şehir planlaması, ulaşım planlaması, ulaşım ekonomisi, toplu taşıma işletmeciliği, arkeoloji, restorasyon, mimarlık gibi konuların yanı sıra, çevre, trafik, inşaat, demiryolu, makine, elektrik, jeoloji, ekoloji, zemin mekaniği, sismik risk ... gibi mühendislik dallarında 168 cilt rapor ve 371 pafta proje üretilmiştir bu 4 yıllık süre zarfında. Ayrıca, ilk defa Genelkurmay Başkanlığı'yla birlikte stratejik etüdleri yapılmıştır. Projenin genel sonuçları: Ulaşım talepleri karşılanacaktır. Yolculuk süresi kısıllanacak, ulaşım erişilebilirlik artırılacak, enerji tüketimi azalacak, tarihi ve doğal çevre korunacak, çevreye olumsuz etkiler minimize edilecek ve mali yönden yapılabilir ekonomik olarak doğrulanmış bir ulaşım sistemi yaratılacaktır. Tüptün yıllık işletme maliyeti, 26 milyon dolardır. (açılması durumunda.) Geliri ise 64 milyon dolardır. Belki Dünya'da ilk defa bir toplu taşıma işletmeciliği kar ediyor. Yıllık kar, 38 milyon dolardır. Metro bugün inşaa ediliyor. Karşı değilim, mutlaka yapılması gereken bir sistemdir. Metronun işletme maliyeti 87 milyon dolar, geliri 51 milyon dolardır. Yani 36 milyon dolar her yıl bu işletme zarar edecektir. Aslında proje bir bütündür, eğer tüp geçişiyle birlikte düşünüldüğü veya yapıldığı takdirde her yıl 2 milyon dolar gelir sağlanacaktır. Son cümlemleri söylüyorum Sayın Başkan, Amacı, Boğaz'ı geçmek ama, insanları değil, araçları taşımak olan ve herbiri milyarlarca dolara mal olacak 3-5 sayfalı bilimsel olmayan raporlarla önerilen projelerin Türkiye'de tartışılması dönemi kapanmalıdır zannediyorum. Teşekkür ediyorum.

Ali Yılmaz ÖRNEK - Efendim, hürmetler ederim. Daha önce yapılmış olan kıymetli konuşmaları sizler gibi biz, de dinledik. Benim söyleyebileceğim bazı şeyler daha önceki konuşmacılar tarafından ifade edildiği için tekrar olarak söylemek istemiyorum. Ben daha ziyade olaya şehircilik açısından, İstanbul Belediyesi'nin yaklaşımları açısından temas etmek isterim.

Kısaca söylemek gerekirse, Cumhuriyet Tarihi içerisinde, hocalarım daha da detaylı olarak verdiler, ben de çok kısa olarak söylüyorum; Avrupa ve Asya yakalarını birleştirme düşüncesi üzerinde, önce Fransız şehirci Henry Prost tarafından, daha sonra da Alman şehirci Högg tarafından çalışılmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında iki yaka arasındaki ulaşım bağlantılarının Boğaziçi köprüsü veya tüp geçit şekliyle yapılması gibi iki tane alternatif vardı. Bunlardan ilk düşünce olan Boğaz'ın köprü ile geçilmesi fikri, siyasi tercihler olarak 1958'de Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Tabii Türkiye'de otomobil fabrikalarının kurulması gerekiyordu, onun için karayollarının süratle yapılması lazımdı. Bu dönemde toplu ulaşımdan ziyade ferdi ulaşım ve karayollarına ağırlık verilmiştir, bu temel felsefe ile. Fakat 1960 darbesi bu projenin tatbikatını ertelenmiştir. 1960 yılında İmar ve İskan Bakanlığı bünyesinde Bölge Planlama Dairesi, Büyük İstanbul Nazım Plan Bürosu kurularak nazım plan çalışmaları başlamıştır. Bu plan kapsamında yer almamasına rağmen, inşaa edilerek hizmete sokulan Birinci Boğaz Köprüsü ve çevre yolları bağlantıları, yeni yapılaşma kuşaklarının doğmasına sebep olmuştur. Bu durum ise, henüz tamamlanmayan Nazım İmar Planı çalışmalarını akamete uğrattığı gibi, yeniden revize edilmesini ve güncelleştirilmesini de beraberinde getirmiştir. Boğaziçi Köprüsü tercihi ile genel ulaşım problemleri çözülmediği gibi, raylı sistem çözümlerinden de giderek uzaklaşmış, çevre bağlantı yolları için büyük istinlakler yapılmış ve büyük paralar ödenmiştir. Aynı zamanda kuzeye doğru tehlikeli bir gelişimin ilk adımları o tarihlerde atılmıştır. İstanbul Nazım Planı, başladığı tarihten itibaren 15 yıl sonra 1980'de onaylanmıştır. Ne yazık ki yine politik hedefler nazım planının uygulanmasına imkan vermediği gibi, hiçbir fizibiliteye dayanmayan ikinci Boğaz Köprüsünün de inşa edilme kararı alınmıştır. İkinci Boğaz Köprüsü, Birinci Boğaz Köprüsüne bağlı ikinci kuşak yapılaşmasını durdurmadığı gibi, üçüncü bir kuşak yapılaşmayı da beraberinde getirmiştir. Kademe kademe kuzeydeki şehrin aklığına doğru bir ilerleme devam ediyor. (Her yapılan boğaz köprüsü ve çevre yolları bağlantılarıyla.) O günkü şartlarda yol bağlantılarının ucuzla mal edilmesi için orman ve havza alanlarındaki hazine arazilerinden geçirilmesi de, orman ve su havzalarında kaçak ve sağlıksız yapılaşmanın sebebi olmuştur. Yanlış bir karar olan Haliç Sanayi ve liman depolama alanı kararının, bugün İstanbul'a onarılması çok büyük maliyetler getirdiği cümleminin bilgisi dahilindedir. Aynı şekilde köprü üstüne köprü yapmakta bir süre sonra telafisi mümkün olmayan hatalara yol açacaktır İstanbul'da. Nazım Plandan bağımsız olarak verilen Birinci ve İkinci Boğaz köprülerinin yapım kararları da, İstanbul'a imar ve altyapı yönünden ve geri kazanılması mümkün olmayan çevrenin ve doğanın tahribi yönünden, tarım ve su havzalarının kaybedilmesi yönünde, büyük zararlar vermiştir ve Türkiye bütçesinin kat kat üstünde mükellefiyetler getirmiştir. Bugün için gündeme gelen Üçüncü Boğaz Köprüsü, bizim kanaatimize göre ulaşım sorununu çözemeyeceği gibi, ulaşımı daha da kilitleyecek ve İstanbul'u geri dönüşü olmayan son bir maceraya doğru itecektir. Nazım Plan dikkate alınmadan, Üçüncü Boğaz Köprü ve yeni çevre yolları etüdlerine başlanmış olması, (Cumhurbaşkanımıza verilen bir brifingde başlandığı söylenmişti.) İstanbul üzerine farklı beklentiler olduğunun da bir işaretidir.

Üçüncü köprüünün yapılması halinde, Kilyos-Karaburun arasında 40 km uzunluğunda kömürücü tarafından tahrip edilmiş bulunan sahil şeridi, yeşil alan haline döndürülmesi gerekirken, yeniden bir başka şekilde işgal edilecektir. Ve doğal yapı ile rekreatif özellik tamamen kaybolacaktır. Tabii bu anda bir takım kimseler

tarafından fakir ve garip köylünün elinden imarı olmadığı gerekçesiyle arazileri yok pahasına toplanacak ve yeniden bir rant akışı, bir rant hareketi olacaktır. İstanbul'a göçün sebepleri incelendiğinde birçok faktör görünüyor. Tabii, Anadolu'nun kalkınmamış olması, Anadolu'da gerekli olan yatırımların yapılmaması, ekonomik sebepler, kültürel sebepler, sağlık sebepleri, güvenlik sebepleri gibi. Bütün bunların yanında dikkat edilirse, İstanbul'da yeni alanların yerleşime açılmasının rantının bir takım kimseler tarafından toplanması da, göçü teşvik edici en önemli unsurlardan bir tanesidir. Eğer biz bu rant hevesini durdurmazsak, bir takım yerlerin kontrolsüz ve plan harici olarak yapılaşmasını önleyemeyiz. İstanbul'a göçü de durduramayacağız. Ve biz yollar yapacağız, yollar göçü getirecek, gelen göçlerle beraber yol ihtiyacı daha da artacak, tekrar yol ve altyapı meseleleri gündeme gelecek. Yani biz böylelikle kendi kendini bitiren bir sistemi kurmuş olacağız.

Metropol olmanın bir gereği olan metro, ve diğer raylı sistemlere ait yatırım kaynakları Üçüncü Boğaz Köprüsü yapılırsa tamamen köprü ve bağlantı yollarına harcanacaktır. Bu durumda ise, metro ile ilgili yatırımlar sürekli ertelenmek zorunda kalınacak ve genel ulaşım problemi hiç bir zaman çözülmemeyecektir. Sayın SÖZEN'in başlattığı ve bizim süratle devam ettiğimiz metro projesi böylelikle akamete uğramış olacaktır.

Gecekondu yapılaşması hızlanarak artacak, kontrol edilmesi dahi mümkün olmayacak, sosyal ve teknik altyapı problemleri bugünkünün en azından iki katına çıkacaktır. Bütün bunların yanında en önemlisi, mevcut kalabilmiş son kentsel yaşam kaynakları, yani tarım, orman ve su havzaları tamamen yok olacaktır. Bugün, böbreğini satan insanlara rastlamak sanıyorum mümkün, fakat akciğerini satan bir şehir olma, bir metropol olma ünvanını dünya tarihinde her halde ilkdefa İstanbul kazanmış olacaktır.

15 yıl aradan sonra Nisan 1995 yılı itibarıyla bitirdiğimiz İstanbul'un yeni nazım planında yukarıda bahsedilen tarihsel gelişim ve oluşan mahzurlar göz önüne alınarak, iki yaka arasının bağlantısının, 1930'lardaki iki fikirden biri olan tüp geçiş fikriyle tamamlanması kararı verilmiştir. Hocaların izah ettiler, ben tekrar sizleri yormayayım. Ama kısa bir giriş yapmak gerekiyorsa, tüp geçiş için son ciddi çalışmalar 1985 yılında sadece raylı sistemi ihtiva edecek bir şekilde yapılmıştır. Bugün için biz yeniden bu projeyi ele alma zorunluluğu hissediyoruz. Yani 1985'de yapılan proje ile 1995'de hiç düşünmeden, güncelleştirilmeden bugün uygulamaya başlamak istemiyoruz. Çünkü 10 yıl içinde teknoloji müthiş bir şekilde değişti. Ve bu arada Manş geçildi. Dolayısıyla 1985'de yapılan bu çok değerli çalışmayı iki yönden gözden geçirmemiz gerekiyor, kapsam yönünden ve güzergah yönünden.

İstanbul'un şehir içi ulaşımının birtakım ihtiyaçları var. Şehirlerarası ulaşımın da bazı ihtiyaçları var. Bu anda Üçüncü Boğaz geçişinin uluslararası ulaşım ağına hitap edebilmesi de gerekiyor. Zannediyorum 1965'li yıllarda da devletimiz tarafından uluslararası hızlı raylı sistem için, yani 300 km./saat hızla seyredebilecek bir sistem için de anlaşmalar yapılmış idi. Şimdi yapılacak olan tüp geçişin bütün bunlar hesaba katılarak yapılmasında fayda var. Tabi bazı şeyleri fizibil bulmayabilirsiniz, o takdirde bir kabul meselesidir, onlar çıkartılır. Fakat birinci önceliğimiz raylı sistemi çalıştırmak, lastik tekerlekli sistem tüpgeçit içinde çok hoş görülüyor. Gerçekten lastik tekerlekli sistemin getirdiği egroz gazlarını önlemek önemli bir mesele olarak karşınızda duruyor. Ayrıca raylı sistemle, saatte 60.000 insanın sefer yapabildiği bir şeritten, lastik tekerlekli sistemle sadece 2.000 insan sefer yapabiliyor. Bütün bunlara

rağmen lastik tekerlekli sistemi de raylı sistemin yanında sayunanlar, bu sistemden geçiş ücreti olarak önemli bir meblağın alınabileceğini iddia ediyorlar. Her halükarda fizibilitesinin yapılması uygun olacaktır sanıyorum.

Tüp geçitin güzergahının da mutlaka etüd edilmesi lazım. Biz Tarihi Yarımada'yı mutlak surette korumak istiyoruz. Bugün 2600 yıllık tarihin üzerinde yaşıyoruz. Üç ayrı medeniyet kurulmuş bu topraklarda. Ve dolayısıyla fevkalade kıymetli eserlere sahibiz. Eğer bu eserleri koruyabilirsek, gelecek kuşaklara karşı daha doğru bir yaklaşımda bulunmuş oluruz. Tabii hem koruma, hem de ulaşım ağının bütün yoğunluğuyla üzerinden geçmesi bir yarımadanın, fevkalade zor. Biz bir kere şu anda Tarihi Yarımada'da 800 k/ha. olan yoğunlukları, 500 k/ha. çekmek istiyoruz. Tarihi Yarımada'nın hüviyetini yeniden düzeltmek, tarihi ön plana çıkartmak, turizme dayalı ticareti ön plana çıkartmak, gece-gündüz nüfusu arasındaki dengeyi temin etmek istiyoruz. Dolayısıyla, Tarihi Yarımada'nın transit ulaşım akslarının ortasında kalan bir yer olmasını istemiyoruz. Yani lüzumlu lüzumsuz bütün ulaşım sistemleri, Tarihi Yarımada'nın içinden, suriçinde geçmemeli. Eğer bir insanın işi Tarihi Yarımada'da ise, evet bir toplu taşıma aracı ile oraya ulaşmalı, fakat Tarihi Yarımada'da işi olmayan bir insanın da mutlaka orayı çiğneyerek bir başka yere geçmesi fikri çok doğru görünmüyor bize...

O zaman Maslak'tan Aksaray'a gelen raylı sistemi muhafaza etmekle beraber, şehirlerarası ve uluslararası taşıma için mümkünse Zeytinburnu'ndan bir giriş yapmak suretiyle tüp geçiti uzatmayı düşünüyoruz. Sırf Tarihi Yarımada'yı çiğnemesin, buradaki yoğunluğu daha da artırmaması diye. Tabii bunlar şehircilik ve mühendislik araştırmalarıdır. Zaten bunun projesi şu anda Büyükşehir Belediyesi tarafından ihaleye açılıyor. Önce mühendislik proje ve etüdları yapılacak, daha sonra tabii mutlaka şu anda güncelleştirilen Ulaşım Master Planı çerçevesi içinde onun getireceği verilere ve Teknik Üniversite ile işbirliği halinde, ilmin gerektirdiği neyse onu yapmak istiyoruz. Fakat bu arada şunu üzerine basarak kuvvetle ilave etmek isterim ki, yalnız mühendisçe de düşünmüyoruz. Burada mühendislerin çoğunlukla bulunduğu bir topluluk önünde bunu söylemek biraz belki zor ama, biz tarihi çevreyi ve tabii dokuyu da belhemahal korumak istiyoruz.

Tüp geçit kararı ile, ilk olarak metropoliten alanın doğu, batı lineer aksı üzerinde çok merkezli olarak gelişmesi ve mevcut raylı sistem şebekesi ile şehrin ana ulaşım omurgasının kurulması sağlanmış olacaktır.

İkincisi; kuzeye gelişim önlenerek doğal yaşam kaynakları korunmuş olacaktır. Ve plan bütünlüğü içinde sağlıklı gelişme durdurularak, sosyal ve teknik altyapı çağdaş standartlara yaklaştırılmaya çalışılacaktır. 1988 yılında yapılmış olan master planın, (Haluk bey hocam ızah ettiler) şu anda İTÜ tarafından yeniden güncelleştirilmesi ve 1995' Nazım Plan hedefleri doğrultusunda kullanılması suretiyle ulaşım ihtiyacının asgari seviyeye düşürülmesi amacımızdır.

Burada çok kısa olarak şunu da zikretmek istiyorum. İşyeri, konut ilişkisini idealize ederek, ulaşımında kaybedilen zaman dilimini asgariye çekmek ve insanların boş zamanını artırmak zorundayız. Çünkü İstanbul'da 70 yıl yaşadığını düşünen insanlar, gerçekte 60 yıl yaşıyorlar. Ömürlerinin bir 10 yılı yollarda ulaşım ağında geçiyor. Ve biz düşünüyoruz ki, İstanbul artık temel karakter olarak, bilim, kültür, sanat ağırlıklı bir şehir olmak zorundadır. O halde bu nasıl olacak? İnsanların önce zamanı olacak ki bilim, kültür ve sanata değer versinler ve ilgilenebilsinler. Altyapı meseleleriyle boğuşmasınlar. Zamanlarını tamamiyle yollarda kaybetmesinler.

Boğaz'ın iki yakası arasındaki nüfus işyeri dağılımının dengelenmesi meselesi de üçüncü geçiş ihtiyacını azaltacak çözümlerden bir tanesidir. Şu anda yapılan analizlerde İstanbul'un toplam nüfusunun %35'i doğu yakasında, %65'i ise batı yakasında ikamet ediyor. Fakat işyerlerine baktığımız zaman batı yakasındaki işyerleri %75'i, doğu yakasındakiler %25'i. Yani ister istemez doğu yakasında yaşayanların %10'u veya hatta İstanbul nüfusunun %10'u iş ilişkileri sebebiyle mutlak surette karşıya geçmek zorunda. O halde biz doğu yakasında da yeni merkezi iş alanları ve ticari merkezler önererek, mecburi geçişleri asgariye indirmek istedik. Yani Boğazın iki yakasını konut ve işyeri olarak, istihdam olarak dengeleme amacımız var. Bütün bunlara rağmen tabii yine birtakım geçişler olacaktır.

Toplu konutların kalitesini artırarak teşvik etmek ve yeni mesken alternatifleri sunmak zorundayız. Yani işyerini değiştirme şansımız yoksa bile insanımızın evini değiştirme şansımız olmalıdır, ona göre de yaşayabileceği şartlarda bir mesken kendisine teklif edebilmemiz gerekir.

Sonuç olarak şunu söyleyebiliriz: Üçüncü Köprü ve çevre yollarına harcanacak kaynağın, tüp geçit ve bağlantılarının yapımına aktarılması halinde İstanbul metropoliteninin büyük bir problemi kökünden halledilmiş olacaktır. Böylece belediye, köprü ve yollar sebebiyle oluşan çarpık yapılaşmayla uğraşmayacak, İstanbul halkının medeni bir şekilde yaşamaları için gerekli asgari yatırımları yapacaktır.

Son olarak şunları söylemek isterim: Üçüncü Boğaz Köprüsü, bize göre sonun başlangıcı olacaktır. Üçüncü Boğaz Köprüsü çözüm değil, problemin bizatihi kendisidir. Gelin el ele verelim, gelecek kuşakların insanca yaşama hakkını tüketmeyelim.

Yaman KÖK - Sayın başkan, çok değerli meslektaşlarım, Karayolları'nın İstanbul çevresindeki ormanlık alanların konuta açılması ve çarpık yapılaşmanın tek suçlusu olarak gösterildiği böyle bir toplantıda, Karayolları'nı müdafaa etmenin güçlüğüne biliyorum. İstanbul 2. çevreyolunun, özellikle Anadolu yakasında orman alanı içinden geçtiği doğrudur. Ancak, ormandan alınan kısım, şevlerle birlikte bazı yerlerde maksimum 100 m. genişliğe ulaşan genelde 60 m.lik bir koridordur. Bu 60 m.lik kamulaştırma koridorunun da sadece 30 m.lik kısmın asfalt yol platformu teşkil eder. Geriye kalan kısım peyzaj mimarisi ile yeşillendirilmiş şev alanlarıdır ki bugün İstanbul 1. çevreyolu güzel peyzajı ile şehrin merkezinde korunabilmiş yeşil alanlardan birini oluşturmaktadır. Birkaç yıl sonra 2. çevreyolu da aynı duruma gelecektir.

Gelişmiş ülkelerde de, ülkemizde olduğu gibi, gerek yolu gerekse yük taşımacılığında ağırlığın karayollarında olması, karayollarının öneminin ve yatırım önceliğinin bir belirtisidir. Bu ülkelerden örneğin, Fransa'da yolu taşımacılığının % 89.9'u, yük taşımacılığının da %72.5'i karayolundan yapılıyor. Bu rakam İngiltere'de yolcu taşımacılığında % 93.7, yük taşımacılığında % 66.6'dır. Japonya gibi çok gelişmiş bir demiryolu ve metro sistemine sahip bir ülkede dahi yolu taşımacılığının % 68.8'i, yük taşımacılığının % 51'i yine karayolundan yapılmaktadır. (*) IRF'nin 10-12 Mayıs 1995 tarihlerinde yaptığı bir toplantıda sunulan İngiliz Karayolları İdaresi'nin bildirisinde, karayolu yatırımlarına harcanan bir İngiliz lirasının, 2.5 İngiliz lirası olarak geri döndüğü belirtilmektedir.

İstanbul'daki yıllık araç adedi artışlarına baktığımızda, 1991 yılında toplam araç

* . World Road Statistics, 1987-1991.

adedi 845.000 iken, 1994 yılında 1.242.000'e ulaşmıştır. Ortalama yıllık artış 132.000'dir. Ülkemizde, gelişmiş ülkelere göre hareketlilik katsayısı düşüktür. Hareketlilik katsayısı ve nüfus artışları dikkate alınmadan sadece yukarıda belirtilen yıllık araç adedi artışları göz önüne alındığında dahi 10 yıl içerisinde İstanbul'daki motorlu araç sayısının 3 milyon civarında olacağı görülmektedir. Bugünkü değerin en az iki katına ulaşacaktır. Buna paralel olarak boğaz geçişi talebi muhakkak ki artacaktır. Benden önceki konuşmacı arkadaşlarımdan Sayın Haluk GERÇEK bey belirttiler, İstanbul bir şekilde cazibesini kaybetmediği sürece, biz hem tüp geçit yapacağız, hem demiryolu yapacağız, hem karayolu geçişi yapacağız. Bundan kaçınmanın imkanı yoktur. Bugün kırsal kesimde yaşayan nüfus, ülkemizin % 40'ıdır. Gelişmiş ülkelerde bu, % 10-15 civarındadır. Araba sahipliği oranı ülkemizde % 10 civarında diğer bir deyişle, her 1.000 kişide 100 kişinin araba sahibi olduğu iddia ediliyor. Gelişmiş ülkelerde bu 400-500 civarındadır. Tüm bunları düşündüğümüzde, İstanbul'a akını da önleyemediğimize göre, ister istemez kırsal kesim de İstanbul'dan nasibini alacağına göre, raylı sistem de, tüp geçiş de, karayolu da yapmak mecburiyetimiz vardır. Tüp geçişin verilen 10 yıl içerisinde gerçekleştirilmesine imkan yoktur. Bugünkü şartlarla en azından mümkün görülmemektedir. Bu geçiş su altı veya tünel şeklinde olabilir. Su altı geçişinin karayolu için uygun olmadığına veya karayolu ve demiryolu olarak her ikisinin birden tüp geçişle geçirilmesinin sakıncalarına Zafer bey arkadaşım bir parça değindiler.

Bugüne kadar yapılan etüdler, bir su altı geçişinin gerek ekonomik, gerekse teknik açıdan asma köprüye nispetle çok daha zor ve riskli olduğunu ortaya koymuştur. Ayrıca bazı etüdlerde ekolojik bozulmadan da bahsedilmektedir. Şayet Boğaz'da su altı tüp geçişle bir eşik meydana getirilirse uzun vadede ekolojik bozulmaların olacağı, ekolojik dengelerin bozulacağı muhakkaktır.

Tünelli geçişte ise, Boğaz dip kotunun -55.00 m.'ye düşmesi ve tünel kotunun bunun da altında olma zorunluluğu ile Boğazın iki yakasındaki topografyanın hemen yükselişi nedenleriyle tünel çıkışları Anadolu yakasında Haydarpaşa civarında, Trakya yakasında Yenikapı civarında mümkün olmamaktadır. Ve toplam tünel uzunluğu yaklaşık 10 kilometreye ulaşmaktadır. Arkadaşımızın da belirttiği gibi normal trenlerde güzergah boyuna eğimi maksimum % 2.4, hızlı trende %1.2 olması lazım. Bu meylin % 1.8 olması halinde dahi yaklaşık 10 km.lik tünelle ihtiyaç vardır.

Bu uzunluktaki bir tünelin yapımı ve işletmesi çok büyük maliyeti gerektirmektedir. Ayrıca maliyete ilâve olarak, Boğaz'daki fay hatı ve su altında inşaa edilmiş olması nedeniyle, bu yapı deprem ve emniyet açısından büyük bir risk taşıyacaktır. Bütün bu nedenlerden dolayı, Boğaz üçüncü geçişi için gerekirse raylı sistemi de ihtiva eden bir asma köprüünün tercihi, bize göre ülkemiz şartları açısından en uygundur. Ancak İstanbul'un sosyal, kültürel, tarihi ve ekolojik değerlerine zarar vermeyecek bir güzergahın seçilmesi, çalışmalarda esas olmalıdır.

Sayın Başkan, ben üçüncü köprüünün niye gündeme geldiğini anlamadım. Bir kere üçüncü köprü için 1994 yılında 1.000.000.-TL, 1995 yılında yine 1.000.000.-TL ödenek vardır. Yani üçüncü köprü yapımı ile ilgili henüz herhangi bir çalışma yoktur. Herhangi bir etüd de yoktur. Bizim şu andaki talebimiz, Boğaz geçişi fizibilite, güzergah ve etüdlerinin yapılması, güzergahın tesbitidir.

Ben arkadaşlarımdan konuşmalarından anlayamadığım bazı konuları burada ortaya koymak istiyorum. Çevre yollarının çarpık yapılaşmanın nedeni olduğu belirtildi. Sanki Karayolları, belediye, hazineye, arsa sahiplerine, kamu kuruluşlarına,

üniversiteye (buna İstanbul Teknik Üniversitesi de dahildir) arazilerinize gecekondur yapmaya göz yumun demiş gibi ifadeler kullanıldı. Şayet belediye arazisine sahip çıkamıyorsa, Teknik Üniversite kendisine verilen tahsis edilmiş Armutlu'ya sahip çıkamıyorsa, Vakıflar arazilerine sahip çıkamıyorsa, orman arazilerine sahip çıkamıyorsa, Karayolları'nın bunda ne günahı var. Kanunlar memleketimizde işlesin. Politikacılar, belediyeceiler 3-5 oy için veyahutta başka nedenlerle göz yummasınlar. Karayolları'na tahsis edilmiş sahada birkaç yıl önce cami yapıldı, yıktık. Belediye de yıksın. Bize tahsis edilen sahada herhangi bir kaçak inşaatla göz yummayız. Aynı şekilde belediye de davransın. Hazine de davransın. Mühim olan, yapılacak yolun zararlarını minimize edebilmek. Gayet tabii hiç kimse tabiatı tahrip etmek istemez. Karayollarının tahribatı nihayet 20-25 m.lik bir asfalt banttır. Bunun haricindeki yerlerde, şevlerde Karayolları kendisi tekrar peyzaj çalışmaları yapıp, tabiatla uyum sağlamaya gayret gösterir. Bunun en bariz belirtisi Birinci Çevreyoludur. Birinci Çevreyoluna baktığımızda, Birinci Çevreyolu civarında yeşil alan olarak sadece oraları görürsünüz, bizim şevleri görebilirsiniz. Yer tahribatının sebebi Karayolları değildir. Kaldı ki yapacağınız kavşaklarla giriş çıkışları da kontrol etme imkanımız vardır. Bugün karayolu ulaşımı olmamasına rağmen, Kilyos civarındaki 40 km.lik şerit tahrip olmuştur. Maden araması nedeniyle tahrip olmuştur. ormanlar kesilmiştir. ben geçen hafta oradaydım. En ufak müdahale de yoktur. Herhalde biz yol yapmış olsaydık, müsebbibi yine biz olacaktık. Karayolları yol yaptı da onun için madenciler buraya girdi, diyeceklerdi.

Sayın Başkan, çok değerli meslektaşlarım, müsaade ederseniz benim bu aşamada söyleyeceklerim bu kadar. Herhalde bunun bir münakaşası yapılacak, her türlü söz hakkım mahfuz kalmak şartıyla bilgilerinize arz ediyorum.

Prof.Dr.Güngör EVREN - Konuşmaların ilk bölümünü tamamlamış bulunuyoruz.15-20 dakika ara vereceğiz, sonra ikinci bölüme devam edeceğiz.

Prof.Dr.Güngör EVREN - Sayın Vali hoşgeldiniz.Sıkışık programınızdan zaman ayırıp buraya geldiğiniz için özellikle Kongreyi düzenleyen arkadaşlarım adına şükranlarımı sunuyorum. Biz şu ana kadar konuyu bir yere kadar getirdik. Sizinle daha önce görüşme olanağını bulamadığım için ben burdan konuşma arzunuz olup olmadığını, eğer yanıtınız olumlu ise hangi aşamada konuşmak istediğinizi sormak istiyorum.

Evet, birinci aşamada problemi doğru dürüst ortaya koymak istedik.Onun için bir arkadaşımız, İstanbul Boğaz Geçişinin tarihçesini kısaca özetledi. Buraya kadar neler olmuş, neler düşünülmüş, neler gerçekleştirilmiş onu anlattı. Sonra üniversitemizde İstanbul Ulaşım Ana Planı ile ilgili yapılan çalışmalardan şu ana kadar elde edilmiş olan ilk bulgular, Boğaz geçişiyle ilgili ilk bulgu açıklandı. Sonra, Ulaştırma Bakanlığı, DLH İnşaatı Dairesi'nden bir arkadaşımız, (konu ile ilgili bütün projelerde yakından ilgilidi) olayı, o etüdler bağlamında açıkladı. Sonra, İstanbul Büyükşehir Belediyesi adına sayın Ali Yılmaz ÖRNEK, konuyu hem kişisel değerlendirdiler, hem de İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bu yöndeki görüşlerini dile getirdiler. Bunu izleyerek, Karayolları 17. Bölge Müdürü sayın Yaman KÖK, Boğaz geçişini sağlayan köprülerle ilgili ve genel olarak konu ile ilgili görüşlerini ve değerlendirmelerini belirttiler. Bu aşamada toplantımıza ara verdik. Şu anda devam ediyoruz. Bu görüş belirtme dilekleri bize çok önceden, talebimiz üzerine önceden gelmişti. Bundan sonra

kurum adına konuşacak ve kişisel görüş belirticek arkadaşlarımız yine daha önceden bize görüş belirtmek istediklerini ifade eden ve kısaca yazılı görüşlerini ifade eden arkadaşlarımızdır. Bu aşamada bir noktayı belirtmek istiyorum; TCDD adına yazılı görüş gelmişti. Görüş açıklayacak ilgili arkadaşımız da burada. Yalnız zaman açısından sıkıntımızı da gözönüne alarak, kendileri aslında TCDD işletmesi olarak görüşlerinin, DLH Genel Müdürlüğü'nün görüşleri ile tamamen aynı olması nedeniyle zaman almak istemediklerini belirttiler. Kendilerine ben teşekkür ediyorum. Elimizdeki başvuru sırasına göre şimdi sayın Saffettin SİLE (Enet Proje Araştırma Bürosundan) görüşlerini açıklayacaklar.

Saffettin SİLE - Sayın Başkan, sayın Valimiz, kıymetli arkadaşlar, 1967-1977, 17.Bölge Müdürlüğü vazifesinde bulundum. Birinci köprü ve çevreyolu inşaatı ile ilgilenmişim. O tarihlerde köprünün yapılmasıyla alakalı yerli basında ve partiler arasında, meclislerde her yerde değerli tartışmalar oldu. Yapılsın, yapılmasın. Daha birinci köprüdeyiz. Birinci köprünün yapılması ile alakalı şartlar çok gelişmişti, çok oluşmuştu. İki taraftan gelen E-5 Karayolunun Boğaz'ı geçmesi söz konusuydu. Ve geçiş, şehri birleştirmek başta olmak üzere, kentsel ulaşımı temin ettikten sonra kentler arası ulaşımı ve uluslararası ulaşımı temin etmek, ilk defa Asya'nın Avrupa'ya bağlanması gibi bir büyük hedefi kapsıyordu. Ona rağmen "köprüye hayır" büyük sloganlar halinde partiler arası bir mücadele halinde gelişti ve uğraşıldı. 1978 yılında Ankara'da bir toplantı yapıldı, hem de Karayolları camiası içinde, 3 gün devam eden 5 panelde 25 konuşmacıdan 23 kişi köprüye hayır diye rapor verdi. Bir kişi hayır demedi ve bazı özelliklerini ortaya koydu. Bugün de konuşmaya başlarken herkes "Köprüye Hayır" diyor o günleri hatırlatacak bir yönde ve hatta histe diyebilirim, tutumlarını ifade etmek istediler. Halbuki konu, köprü konusu değil. O tarihlerde bir üniversite mensubuna bölgemde bilgi verirken şunu söylemişim; bir an Boğazı kaldırın, iki yakayı birleştirin. Bunu aynı zamanda Ankara'daki 1978 toplantısında da söyledim. Birşey yapmak ihtiyacımız var. Tabii ki E-5 birleşecek, Boğaz'a bir köprü yapıldı diye niçin köprüyü bu kadar ortaya çıkarıyorsunuz ve yalnız köprüyü konuşuyorsunuz. Tabii buna bir cevap yok. Şimdi yerleşmelerle ilgili, nazım planla ilgili, ana ulaşım planıyla ilgili çalışmalar, 1995'deyiz. 1950'den beri bu konuyla ilgiliyim. 45 senedir nazım plan ve ana ulaşım planı yapılmadı. Buna karşılık dış örnekleri hepimiz biliyoruz. Dünya'da sadece İstanbul şehri tek başına değil, birçok büyükşehir var. Hepsinde ulaşım planlamaları yapılmıştır. Ve ona göre hem karayolu taşıtına, hem metroya, her türlü taşıt sistemine dengeli bir şekilde yer verilmiştir ve inşaa edilmiştir ve kullanılmaktadır. Ama tipik iki örnek vermek istiyorum çok belirgin bir hale getirmek için görüşümü: Paris 1820'lerde bir mimar tarafından yeniden inşaa edilmiş, büyük bulvarlar açılmış ve bu yüzden bugüne kadar hala 12 milyonluk şehir bir inşaat müsaadesi verdiği zaman 10 katlı bir bina altında 10 katlı park için müsaade vermektedir. Yani işyerine otomobiliyle gelmek isteyen müsaade edilmektedir. Buna karşılık Londra, ancak bu durumda olan bir binada bir tek taşıta park yerine müsaade edebilmektedir, çünkü Londra'nın yapısı daha fazla taşıtın hareketine imkan vermemektedir. Londra'dan bir örnek. Bir taraftan öbür tarafa akşam yemeğine giden bir kişi, park yeri bulamadığı için geri dönmüştür.

Şehirlerin şartlarına göre ihtiyaçlar genel arzular içinde dengelenmeli mi? Karşılanmalı mı? Ne sadece köprü, ne sadece toplu ulaşım. Her ikisinin arasında bir denge aranmalıdır. Ben 1976'da, Washington'da Dünya Bankası'nın Ekonomik

Geliştirme Enstitüsü'nün bir kursuna iştirak ettim. Kursun konusu. 1.000.000'dan büyük şehirlerin ulaşım planlamasıydı. Kursta Washington DC'nin problemleri ortaya konuyordu. Denmişti ki; bizde, her iki istikamette paralel şekilde geniş yollar var. Yol sorunu veya yol ihtiyacı yok. Fakat, toplu taşıma bireysel taşıma arasındaki dengeyle ilgili bir uyumsuzluk var. %90 bireysel taşıma otomobille herkes gidip geliyor şehre. %10'u ancak toplu taşımayla halledebiliyorlar. 2700 otobüsleri var, pik saatlerde 2700 otobüs çalışıyor, diğer saatlerde sadece 1300 çalışıyor. Buna rağmen toplu taşıma nispeti orada %10. Ben el kaldırdım, toplantıda dedim ki, bizim İstanbul'da %90 toplu taşıma %10 otomobille taşıma var. Herkes hayret etti. Toplantıda 20 kişiyiz Dünyanın değişik çeşitli ülkelerinden gelmiş kimseler ve hepsi genel müdür, tramvay ve otobüs işletmesi..vs. Şimdi 90'a 10 olan oran İstanbul'da 10'a 90. Tabii o bir uçta, biz bir uçtayız. Biz toplu taşımada ideal şartlar içindeyiz, çünkü gelişmekte olan bir ülkeyiz henüz otomobil sahibi olamamışız ve mecburuz başka tür taşıtlarla yer değiştirmeye. Halbuki onlar gelişmiş ülke olarak otomobillere istediği kadar sahip olmuşlar ve istedikleri gibi kullanmak ihtiyacı duymuşlar. Ve %90'a kadar çıkan bir ihtiyaç oranını ülkesi şartları karşılamış. Geçen gün burdaki bir toplantıda bir arkadaşım sordum: acaba İstanbul için o günkü 90. 80'e indi belki, belki değil inmiş veya yaklaşıyor. İstanbul için hangi oranda acaba birleşebiliriz, hakikaten herkesi kapsayan bir anket veya görüş olarak ağırlıklı ortalamalar alınabilse bütün Türkiye, bütün İstanbul'da ne çıkar? Ne talep edilebilir? Bu, herhalde %80'de kalalım diye mutlak bir irade çıkmaz. Hiç şüphe yok değil mi? Peki tersine %10'a kadar otomobil ile %90 otomobil çıksın diye de bir iddia da hiç bir zaman kabul edilemez. Bunun arasında bir ara seviyenin tespit edilmesi lazım. Hepimiz toplu taşımacıyız. Hiç kimse ne İstanbul'da, ne Türkiye'de toplu taşımaya karşı değildir. Yani toplu taşıma konusunda hiçkimse üzülmesin, sıkılmasın, dertlenmesin, parasını bulmak sorundur, davadır. Toplu taşıma yatırımımız büyük miktar ister.Dünya'da hiçbir metro kar getirmemiştir. Ve fiyatları da cazip halde tutmak için otomobile tercih edilebilmesi için, düşük tutmanız lazımdır. Binaenaleyh bu şartlar altında dünyanın hiçbir metrosu çalışmaz, çalışmaz değil, çalışırken para getirmez.

Evet, şimdi bir örnek daha vereceğim. Marsilya'ya 1975'de o zaman milyondan küçük şehirlerin ulaşım planlamasıyla alakalı iki ay süren bir toplantıya, seminere gitmişim. Bizi Marsilya'ya götürdüler. Marsilya 800.000 nüfuslu bir şehir. İki tane çevreyolu var, üç yönden limana kadar inen yükseltilmiş otoyolu var. Ta limana kadar giden bir de ayrıca metro yapmışlar. Düşünün, bir milyon nüfuslu şehirde bu kadar büyük yatırım ve ulaşımı bu kadar kolaylaştırmış ve şehir merkezine bu kadar ulaşım imkanı vermişler. Dedik ki, bu kadar ulaşım imkanı sağlanan bu merkez, patlayacak. Herkes burada ticari faaliyetini yapmak isteyecek, bütün yerleşimler oturmadan, iskandan, ticari faaliyete dönecek. İzahat veren arkadaş dedi ki; Burası komünist belediye teşkilatıdır. Bizim müsaade etmediğimiz bir yer, oturmadan ticarete dönüştürmez. Şimdi burda bütün mesele bu. Bir disiplininiz varsa ve planlamanız varsa, bir müşterek konsensus sağlanarak hangi türe ne kadar, kim ne istediğini ne kadar yapma imkanı verilmelidir. Bunu iyi düşünmemiz gerekiyor. Kimse otoyola karşı, köprüye karşı olmasın. Kimse zaten tüp geçişe karşı değildir. Şimdi tüp geçişin, bugün hafızamı tazeledim, 1982'de yapılmış raporlarını okudum. Belediye tekrar bu raporun projesini ihaleye çıkarıyormuş, halbuki bu bir ön etüddür. Burada ekolojik yönden Akdeniz, Karadeniz arasındaki ilişkide su akıntıları, alttan geçen su akıntıları 1976'da yaptırdığımız ikinci Boğaz Geçişi Etüdünde de görülmüştür. Orada bir su akıntısını

kesme hadisesi var. Dolgu üzerinde boruyu geçirecek yerde, köprüyle de geçilmesi düşünülebilir. Öyle bir alternatif de sunulmuştur. O şekilde islah edilmesi halinde sadece demiryolu için uygundur. Size sunduğum görüşümden, toplu ulaşım olarak herkesin içinde, ben de beraber toplu ulaşımcağız tabii. 1977'de verdiğimiz raporda 17.Bölge ile ilgili olan Freeman-Fox raporunda verimlilik vermiyor ve yatırımı büyük. Ama buna rağmen, toplu olarak gayet tabi bu yüksek yatırımı verimsiz de olsa, toplu ulaşım konusunu 12 milyonluk şehirde muhakkak sağlamalıyız, başlatmalıyız. Teşekkür ederim.

Zerrin BAYRAKDAR - Sayın Vali, sayın Başkan, değerli meslektaşlarım. Ben de görüşlerimi şimdiye kadar söylenenleri tekrar etmemeye çalışarak açıklamak istiyorum. İstanbul'da iki yaka arasındaki ulaşımında mevcut imkanların tam olarak kullanıldığı söylenemez. İstanbul'un kendi doğasında mevcut olan deniz, ulaşımında yeterince kullanılmadığı gibi, diğer ulaşım yolları da iyi kullanılmıyor. Öncelikle mevcut imkanların çok iyi değerlendirilmesi gereklidir. Bütün bu değerlendirmeler yapıldıktan sonra, iki yaka arasındaki ulaşım için bir üçüncü geçiş mutlaka gerekli olursa, o zaman bu geçişi sağlayacak ulaşım sistemi, araçların değil insanların ulaşımını sağlayacak bir sistemi olmalıdır. Ulaşımında karayolu ağırlıklı çözümler, bir ulaşım planlamasının sonuçları olmayıp, bunlar, bir takım çıkar grupları ile ülkesinin geleceğini düşünmeyen veya düşünemeyen politikacıların zorlaması ile ortaya çıkmakta ve bilinçli bir toplum baskısı oluşmadığı takdirde de hayata geçirilmektedir. Örneğin otoyolların inşasında olduğu gibi... Burada yapılması gereken otoyol mu, yoksa öncelikli olarak bölünmemiş yolların bölünmüş yola dönüştürülmesi mi olmalıydı? Öncelik, ülkenin gereksinimi olan bölünmüş yollara verilseydi, Türkiye'de bugünkü kadar trafik kazası olmayacaktı. Soruyorum size, bir İzmir-Çeşme otoyoluna ihtiyaç var mı, hangi amaçla yapılır? O yolun bölünmüş yola dönüştürülmesi yeterli olmaz mıydı? Ülkenin gereksinimleri, ülkenin çıkarları düşünülmeyen yapılan yatırımları kesinlikle onaylamıyorum. Ve bunlara karşı çıkmanın da bir vatandaşlık görevi olduğuna inanıyorum.

Karayolu ağırlıklı çözümler, ulaşımı İstanbul halkı için en önemli sorun haline getirmiştir. Vali bey de bilir. Yaptırdığı bir araştırmada İstanbul'un en büyük sorununun ulaşım olduğu ortaya çıkmıştı. Ulaşım sorununun çözümü için öncelikle toplulaştırma kapasitesi en yüksek olan raylı sistemlere öncelik verilmelidir. Bu amaçla şu anda Avrupa yakasında inşaa edilmekte olan metronun da işlevini arttırmak için Asya ile Avrupa yakasını raylı sistemle bağlayan bir tüp geçiş yapılmalıdır. Bunun teknolojisi tabii tartışılır. Boğazın akıntısını engellemeyecek uygun bir çözüm mutlaka bulunabilir. Sayın Seyfettin SİLE birtakım örnekler verdi, ama İstanbul özel bir şehir, kentin ulaşım projesi de kentin tarihi ile bütünleşmiş olan coğrafyasına en az müdahale eden bir yapıda olmak zorundadır. İstanbul'un tarihine ve coğrafyasına en az müdahale ise, dikkatle tasarlanmış bir yeraltı ulaşımı ile sağlanabilecektir. Bunun için yapılması gereken kuzey-güney ve doğu-batı metrosu ile Boğaz'ın altından geçirilecek demiryolu tüp geçişinin birlikte hayata geçirilmesidir.

İkinci Boğaz geçişinin de, demiryolu tüp geçişi olması önerilirken, bunun yine karayolu köprüsü olarak yapılması, kentin toplu taşımacılığına olumlu bir katkıda bulunmadığı gibi özel taşımacılığı, dolayısıyla trafik yoğunluğunu arttırmıştır. Mevcut iki boğaz köprüsünden daha kuzeye yapılacak bir üçüncü köprü ise, yine özel taşımacılığı körükleyerek trafik karmaşasını arttıracak ve en önemlisi, İstanbul'un

yaşam kaynakları olan ve zaten kaçak yapılaşmanın yavaş yavaş kemirdiği, kentin içme suyu kaynaklarının, su toplama havzalarının ve ormanlarının bulunduğu bölgenin tamamen yok olmasının da nedeni olacaktır. Onun için herşeyin ülkenin gereksinimi ve çıkarları gözönüne alınarak yapılmasından yanayım. Teşekkür ediyorum.

Ziya ÇAKMAK - Sayın Başkan, sayın Vali, kıymetli arkadaşlarım. Bugüne kadar konu ile ilgili ne gibi çalışmalarımız oldu, veya ne mertebe içinde bulunduğum hakkında kısa bir bilgi vermek istiyorum.

1947 senesinde Teknik Üniversite'den mezun oldum. 1950'de Karayolları kuruldu, 1978'e kadar devamlı olarak çalıştım muhtelif işlerde. Köprü Dairesi Başkanlığı ve Genel Müdür Yardımcılığı yaptım, 1978'de de emekli oldum. Yani 31 senelik çalışma, hep Karayolları içerisinde geçmiş ve o birinci köprünün yapımında demin Saffettin bey'in söylemiş olduğu çalışmalarda ben de Ankara'da daire başkanı olarak bulunuyordum. Yani konunun tam içinde geçmişim tam yaşamış bir arkadaşınız olarıktan bazı kısa birkaç hususa değineceğim.

Şimdi köprünün veya İstanbul'daki Boğaz geçişinin tarihçesini sayın Erhan ÖNCÜ arkadaşımız ta evvelden başlamak suretiyle gayet detaylı olarak verdi. Benim notumda olan şeylerin bir kısmını ihbas etmişim, onları geçiyorum.

Malum Boğaz geçişi bir köprü ile olabiliyor. Yani deniz üstünden olabiliyor, denizin içinden olabiliyor veya denizin altından tünel şeklinde olabiliyor. Buna da böyle kısaca değindikten sonra, hepinizin bildiği fakat bahsedilmeyen bir konuya değinmek istiyorum. 1950 senesinden beri birçok farklı teklifler yapılmış ve İstanbul'da esas geçişin arzi hattının ne istikamette olduğu tesbit edilirdi, fakat burda nedense uygun görülmedi, bahsedilmedi. Ben söylemek istiyorum, Seyahat Arzu Hattı diye söylenen istikamet, Üsküdar'la Beşiktaş yönü arası oluyor. Malum, tarihi yapılar burda çok fazla. Şehirçi trafiği yoğun vaziyette. Su geçiş ayarları büyük, mesafe büyük. Köprü gabarisi 64 m. gibi bir yüksek seviyede olması lazım geliyor. Boğaz geçişinin burada yapılması bu nedenle elverişsiz oluyor. Sonunda, gerekli ar'ştırmalar yapıldı, malum Ortaköy-Beylerbeyi arasında bir köprü inşaatına karar verildi. Şimdi bir de çarpıcı olan birkaç rakam vermek istiyorum ve önerilerimi söyleyeceğim. 1956'da rapor hazırlanmıştı. Erhan bey de bahsetti. O zamanki mevcut trafik, feribotla yapılmaktaydı. Yapılmış olan bu araştırmaya, fizibilite etüdüne göre 1980'de geçiş adedi 21.400 olacaktı. Halbuki köprü yapıp açıldığı zaman Ekim 1973'de, ilk hafta içerisinde 57.000 taşıt geçti. İlk senenin ortalaması 35.000 taşıt. Bugün ise, Saffettin bey bahsetti, yani bunun 10 katı, 167.000 taşıt geçmekte. Ve kapasitesini doldurmuş vaziyette. 1968'de bu ilk yapılmış olan etüd, revize edildi, güncelleştirildi. O 1980'de 21.400 denilen trafik, güncelleştirildiği zaman 70.000 1990'da, 1995'de de 87.000 olarak yapıldı. Görülüyor ki trafik tek köprüden kapasite dolu olarak %62 geçiyor. Her köprüde 80.000, 240 küsur bin vasıta geçmekte. Ve buna göre de artış, her iki köprüden geçenleri trafik olarak şey yaptığımız zaman, zaman alması diye gösterme lüzumu görmüyorum, sadece 7-8.000 s'ya bugün trafik artmaktadır. Şimdi Fatih Köprüsü yapıldıktan 6 sene sonraki artış yüzdesi olarıktan, şimdi 6 sene de % 8 ortalama artıyor. Demekki; 2000 yılında yeni bir köprü de kapasitesini doldurmuş olacak. Yani bu neyi gösteriyor. Öyle veya böyle, taşıma veya yolcu yanı, eşya taşınması, yolcu taşınması olarıktan bir geçiş yapmış olması lazım.

Birşey daha belirtmek istiyordım: İstanbul'da oturan bir kimse, vasıtasıyla Sirkeci veya karşı tarafa geçmekte, yani Anadolu tarafında oturan bir kimse, cesaret edemiyor. Çünkü gittiği zaman araba elinde kalıyor. Mutlaka arabayı bir tarafa bırakıp, yabancı memleketlerde olduğu gibi, metroyla karşıya geçmesi, işini bitirdikten sonra gelmesi, eğer evi uzaksa arabayı bıraktığı yerden evine gitmesi lazım. Dünyadaki tatbikat, malum, son defa Brüksel'de ve Frankfurt'ta nüfus 1.000.000'u geçtiği anda, metro inşaatını ele aldılar ve gerçekleştirdiler. İki tarafta da gerçekleşti. Bugün İstanbul 12 milyon veya 10 milyonu deviriyor, köprüsüz başladı ve devam da ediliyor. Çok iyi birşey. Ama bunun iki taraftaki demiryolu hatlarının da bağlanması lazım. Özellikle de görüş olarak da önerileri şöyle kısaca özetlersem, doğrusu mutlaka bir geçiş ihtiyacı var, bu bir.

İkincisi de; mevcut köprülerin daha randımanlı çalışmasını sağlamak için metro şeklinde ve sualtı tüneli olarak, Zemin altı tüneli demiyorum, suyun içinden, dipten veya ortadan şekildeki, mesafeyi başlangıç ve son olarak, boy itibarıyla uzun olması bakımından.

Bir de; birtakım tabii boğazın planı hakkında, burdaki konuşmalardan anladık ki, bir çalışma yapılıyor ve hatta bitmiş veya bitmek üzere denildi. Bu çok iyi birşey. Nazım planı olmadıkça, İstanbul'un geniş, her türlü hatları nazari itibara alınarak bir bağlantı yeri, geçiş yeri tespit edilmesi lazım. Gelişigüzel şura olsun denemez. Binaenaleyh nazım plan ihtiyacı bu da çalışmalar bitti diye arkadaşımız söyledi. Bu sevindirici oldu. Bu takdirde, metro olduğu takdirde yapılan çalışmalar var. Belki bazı arkadaşlar yapılan çalışmalar revize edilecek, güncelleştirilecek dendi. Ona göre tahmin ediyor insan. İşte Alırcak - Harem - Zeytinburnu, Salacak - Sarayburnu, Salacak - Zeytinburnu gibi yerlerden geçecek. Yani daha evvelki yapılmış olan şeylere uygun bir çalışmaya doğru gidildiğini duyduğum zaman ben sevindim. Karayolları'nda çalışan bir kimse olarak, o çalışmanın içinde bulunan kişi olarak bugün böyle bir çalışma girişimini insan memnuniyetle karşılıyor.

İstanbul'un gelecek 30 yıl içindeki gelişmesi nazari itibare alınarak, başlamış olan metro inşaatını da içine dahil etmek üzere, bir geçişin sağlanması, en uygun birşey olacak ve bunun da mutlaka bu son 3-4 sene içinde başlamış olması lazım. Çünkü metro inşaatı, diğer inşaatlar gibi değil, köprü inşaatı Yaman bey'in söylediği gibi 3 senede ben köprüyü yaparım, diyor. Doğrudur, Fakat metro inşaatı daha uzun sürer. Onun için zaman geçirmeden başlamış olmak lazım. Teşekkür ederim.

Hayri KOZAKÇIOĞLU- Sayın Başkan, çok değerli konuklar. Herşeyden önce hepinize sevgiler ve saygılar sunarım. Ayrıca, İstanbul yönetimini, bizi ve tabii ki mahalli idareleri ve genel idareleri çok yakından ilgilendiren bir konuda bu güzel ve değerli çalışmalarından dolayı da tüm katılımlara, bu toplantıyı düzenleyenlere de candan teşekkür ederim.

Ben, konuya biraz daha geniş açıdan, biraz daha yükseklerden bakmak istiyorum. Biraz daha geniş bir çerçeveye bakmak istiyorum.

Şimdi İstanbul'daki üçüncü geçişin veya üçüncü bir köprünün münakaşasını yapıyoruz. Ve bunu yaparken de veya buna karşı görüş savunurken de, hemen ikinci boğaz köprüsünün, önce birincinin şimdi de ikincinin artan içeriğiyle çevreyi tahribini ve şehirciliğin tahribini örnek gösteriyoruz. Acaba şöyle olsaydı; İkinci Boğaz Köprüsü yapılırken, İkinci Boğaz Köprüsünü bağlayan yolların kenarında çok mükemmel bir imar planı uygulaması yapılsaydı, orada şehirciliğin, uydu kent örneğinin çok güzel

örneklerini vermiş olsaydık; ormanlarımızı çok güzel muhafaza etseydik, bugünkü sıvasız duvarları ortaya koymasaydık, acaba bir İkinci Boğaz Köprüsünü şikayet edermiydik? Onu şöyle bir soru işaretiyle sizleri düşündürmek istiyorum. Çok güzel bir görüntü olsaydı, şimdilik hiçbirimiz, belki çoğumuz, belki tepkibaşıcılar hariç, belki de öyle bir şikayette bulunmayabilirdik. Demek ki, İkinci Boğaz Köprüsü'nden şikayetimiz bizim, salt yoldan veya köprüden değil. İkinci Boğaz Köprüsünden şikayetimiz değil, esasında şehircilikten şikayetimiz var. Şehircilik uygulamasından şikayetimiz var ve çevre tahribinden şikayetimiz var. Demekki sorunlarımız, şehircilik sorunları, kent sorunları ve çevre sorunları. Ama bizim karşımızda somut bir örnek olarak Boğaz Köprüsü ve TEM yolu gibi yollar çıktığı için de, demek ki bu şehirciliğin tahribine, bu çevrenin tahribine sen sebep oldun deyip, biz köprüye ve yola saldırıyoruz. Köprüye ve yola saldırmanın yerine, köprü ve yoldan sonra bunlara neden olanları tam ortaya koyabilir, bir önlem alabilirssek zannederim ki, biraz daha politik, belki biraz daha geniş düşünmüş olabiliriz.

Ben böyle bir olayı Adana'da yaşadım. Adana Valisi iken, göreve başladığım günden itibaren herkes Adana'da sanayiden şikayet ediyordu. Ve diyordu ki; bu Adana sanayi, Adana'daki bütün arazileri perişan edecek. Adana'da artık işlenecek toprak kalmıyor, diye pekçok toplantıda konuşuluyordu. Bunun üzerine ben, Karayolları'ndaki arkadaşlarda dahil, gittik bir inceleme yaptık. İnceleme sonucunda gördük ki, Adana'nın kültür arazisini en fazla tahrip eden konut sektörü, sanayi sektörü değil. Onun arkasından da, ulaşım sektörü. Köy yolları, karayolları, il yolları, belediyenin yaptığı yollar çok daha fazla birinci sınıf tarım sektörünü almış, ulaşım sektörü ve başka sektörlerle kaydırmış ve sanayi üçüncü sırada kaldı. Yani gözle ilk gördüğümüz, fabrikanın bacasını görürüz, dumanını görürüz, burada köprüyü gördüğümüz gibi. Bu nedenle olaya biraz daha geniş açıdan, biraz daha farklı bakmamız gerektiğine inanıyorum.

Ve bundan sonra da, konuyu tartışmaya açarken üç, dört bölümde açmak istiyorum.

Birincisi: Bizim bugünkü durumumuz nedir? Şu anda İstanbul'daki taşımacılıkta mevcut durum nedir? Ondan sonra diğer konularda başlıklarla vermeye çalışacağım.

Şimdi İstanbul'da birkere çok kötü bir şehircilik uygulamanız var. Bundan gecekonduları, bundan kaçak yapıları falan kastetmiyorum. Kastettiğim, çok makro düzeyde kötü bir şehircilik. Boğaz, İstanbul'u ikiye bölmüş, ama biz İstanbul'da şehirciliği ikiye bölmüşüz. Anadolu yakasını adeta bir pansiyon haline getirmişiz. Anadolu yakası doğrudan doğruya residenz. Herkes oraya yatmaya gidiyor. Bütün aktiviteyi de, Avrupa yakasına koymuşuz. Öyle olunca da, pansiyondan kalkan herkes sabahleyin koşu koşu bu tarafa geliyor. Çalışmaya geliyor, eğlenmeye geliyor, gezmeye geliyor, hatta Boğaz'ı bu tarafa gezmeye geliyor. Akşamüstü tekrar yine herkes o tarafa yatakhaneye yatmaya gidiyor. Bu çok yanlış bir şehircilik.

İstanbul eğer Boğaz'la ikiye bölünmüşse, biz İstanbul'un sanayisini de, kültürünü de, sosyal tesislerini de, eğlence yerlerini de, otelini de çok dengeli yapmamız lazımdı. Bu dengesizlik, işte bizim karşımıza çok büyük bir taşıma sorunu çıkardı. Bu dengesizlik devam ettiği müddetçe biz belki dördüncü köprüyü de ileride tartışabiliriz. Herşeyden önce birkere İstanbul'daki bu şehirciliğin çok ciddi bir şekilde incelenmesi lazım. Çünkü bu taşıma sorunlarının, bu çevre sorunlarının hepsinde bence şehircilik yatıyor. Şehircilik ilminin, şehircilik çalışmasının içerisinde bence yol olayı bir bölüm.

Çevre olayı bir bölüm, köprü olayı bir bölüm. O nedenle, olaya çok daha geniş açıdan, şehircilik açısından bakmamız gerekiyor.

Bu şehircilik uygulamasıyla birlikte, tabi karşınıza çıkan bir büyük olay da göç dediğimiz kısacası, belki yeni bir tabirle kentleşme diyebileceğimiz bir olayı İstanbul yoğun bir şekilde yaşıyor. Ve bu yoğun yaşamaya daha bir süre devam edecek. Kim ne derse desin, İstanbul daha bir süre göç alacaktır. Bunun temelinde ekonomi yatmaktadır. Bunun temelinde, bütün Dünyanın yaşadığı gerçekler yatmaktadır. Bugün ülkemizde nüfusun %40'a yakını kırsal kesimde oturmaktadır. Bu, gelişmiş hiçbir ülkede görülmeyen bir rakamdır. Genelde pekçok ülkede bu %17-18'dir. Hatta çok daha gelişmiş ülkede %7-8'dir. Bizim kırsal kesimdeki nüfusumuzun daha büyük bir bölümü, yani en azından yarısı, yani genel nüfusun %20'si daha şehirlere gelecektir. Şimdi şu anda İstanbul cazip olduğu için de bu %20'nin büyük bir bölümü İstanbul'a gelmeye çalışacaktır. Alınacak ekonomik tedbirlerle, İstanbul içinde değil, İstanbul dışında, Anadolu'da alınacak ekonomik tedbirlerle bu nüfusun İstanbul yerine başka yerlere kanalizasyon edilmesi sağlanabilir. Bu ekonomik tedbirleri bugünden almaya başlasanız, bu yapacağınız yatırımları 5 yıl sonra gerçekleştirirseniz, bu yatırımlar en az 3-4 yıl sürerse, demekki daha 7-8 yıl biz bugün başlasak, daha İstanbul göç almaya devam edecektir. Belki rakam artabilir, ama bu iş devam edecektir.

Göç kesilse dahi, diyelim ki bugün göçü bıçak gibi kestik. İstanbul'un nüfusu artmayacak mı? Ben İstanbul nüfusunu, İstanbul'da oturanlarla da doğum olarak incelettirdim. İstanbul'da %1.5 dolayında nüfus artışı var. Yani İstanbul bugün 11 milyonsa, her yıl zaten 200.000'e yakın nüfus, 175.000 nüfus hiç göç olmasa da artacaktır. O bakımdan, göçü bir tarafa bıraksak, yine İstanbul her yıl 150-200.000 artarak gelecektir. Bizim de bütün planlamamızı buna göre yapmamız gerekir.

Bir ikinci tespitim: mevcut durum tespitlerinden; İstanbul'da toplu taşımacılıkta olsun, diğerlerinde olsun, biz deniz imkanlarından gereken şekilde bugüne kadar yararlanamadık. Herhalde bunu da, bu sorunların başında bir köşeye koymam lazım.

Bir diğeri: lütfen, İstanbul'da köprü öncesi günlerini şöyle bir hatırlamaya çalışalım. Yaşları müsait olanlar, daha iyi hatırlasınlar. Benim, İstanbul'la bağlantım 1955 yılında başladı. 1955'de ben liseyi bitirdikten sonra İstanbul'a geldim. Üniversiteyle İstanbul'da tanıştım. Üniversite imtihanlarına İstanbul'da girdim. Ondan sonra, askerlik nedeniyle geldim. 1970'den sonra devamlı oturuyorum. Ve meslek hayatımın bir bölümünde, müfettişlik yaptım. Bu nedenle çok seyahat ettim. Ben, uçakla gidilemeyecek yerlere, otobüsle giderken, bileti Topkapı Garı'ndan alırdım. Topkapı'da gece saat 19.00'da kalkan otobüse binmek için saat 21.00'de ben Sarayburnu'na gidiyordum. 21.00'de Sarayburnu'nda bineceğim otobüsü arıyordum. Ta asfalt boyunca. Yani 19.00'da Topkapı'dan kalkan otobüs, saat 21.00'de arabalı vapura binemiyordu. Ve karşı yakadaki alfabına, çşine dostuna gitmek için, bir hafta önceden, on gün önceden plan program yapıyordunuz. Sabah gidiyordunuz, akşam geliyordunuz. İstanbul böyle bir İstanbul'du. Karşı taraf için de aynı İstanbul'du. Köprü öncesi İstanbul'un durumu bu idi. Köprü, İstanbul'a büyük soluklar aldırdı, büyük nefesler aldırdı. Ama şimdi köprüde bir yarım saat beklediğimiz zaman biz kızıyoruz. Nasıl olur, diyoruz. İki saat arabalı vapur kuyruğu bekliyorduk. Ve sabah gidiyorduk, akşama karşı ben dönüyordum. O günkü İstanbul'dan, bugünkü İstanbul'a geldik. O nedenle, bugünkü en iyidir anlamında söylemiyorum. Ama, köprülerin İstanbul'a getirdiklerini veya bundan sonra getirebileceklerini de dikkate almak bakımından söylüyorum.

İstanbul'da toplu taşımacılık ne kadar gelişirse gelişsin, araç sayısı artacaktır. Şu anda İstanbul'daki araç sayısı 1.300.000'dir. Yani İstanbul'da 8-9 kişiye bir araç düşmektedir. Dünyanın pekçok ülkesinde bu rakam 3-4'dür. Hatta 2 olan yerler vardır. I'de olan yerler var. Bu nedenle, İstanbul'daki araç sayısı da, toplu taşıma ne kadar gelişirse gelişsin, her geçen gün artmaya devam edecektir.

Toplu taşımacılık yaptığımız zaman zannediyoruz ki, efendim herkes arabasını bırakacak, özel taksisini bırakacak, herkes toplu taşımaya kazandırılacak. Bu mümkün değil. Bu, Dünya'nın hiçbir yerinde olmuş değil. Hele hele toplu taşımacılık tam olarak olmadan, bu hiç uygulanamaz. Şimdi düşünün. Taksim ile Levent arasındaki metroyu açtık diyelim. Karşı tarafta oturan, Göztepe'de, Bostancı'da oturan bir vatandaş, diyelim ki Maslak'a gidecek. Taksim ile 4.Levent arasında metro var diye, arabasını bırakıp da mı gelecek. Şimdi arabasını bıraksa, efendim diyelim ki, Kadıköy iskelesine geldi. Kadıköy iskelesinden vapurla geçti. Ondan sonra, Taksim'e kadar araç bulacak. Taksim'de metroya binecek, Levent'e gidecek, Levent'den bir daha araç bulacak gidecek, gelecek. Bu mümkün değil. Bu mümkün olmadığına göre, İstanbul'un tamamını kapsayan ve herkese her saat hizmet verebilen muntazam çalışan bir toplu taşıma sistemi oturmada, ikincisi: insanımız da bu toplu taşıma sistemlerinden faydalanmaya alışmadan, bir defa alışım meselesi bu. Hiç kimse özel arabasını kolay kolay terketmez. Bu da önümüzdeki 3-5 yılda halledilebilecek bir olay değildir. O halde biz bir 3-5 yıl daha İstanbul'un kendi arabasıyla sokağa çıkacağına ve hergeçen günde arabanın artacağını hesap etmemiz lazım.

Bir diğeri de: şu andaki köprülerimizi, sadece İstanbul'un şehiriçi taşıması değil, şehirlerarası ve uluslararası taşıma görevini de yapmaktadır.

Bu, benim bugünkü tespitlerim. Bugün mevcut durumumuz bu. Yakın gelecekte ne olacak? Biraz önce söyledim. Yakın gelecekte İstanbul'da araç sayısı artmaya devam edecek. Şu dönemde araç satışları az olmasına rağmen, hergün 550 araç çıkıyor trafiğe. Bu, yaz aylarında bazen 700'ü buluyor. Ama ortalama 550-600 araçla biz devam ediyoruz.

Biraz önce dediğim gibi, toplu taşıma vadeye bağlı bir olay değil, kısım kısım gidecektir. Ne kadar maddi imkan sağlanırsa sağlansın, belediye ne kadar koşturursa koştursun, bu hemen çok kısa vadede bitecek olay değildir. Yıllar önce metrosunu yapan Londra, daha havaalanına bağlantısını kısa bir süre önce yapabilmıştır. O bakımdan, çok kısa sürede bunun olabileceğini düşünmeyelim.

Bir diğeri: TEM yolunun geleceği. Şimdi şu anda TEM yolu, bir şehirlerarası, uluslararası otoyol diye yapılmış. Ama şimdi TEM yolu, %70-80 şehiriçi nakliyatla kullanılıyor. Ama biz bu otoyol üzerine neler koymuşuz. Biz bu otoyol üzerine 28.000 işyeri bulunan, işyeri derken bakkal dükkanı falan zannetmeyin, en az 10 kişi çalıştıracak atölye bulunan bir İkitelli Organize Sanayi Bölgesini kurmuşuz. Yani 280.000 kişi çalışacak İkitelli'de. Bunun yarısının arabası olsa, 140.000 araba yapar. Buna hergün hamınadde gidecek, üretilmiş mal çıkacak, buna pekçok İstanbul içinden, İstanbul dışından tüccar gelip gidecek. Yani bizim hesaplamamıza göre, günde sadece İkitelli bölgesine 600.000 araç gidip gidecektir. TEM yolunun üzerinde şimdi hızla büyük toptancı çarşıları, yakında 4.000 çarşılık İSTOÇ açılacak. Bu ayın 16'sında. Onun yanında, tekstille, konfeksiyonla, üretimle ilgili pekçok çarşılar yapılıyor. Basın o tarafa kaymış durumda. Toplu Konut, Halkalı'da binlerce konut yapıyor. Havaalanı da bu yolun üzerinde. Çorlu'ya yapsak, Çorlu Havaalanı da bu yolun üzerinde. Şimdi kısa bir süre sonra, TEM yolu bizim şehiriçi yollarımızdan çok daha zor hale

gelecektir. O bakımdan, TEM yolunun geleceği de bu bakımdan hiç de parlak değildir. Ve TEM yolu için alternatif yollar aranmaya çalışılıyor. Sayın Karayolları Bölge Müdürümüz de burada. Ama, alternatif yol için saha bulmakta zorlanıyoruz. Ne tarafa gitseniz, ya askeri sahalara giriyorsunuz, ya başka yerlere giriyorsunuz. Hemen kolayca başka bir ilave yok. Kapasite artırıcı bir imkan da bulamıyorsunuz.

Ve İstanbul'a göç de devam edecek. Nüfus artışı bir taraftan devam edecek. İstanbul bu arada her geçen gün ne olursa olsun insanımızın yaşam standardı biraz daha yükseliyor. Dikkat ettiyseniz cumartesi pazar günleri özellikle pazar günleri trafik daha tıkalı hale gelmeye başladı. Pazar günleri insanımız evinde oturmuyor. Pikniğe gidiyor, küçük otellere gidiyor, İstanbul dışına gidiyor, hava iyiye yazlıklara gidiyor. Bu olay, hergeçen gün, yani İstanbul'un cebine giren para arttıkça, daha da artacak demektir. Ve bununla birlikte tabii iç turizm hareketleniyor. Bununla birlikte birde dış turizm hareketleniyor. İstanbul'a gelen turist sayısında, her yıl bir önceki yıla göre artışlar vardır.

Bir de, şehirlerarası taşımacılığın geleceği var. Şimdi şu anda Türkiye, kuzeyden ve güneyden, iki taraftan kuşatılmış durumda. Bir tarafta Irak var, yolumuz kesilmiş. Bir tarafta Yugoslavya olayları var, yolumuz kesilmiş. Bu nedenle TIR taşımacılığında veya ülkelerarası yolu taşımacılığında (karayoluyla) çok sınırlanmış durumdayız. Ve her iki taraf açıldığı zaman, Türkiye değil, Avrupa'dan Ortadoğu'ya, Avrupa'dan Asya'ya giden şehirlerarası, ülkelerarası, kamyon, TIR, otobüs trafiğinde de bir büyük artış olacak. Bunların hepsi de İstanbul'dan geçecek. Ve bunların hepsi de, bu şehirlerarası yolumuzdan (E-5'den veya TEM'den) geçecek. Geleceğimizin de kısaca özeti bu.

Şimdi bizim amacımız nedir? Köprüyü tartışırken, ne düşünüyoruz? Bizim amacımız, bu kez diyoruz ki, çevre tahrip olmasın. Geçtiğimiz örnek gibi, tekrar bir üçüncü yol yapmak suretiyle, üçüncü köprüyü yapmak suretiyle İstanbul'un bir anlamda candamarı olan yeşili ortadan kaldırmayalım. Su havzalarını tahrip etmeyelim. Birinci amacımız bu.

İkinci amacımız, yine çok kötü örneklerle dolu ve yaşam standardının altında yeni iskan sahaları üretmeyelim, belirli kaçak bölgeler yaratmayalım diyoruz. Ama bu arada da biz, İstanbul içerisinde insanımızı ve eşyaları en kolay şekilde, en hızlı taşımamın yolunu ve yöntemini bulalım, diyoruz. Şehir içiyle birlikte, şehirlerarası taşımacılıkta yine İstanbul'dan arızasız şekilde, kesintisiz şekilde devam etsin, diyoruz. Ve bu da eğer imkan varsa, yıllardan beri bağlanamayan demiryolunu bağlayalım. Böylece, Avrupa ile Asya demiryoluyla bağlanmış olsun. Ve Avrupa'dan kalkan bir ekspres ta Çin'e kadar bizim bağladığımız yoldan geçerek gitsin, diye düşünüyoruz.

Şimdi bunları yaparken, bu amaçları gerçekleştirirken, mevcut durumumuzu da tespit ettiğimiz zaman, bizim neler yapmamız lazım? Bence, köprü mü yapalım, yoksa tüp geçit mi yapalım, yoksa deniz altındaki toprağa tünel mi yapalım diye karar vermeden önce, olaya yine geniş açıdan bakıp, eldeki imkanımız nedir, eldeki potansiyelimiz nedir ve Karayolları ile birlikte veya ulaşım sektörüyle birlikte, diğer sektörlerle, diğer kurumlarla neler yapılması lazım? Neler yapmalı ki, karayolu da buna göre birşeyler yapsın? Olayı böyle ortaya koymamız lazım.

Eğer, şehircilik bugünkü gibi devam ederse, yani yine İstanbul'un bir yakası, sadece pansiyon olarak kahr da, bütün aktivite, bütün ağırlık bu tarafa kayarsa, İstanbul'da yeraltına koyacağımız veya sualtına koyacağımız bir tüp geçişle olayı

çözemezsiniz. Burda olayın çok daha koordineli ve çok daha komplike olarak birlikte aranması lazım.

Yani şehir planlaması uygulayıcıları, belediyeler, diğer görevliler, biz şunu şunu yapmalıyız, diyebilmeliler. Ondan sonra, deniz taşımacılığı sorumluları ortaya çıkıp, biz de en kısa zamanda İstanbul şehriçi taşımacılığı özelleştiriyoruz, şunu yapıyoruz, şu kadar gemi getiriyoruz, pik saatlerde gemilere ilave koyuyoruz, yolcu sayısı az olunca şu kadar gemi koyuyoruz, şu kadar daha ilave iskele yapıyoruz ve bugün %5'lerde olan deniz taşımacılığını %30'a çıkarıyoruz, %40'a çıkarıyoruz diyebiliyorlar mı? Eğer bunu dedikleri zaman, yapabilecekler mi? Yani bunların beraber değerlendirilmesi lazım.

Şimdi İkitelli gibi bir organize sanayi bölgesinin yarısının karşı tarafta yapılması lazımdı. Bu tarafta yapılan otellerin yarısının karşıda yapılması lazımdı. Karşı tarafta işmerkezlerinin yapılması lazımdı. Bunu da plancıların, şehircilerin elbirliği ile gerçekleştirmesi lazımdı. Ve bu gerçekleştirilirse, karşıdan gelecek olan insan sayısı, her geçen gün azalacaktır.

Şimdi bakın, İstanbul çevresinde Çerkezköy ve Çorlu bölgesinde çok büyük bir sanayi bölgesi var. Bu sanayi bölgesi, milyonlarca ton veya binlerce ton malzeme üretiyor. Bu malzeme, karayollarından gitmezse nereden gidecek? Bu yollardan gidecek. Anadolu'ya gittiği zaman da bu yollardan gidecek. Peki, niye biz organize sanayi bölgelerini Çerkezköy'e gittik koyduk? Niye Çorlu'ya götürdük, gittik koyduk? Niye organize sanayi bölgelerini biz Adapazarı'na, Bolu'ya, Düzce'ye, o taraflara götürüp, koymadık. Yani olay, sadece dar olarak İstanbul olayı değildir. Olaya çok daha yukarılardan, Anadolu'nun tepesinden bakmak lazım. Eğer bugün Çerkezköy, Çorlu, İstanbul'da bulunan buralara teşvik aları sanayileri, Anadolu'nun her tarafına dağıtmış olsaydık, bugünkü İstanbul göç olayını yaşamıyacaktı, bugünkü gecekonduları yaşamıyacaktı, bugünkü trafik olayını yaşamıyacaktı. Bugüne kadar yaptıklarımızı yapmaya devam edersek, üzülerek belirtiyorum ki; dördüncü köprü tartışılır İstanbul'da daha ileriki günlerde. O nedenle, köprüden önce başka şeyleri tartışmamız lazım. Başka şeyleri planlayıp, onları yaptığımız veya yapamadığımız takdirde, köprü mü yaparız, tüp mü yaparız, tünel mi yaparız? Bunun gündeme gelmesi lazım. Bunun da, başlangıcında dediğim gibi, mutlaka İstanbul'un Boğazı üzerindeki sirkülasyonu azaltacak ekonomik tedbirlerin alınması lazım.

Şimdi şehirlerarası TIR ve kamyon taşımacılığı var. Bunlar İstanbul'da TEM'den ve diğer yoldan geçtiği zaman, herşeyden önce bu yolu ister istemez aşındırıyor bir, işgal ediyor iki. Üçüncüsü; egzozu daha kirli hava yaratıyor. Artık bu yollar, şehiriçi haline gelmiş. Peki, niye İstanbul'un 90 kilometre doğusunda, 90 kilometre batısında iki tane feribot iskelesi yok? Bunlar geldiği zaman, bu feribot iskelelerine çıksa, İstanbul'u denizden geçseler, çalışmadan geçseler, yol aşındırmasalar, yolları işgal etmeseler, hava kirliliği yaratmasalar, Avrupa'dan gelen, Asya'dan gelen şöförün 4 saat, 5 saat arabasının içinde dinlenme imkanı olsa, ve bu trafiği şehrin içerisinden alıp da, denize kaydırsak bu boş aktiviteden faydalanmış, havayı kirliletmemiş, yollarımızı temizlemiş ve bu otobüslerden, kamyonlardan da milyarlarca lira taşıma ücreti almış oluruz. O halde olaya, mutlaka daha geniş yönde bakmamız gerekiyor.

Ve kısa sürede, süratle, İstanbul'un batı yakasındaki bir kısım üretim merkezlerinin, bir kısım pazarlama merkezlerinin, bir kısım toptan satış merkezlerinin belediye eliyle İstanbul'un doğu yakasına taşınması lazım. Teşhir edilmesi lazım.

Gerekirse bedava saha verilip, kooperatiflerin o tarafa doğru süratle kaydırılması lazım.

Konut alanlarının kaydırılması yeterli değildir. Konut alanlarını ne kadar kaydırırsanız kaydırın, oranın yatakhane niteliğini arttırmış olursunuz. Bence, imkanı yaratacak hizmet sektörlerinin süratle o tarafa kaydırılması gerekiyor.

Bir de; gelecekte, bütün bunları dikkate aldıktan sonra, bu planları yaptıktan sonra, bu köprülerin üzerinden veya bu geçitlerin üzerinden ne kadar araç geçecek? Bunun da oturulup uzmanlar tarafından hesaplanması lazım. Ve ciddi olarak hesaplanması lazım. Yani İstanbul'daki bugünkü araç sayısı, İstanbul'da artan araç sayısı, İstanbul dışında Türkiye'de artan araç sayısı ve Türkiye'deki artan araçlardan hergün İstanbul'a düşen pay ne kadardır? Yani bugün İzmir arabalarının yarısı İstanbul'da çalışır akşama kadar. Gebze kamyonlarının yarısı İstanbul'dan kum çeker, malzeme çeker, maden çeker. Yalnız İstanbul'daki kayıtlı araç sayısı önemli değildir. İstanbul'da ister gezmek için, ister turizm için, ister iş imkanı için gelen; İstanbul'a kayıtlı olsun veya olmasın bütün araçların ilerideki yıllardaki rakamlarının ciddi olarak tespiti; ve bunların, bu köprüleri kullanma ihtimallerinin de, sayılarının da mutlaka tespiti lazımdır. Bunu tespit ettiğimiz zaman, biz 5 yıl sonra, bu köprüler üzerinde kaç bin araç geçirmek zorundayız? Bunu ortaya koyacağız. O zaman bu köprüler yeter mi, yetmez mi o zaman ortaya koyacağız. Yani sadece Kadıköy yakasındaki, karşı yakadaki insanların toplu taşıma ile bu tarafa geçirilmesi olayı çözümlenebilir. Yani bir süre sonra, bir tüp geçitle bu toplu taşımacılık sistemiyle birlikte araçların geçmesi gereken bir başka olaya da ihtiyaç doğabilir. Bu nedenle, bunun çok ciddi olarak tespit edilmesi lazım.

Bir de bunun yanında düşünülebilecek bir olay; Şimdi köprüden gelip geçerken görüyorum, köprüye belli bir mesafeye kadar otoban dediğimiz yolların üzerinde belli bir hızla geliyorsunuz, köprüye yaklaştığınız zaman hızınız kesiliyor. Yani köprü, çalışma sistemi itibarıyla üzerindeki gelen aracın hızını kesiyor, trafiği yavaşlatıyor. Demek ki, köprü trafiği yavaşlatmasa o zaman diğer yerlerdeki gibi çok daha fazla araç köprüden geçebilecekti. O halde, köprü üzerindeki sistemi hızlandırmak lazım. Ne yapmak lazım? Gişeler kaldırılır. Ne yapılır gişeler kaldırılıp? Bugün Singapur'da bir sistem var. Singapur'da sistemlerde bazı yollar paralı yol haline getirilmiştir. Sabah bilinem şu saatten şu saate kadar, akşam bu saatten bu saate kadar bu yoldan geçmek istiyorsanız, abone oluyorsunuz. Hiç gişe de yok, memur da yok. Abone olmazsanız ne yapıyorsunuz? Abone olmazsanız, sizi kapalı devre televizyon, bilgisayar sistemiyle çok güzel yakalıyor. Ve arkasından para cezası geliyor. Ve hiçbir zaman da köprü de kurmanuşlar, gişe de kurmanuşlar. Yani bunu yüksek sesle bir düşünme olarak kabul edin. Bunun gibi daha çok, daha güzel örnekler geliştirilebilir. Yani köprü üzerinde trafiğin çok daha hızlı, 3-4 misli hızla akışı sağlanabilir. O zaman köprünün kapasitesi artar. Bir yol budur.

İkinci bir yol: Ben, mühendis falan değilim. Belki söylediğim şey çok gülünç de olabilir, çok komik de olabilir. Ama, şimdi E-5 yolundan veya TEM yolundan köprüye gelen yollarda sıkışmıyoruz. Şu anda köprüye geldiğimiz zaman sıkışıyoruz. Demek ki, köprüyü bir iki şerit daha büyütebilsek, köprünün gerisindeki yollar hala ihtiyacı karşılayacaklar. O halde, acaba biz köprüde hızlı geçişle birlikte yeni bir köprü yapmadan, bu köprülerin kullanılır alanını biraz daha büyütebilir miyiz? Şimdi Haliç'te görüyoruz, Haliç'te köprünün yanına, bir ilave köprü daha yapıyoruz. Biz, bir üçüncü köprüden en fazla neden şikayet ediyoruz? Çevre yolundan, çevrenin tahribinden. Bu

da olur mu, olmaz mı bilmiyorum? Ama aklıma geldiği için söylüyorum. Sırf bu köprü'nün kullanım ve kapasite imkanlarının artırılması bakımından söylüyorum. Yani hemen bir üçüncü köprü, hemen bir başka birşey, hemen bir tüp geçit düşünmeden önce, mevcut imkanımızı, mevcut potansiyelimizi en iyi kullanmak, onu son noktaya kadar getirmek; ama ileriye uzanık planlar yaparken de, mutlaka İstanbul'un geleceğini, şehirciliğin geleceğini, o nedenle düşük olan araçların sayılarını, miktarlarını; İstanbul'da batıdan doğu, doğudan batı yakasına taşıyacağımız insan miktarlarını çok ciddi şekilde tespit etmemiz lazım. Çünkü İstanbul'da bugün için uygulanan üçüncü sistem var. Bakın, üçüncü sistemler körebe oyunu gibidir. Nasıl gözümüzü bağladığımız zaman elimizle neler bulabilirsek, neler yakalayabilirsek, İstanbul'daki sistemlerin büyük bölümü de maalesef böyle kurulmuştur. Çünkü İstanbul'da pekçok olay, pekçok konu, kontrol dışında gelişmektedir. Gecekondu olayı dahil, şehircilik olayı dahil, göç olayı dahil, kontrol dışında gelişmektedir. Bugün İstanbul'a hergün 1.000 kişi geliyor. 5 kişi de olsa, hergün İstanbul'da 200 tane ev var. Hergün 200 evlik bir mahalle. Bu mahallenin adı yok. Bu sokağın adı yok. Bu kapıların numaraları yok. İşte kontrol dışında pekçok sahalar ve kontrol edemedikleri alanlara veriyorlar. O nedenle diyorum: İstanbul'da pekçok şey kontrol dışında geliyor diye. Bunu kontrol içine alabilmek için bence gelecek günlerin ortamlarını çok ciddi şekilde tespit etmemiz ve o rakamların bize göstereceği kararları isabetle almanızda yarar var diyorum. Beni dinlediğiniz için çok çok teşekkür ediyorum. Hepinize sevgiler ve saygılar sunuyorum.

Prof.Dr. Güngör EVREN - Çok teşekkürler sayın Vali. Gerçekten kapsamlı, geniş ufuklu bu güzel konuşmanız için tebrik ve teşekkürlerimi sunarım.

Benim burada dikkatimi çeken birşey oldu. Şimdi biz galiba İstanbul'la ilgili ve genelde, bir çok yanlış yapmışız. Yanlış üzerine bir yanlış ilave etmişiz. Bir yanlışlar dizisi var. Bu yanlışlar dizisi üzerine, bu temele doğruları oturtmak çok güç. Ayrıca, yanlışlar bizi yeni yanlışlar yapmaya zorluyor. Böyle bir tuzağa da düşmemeye özen göstermeliyiz, diye düşünüyorum.

Hayri KOZAKÇIOĞLU - İstanbul'u kurarken de, geliştirirken de yanlış yapılmış. İstanbul'un içi aynen kalıp, yeni yapıların İstanbul'un dışına taşınması gerekiyordu. Biz ters yaptık. Kötüleri dışarı taşıdık, iyileri içerde yapmış olduk. Tamamen terslik var burada.

Prof.Dr. Güngör EVREN- Bize yazılı görüş bildirmiş bazı kuruluşlar tartışmalara katılmak arzularını da belirtmişler. Ama şu ana kadar bizimle ilişki kurmadılar. Belki bu imkanı bulamadılar. **TİMSE** adına yazılı görüş ve burada görüş belirtme arzusu var. Kimse var mı? Anlaşıyor ki, yok. **Deniz Ticaret Odası** adına, yine kimse yok. Yazılı görüş var burada. Şimdi sırada sayın **Tülay KILINÇASLAN**, **İstanbul Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi**'nden .

Tülay KILINÇASLAN- Sayın Başkan, sayın izleyiciler. Ulaşım, genellikle teknik yönleriyle incelenmesine karşın, hepimizin bildiği gibi çok boyutlu bir olgu. Tek boyutuyla incelemek yeterli sonuçlara götürmüyor. Bugünkü konuşmalarda İstanbul'un kent yapısı ve ulaşım üzerinde duruldu, iki yaka arasındaki bağlantı teknik yönden irdelendi ve çeşitli öneriler yapıldı. Tarihsel süreçte uygulamalara bakarsak

yatırımların toplumsal gereksinimlerden kaynaklandığını görürüz. 15. ve 17. yüzyıl kentlerinde imalathanelerin kent merkezlerine yerleştiklerini biliyoruz. Enerjiye yakın olma zorunluluğundan kent merkezlerini tercih eden işyerlerinin yakınında iskan bölgeleri oluşuyor. Ev-işyeri arası yaya erişme uzaklığını geçmemiş bir dönem.

Ulaşım, üretim ve enerji ilişkilerinde teknolojik gelişmelerin yaşandığı 19.yüzyıl kentlerinde yerleşim yapısında önemli değişimler oluyor. Kentiçi ve kentlerarası ulaşımında raylı sistemler yolcu taşımacılığında kullanılıyor. Nüfusun arttığı ve kentlerin geniş alanlara yayıldığı bu dönem kentlerinde ulaşım hizmetleri özel işletmeciler tarafından sağlanıyor.

Yirminci yüzyılın başında araba üretimi başlıyor. Bütün batı ülkeleri kentlerinde arabaya göre şekillenmiş bir yol şebekesi ve yerleşme yapısı oluşuyor. Araba kullanımının artışı 1970'lere kadar sürüyor. Ancak bu yıllardan sonra kent sokakları araba yoğunluğunu taşıyamaz duruma geldiğinden zorunlu olarak toplu taşımacılığın geliştirilmesi için uygulamalar başlıyor. Avrupa kentleri tekrar raylı sistemlere dönüyor. Hafif raylı sistem, metro yatırımları devletler ve yerel yönetimlerden destek görüyor. Toplu taşımacılık yapan işletmelerin kar amaçlı çalıştırılmaları mümkün değil, önemli oranlarda parasal destek sağlanıyor. Bugün en gelişmiş ve en etkin çalıştırılan Viyana hafif raylı taşıma sisteminin dahi % 40'lara varan parasal desteği var. Bunun bir kısmı yerel yönetimden bir kısım devletten geliyor.

1980'li yıllarda Amerikan firmaları, mesela General Motors firması Avrupa'da yapılmış hafif raylı sistem uygulamalarını inceletiyor. Toplu taşımacılık uygulamaları Amerika'da da tercih edilmeye başlıyor. 1982 yılında New Jersey'de ileri teknoloji kullanan bir hafif raylı taşıma uygulaması gerçekleştiriyor. San Francisco'da Barth uygulaması üst gelir grubu yolcuları için gerçekleştiriyor. Özel arabaya alternatif bir ulaşım raylı taşıma olarak vermeye başlıyor. Raylı taşıma sistemleri çevreye en az zarar verici özellikleri dolayısıyla da destek görüyorlar.

Ulaşım planlarının bildiği, ulaşım sorunlarına çözüm getirici iki temel yöntem var. Birincisi; varolan ulaşım sistemindeki altyapıyı en etkin kullanılır duruma getirmek, ikincisi; büyük yatırım projelerini gerçekleştirmek. Büyük yatırım projelerine gitmeden kentin yollarının etkin kullanımıyla ulaşım sorunlarını hafifletici çözümler bulmak mümkün. Kent merkezlerinde toplu taşıma araçlarının teşvik edilmesi; rahat, konforlu, emniyetli toplu taşıma olanaklarının sağlanması; bunların özel araç otoparklarıyla desteklenmesi; yollarda günün değişik saatlerinde değişik kullanımlara göre ayarlamalar yapılması gibi çeşitli örnek çalışmalar var.

Bu çerçevede, Vali beyin konuşması sırasında yaptığı bir öneriye değinmek istiyorum. Vali bey, köprü geçişinden daha fazla aracın yararlanabilmesi için iz sayısının artırılmasını önerdi. Bu yaklaşım süphesiz etkin kullanıma bir örnek oluyor. Ancak bugün, üzerinde önemle durulan bir husus var. Yollar çok genişlediği zaman görsel çevreyi bozuyor. Çevre kirlenmesini sadece havaya atılan zararlı maddeler olarak görmemek lazım. Altı veya yedi izli bir yolun görsel çevreye getireceği olumsuz görüntü, insanları uzun dönemde etkileyen, psikolojik rahatsızlıklara sebep olan uygulamalardan da bilinçli olarak kaçınmamız gerekiyor. Kısaca ifade edersem, yolların etkin kullanılması için yürütülecek çalışmalar görsel çevreye zarar vermeden yapılmalıdır. Teşekkür ederim.

Aydın EREL - Sayın Başkan, sayın dinleyenler, Ben çok kısa olarak birkaç noktaya değinmek istiyorum. Bunlardan ilki, şu anda yenisi yapılmış olan Büyük

Nazım Plan'ın uygulanabilirliği konusunda. Belki şimdiki yerel yönetim bu planı uygulamaya çalışacaktır ama, bundan sonraki yönetimler aynı planı uygulayabilecekler midir? Bugüne kadar her yeni yönetim bir öncekini değiştirdiğinden bu konuda kaygı duyuyorum ve büyük kentlere ait nazım ve imar planlarının yasalarla korunmaları gerektiğine inanıyorum. Diğeri ise, az önce belirtilen "etkin kullanım" konusunda. Şu anda İstanbul'da köprülerden geçen trafiğin büyük bir kısmını özel otomobillerin oluşturduğunu biliyoruz. Otomobillerde seyahat eden kişi sayısı bir ya da ikidir. Oysa gelişmiş ülkelerde -ki bunlara A.B.D. de dahildir-, kentiçi ulaşımı için "Talep Yönetimi" adı verilen bir yönetim biçimi uygulanmaktadır. Bu yolla yolcuların ulaşım aracı ve rota seçimleri değişik yöntemlerle yönlendirilebilmekte, otomobillerin doluluk oranları artırılabilir ya da otomobillerin kent merkezlerine girmeleri konusunda caydırıcı önlemler alınabilmektedir. Konuşmamı sayın Yaman KÖK'e bir soru sorarak bağlamak istiyorum. Şu anda köprülerden elde edilen gelirin ne kadarı kentiçi ulaşım için ayrılmaktadır?

Yaman KÖK - Efendim, bu gelirlerin % 10'u İstanbul Belediyesi'ne veriliyor, Boğaziçi İmar Müdürlüğü'ne veriliyor. Geçmişte Boğaziçi İmar Müdürlüğü, Belediye'ye bağlı olmayan bağımsız bir kuruluştur. O zihniyetle kurulmuş bir kuruluştur. Zamanla kanuna girmiştir. Bunu değiştirmeye imkan yoktur. % 10'u İstanbul Belediyesi'ne veriliyor. Normalde Yönetmeliğe göre % 10'unun da Karayolları 17.Bölge Müdürlüğü'ne verilmesi gerekiyorsa da, 1994 yılına kadar, yani son yıllarda ancak % 4-5 mertebesinde verilmiştir. Yani son yıllardaki bakımsızlık ta, paranın olmayışındandır. O nedenle bilgilerinize arz ediyorum.

Aydın EREL - Ben soruyu şu açıdan sordum. Bugün özel otomobil kullanan kişilerin bir kısmının, "para transit" adı verilen, otobüslerden biraz daha konforlu, kapıdan kapıya taşıma yapabilen, yani otomobil sahiplerine otomobille seyahat koşullarına daha yakın bir ulaşım olanağı tanıyan toplu taşıma sistemleri ile taşınması mümkün olabilir. Ancak bunun için de kaynak gerekmektedir. Yani kentiçi ulaşım sorunlarının çözümünde, raylı sistemin dışındaki seçeneklerden de yararlanılabilir. İstanbul'da köprüler, toplu taşımacılık artırılarak daha verimli, daha etkin kullanılır hale getirilebilir. Teşekkür ederim.

Erhan ÖNCÜ - Sayın konuklar, ben önce Boğaz geçişindeki sorunun tanımını yaparak söze başlamak istiyorum. Sorun herkes tarafından farklı bir şekilde tanımlanıyor ve bu yüzden önerilen çözümler de farklı oluyor. Genellikle yaşanmakta olan sorun ve mevcut durum, belirlenirken; kent nüfusundaki, motorlu araç ve otomobil sayısındaki artışlar ortaya konulmakta, gelecekte bu sayıların hızla artacağı vurgulanarak, bu artış altında mevcut köprülerin yetersiz kalacağı ve yeni köprülere kesinlikle ihtiyaç olduğu sonucuna varılmaktadır. Oysa ki asıl sorun, kentin iki yakada plansız ve dengesiz gelişimidir. Bu sorun kent bütününde toplu taşımacılığın geliştirilmemesi ve hızlı otomobilleşme gibi gelişmelerle birleşince daha büyük sorunlara ulaşılmaktadır. Tüm bu yaşanan gelişmeler karşısında karar vericiler "düzenleyici politikalar" yerine, "yatırımcı politikaları" seçtiklerinde geri dönüşü olmayan bir girdap içine girilmektedir. Diğer bir deyişle ortaya çıkan bu sorunların çözülmesinde karar vericiler, gerek fiziksel ve gerekse işletme önlemlerine önem vermemekte ve hemen yeni bir yatırımla çözüm arayışı içine girmektedir. Bu yatırımcı

yaklaşım ise sorunu daha da içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Boğaz geçişinde de aynı yaklaşımla yapılan yatırımlar, yani köprüler çözüm olamamış ve tersine çözümü daha da zorlaştırmış ve sorunu arttırmıştır.

Belediye temsilcileri planlama sırasında kentin iki yakası arasındaki konut, okul ve işyeri dağılımlarının yeniden değerlendirilmekte olduğunu belirtmiştir. Bu görüşe katılmamak mümkün değil. Çünkü Boğaz geçişi taleplerinin azaltılması ve Anadolu yakasının bir yatak kent olmaktan kurtarılması, bu konuda önemli katkı sağlayacaktır. Ancak şu unutulmamalıdır ki, bu tür bir planlama yaklaşımı ile Boğaz geçiş taleplerinin azaltılması konusunda çok fazla da iyimser olunmaması gerekir. Dünya'nın çeşitli yerlerinde gerçekleştirilen uygulamalar bu konuda ilginç sonuçlar ortaya çıkarmıştır. Örneğin, Singapur'da kent merkezine yönelen tek yönlü iş yolculuğu taleplerinin azaltılması için kentin dışında Jurong Town adıyla, çevresindeki sanayi alanları ile bir yerleşim alanı yaratılmıştır. Ancak sonuçta burada yaşayan ailelerde evin çalışan erkeği genellikle yakın çevredeki sanayi alanlarındaki işine giderken, ailenin diğer fertleri çalışma, eğitim, alışveriş, kültür ve diğer amaçlarla kent merkezine yolculuk yapmayı sürdürmüştür. Sonuçta konut ve iş yerleri bütünleştirilerek merkeze olan yolculukların azaltılması beklenirken, eskisinden daha çok sayıda ve daha uzun mesafeli yolculuk kent merkezine yönelmiştir.

Bu örneği İstanbul'da yapacağımız uygulamalarda da gözden kaçırmamak zorundayız. Yakalar arasındaki konut ve işyeri dağılımında daha dengeli bir orana ulaşmak yolculukları gerçekte ne kadar ve ne yönde etkileyecektir? Yani kenti bir amip gibi kendine yeterli iki parçaya bölmemiz kolay olmayacaktır. Tüm çabalara karşılık kent, iki yaka üzerine yayılan bir bütün olarak sosyal, kültürel ve ticari ilişkilerini sürdürmeye devam edecektir. Söylemek istediğim, daha dengeli bir planlama ile Boğaz geçişli iş-konut yolculuklarının sayısının azaltılması mümkün olmayacaktır. Ancak artışın yavaşlatılması bile bir olumlu sonuçtur, ama diğer yolculuklardaki gelişmelerin de dikkate alınması gerekecek ve bunların denetlenebilmesi çok daha zor olacaktır. Planlama kararlarının sonuçları hakkında fazla ümitli olmamamız gerekmektedir.

Toplulaşım acılığı, sadece Boğaz geçişlerinde değil, tüm kentte geliştirdiğimizde ve standartlarımızı yükselttiğimizde, Boğaz geçişi sorununu ortaya çıkaran en önemli kaynaklardan bir tanesini ortadan kaldırmış olacağız. Toplulaşım acılığı geliştirirken "yatırımcı" değil, "düzenleyici" yaklaşımları benimseyerek çözümleri araştırdığımızda önümüzdeki yol aydınlanmış olacaktır. Burada ardışık iki temel tercihin yapılması gerekmektedir; önce düzenleyici ya da yatırımcı yaklaşımlardan biri ve ardından toplulaşım ya da trafikçi yaklaşımlardan biri seçilmek durumundadır.

Boğaz geçişlerinde akılcı, verimli, çevreci ve demokratik bir çözüm yaratabilmesi için öncelikle "düzenleyici ve toplulaşım" yaklaşımlarla konuya bakılmalıdır. Bu görüş açısının ilk adımı; Yaşanan problem nedir? Sorunun çözümü için mevcut altyapı ve olanaklar hangi düzeyde kullanılmaktadır? soruları olmalıdır. Bu irdelemeyi yaptığımızda Boğaz geçişinde elimizdeki olanakların hiç de verimli kullanılmadığını görmekteyiz.

Çözüm yolu, İstanbul'da Boğaz geçişlerindeki mevcut altyapı ve tesislerin daha iyi kullanılmasıdır. Bugün Boğaz'da ne deniz, ne de köprüler bitmiş durumdadır, her iki seçenek de yeterince verimli kullanılmamaktadır. Hele vapurlar, köprüler öncesindeki yetmişli yılların başındaki kapasitelerinde bile taşınacılık yapamamaktadır. Durum

böyleyken ve eldeki kapasiteler kullanılmadan yeni köprüler önermek ulusal kaynakların boşa harcanmasından başka bir şey değildir.

Köprülerde de durum hiç farklı değildir. Bugün, zirve saatlerde karşı yakaya geçmesi saatler sürerken, kilometrelerce uzayan kuyrukları oluşturan trafiğin kompozisyonu, köprülerin çok verimsiz kullanıldığının en büyük göstergesidir. Bugün iki köprü üzerinde her bir yönde toplam yedi karayolu şeridi geçişi bulunmakta. Birinci köprüdeki işletme önemiyle zirve-dışı yönden bir şerit alınarak bu sayı sekize çıkarılmaktadır. Normal olarak karayollarında bir saatte bir şeritte 1000-1500 araç taşınabilmekte; araç doluluk oranları da dikkate alındığında, otobüslerin daha yoğun olduğu birinci köprüde, bir şeritte zirve saatlerde yaklaşık 4-6 bin, ikinci köprüde ise ortalama 2-3 bin düzeyinde yolcu taşınabildiği eldeki verilerden anlaşılmaktadır. Oysa ki özellikle kent içinde bir karayolu şeridinin daha verimli kullanılabilmesi için, "düzenleyici ve toplulaşımıcı" politikalarla, otobüs yollarının ve şeritlerinin yapılması tüm dünyada onyıllardır uygulanmaktadır. Dünyadaki çeşitli uygulamalarda ulaşılan pratik kapasitenin bir şeritte, bir yönde saatte 10-26 bin kişi düzeylerine ulaştığı görülmekte, sunulan kapasitenin ise 46 bin kişi düzeyine çıktığı bilinmektedir. Dolayısıyla bir karayolu şeridinde bir saatte, bir yönde 46 bin kişilik kapasite yaratılabilecekken ve 20-25 bin kişiyi taşıyabilecekken eldeki şeritleri bu kapasitede kullanmadan üç şeritli yeni bir köprünün yapılmasını tartışmanın yanlışlığı ortadadır. Birinci köprüden bir şeridi toplulaşım araçlarına ayırdığımızda, bunu besleyici sistemlerle (mekik ve ring servisleriyle) desteklediğimizde Boğaz geçişinde hiç yatırım yapmadan saatte en az 20 bin kişilik bir kapasite yaratacağımız kolayca mümkün olacaktır. Bu ise hiç yatırım yapmadan yeni bir köprü kadar ek kapasite getirmektedir. Mevcut köprülerde otobüslere ayrılacak her şerit yeni bir köprü demektir. "Toplulaşımıcı ve düzenleyici" yaklaşımlarla hiç yatırım yapmadan ve hiç vakit kaybetmeden yeni bir köprü yapılması bu kadar kolaydır. Üstelik bu durumda toplulaşımıcılıkla kent merkezine geçişlerin artışıyla birlikte, merkez alanlardaki yollarda otomobil trafiğinin baskısı ve otopark talepleri azalacaktır. Bu çözüm sadece Boğaz'a değil, merkeze de olumlu katkılar sağlayacaktır. Daha cesaretli ve akılcı bir yaklaşımla birinci köprünün tamamı toplulaşım araçlarına ayrıldığında ise yaratılacak yeni kapasite bir saatte bir yönde 60-70 bin kişiye ulaşacaktır. Bu ise İstanbul Boğazı'na yapılacak 7-8 yeni köprü kadar kapasite yaratacaktır. Burada vurgulamak istediğim toplulaşımıcı ve düzenleyici yaklaşımlarla konuya baktığımızda çok kolay, ucuz, hemen uygulanabilecek, çevre dostu, kente ve insanlara öncelik veren çok verimli seçeneklerin bulunduğuudur. İstanbul'u köprülerle yok etmek yerine zararın neresinden dönülürse kardır, yaklaşımıyla bir an önce "mevcut köprüler" "toplulaşımıcı köprülere" dönüştürülmeli ve İstanbul Boğazı'nda köprü sorunu onyıllarca gündemden kaldırılmalıdır. Yok, eğer politikacılar ille de yatırımcı, çözümlerle temel atma törenlerini yapıp, kurdeleler kesip tarihe geçmek istiyorlarsa o zaman toplulaşımıcı ama yatırımcı politika benimsenerek çok ayrıntılı olarak projelendirilmiş bulunan Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi uygulamaya konmalıdır. Çünkü bu proje de, karayolu köprülerine göre daha verimli ve akılcı bir proje olarak, yaklaşık 2-3 köprü maliyetine 10-12 köprü kapasitesinde bir taşıma gücü sağlamaktadır. Teşekkür ederim.

Ali ERGİN- Sayın Başkan, sayın dinleyiciler, Tüp Geçitten bahsediliyor 8-10 seneden beri. Bu tüp geçiş, 12.5 km. uzunluğunda ve vasıtlı meyili % 18 ve Sirkeci'de ve Üsküdar'da eksi deniz seviyesinden aşağıda olan istasyonları iltiva ediyor. Bu ise,

geçen zamandaki geliştirilen kompitörlü traksiyon sistemleri sayesinde bu mesafe kısaltılabiliyor. % 60'a kadar çalışabilen, yani doğrudan doğruya Sarayburnu'ndan Harem'e çıkacak bir traksiyon sistemiyle bunu kısaltmak mümkün. Yani 12.5 km. değil, 4 veya 5 km. indirmek mümkün. Nitekim Fransız firması da teklif yapmış vaziyette. Bu mesafeyi kısaltıyor. Üstelik de karayolunu da beraber getiriyor. Ben buna karşıyım. Doğrudan doğruya Sirkeci'ye gelen banliyo trenlerinin doğrudan Söğütözü'ne gitmesi mümkündür. Bugünkü traksiyon sistemlerine göre ele alınarak yeniden revize edilmesi lazım. Ve bu hususta bilhassa traksiyonla uğraşan elemanların meşgul olması gerekir.

İkinci sebep: Yapılmakta olan Taksim metro sistemlerinde, tamamen Haydarpaşa-İzmit hattında bulunan hatta nazaran gerek kurb bakımından, gerekse meyil bakımından müsaittir. Devlet Demiryolları dizeleri geçebilir. Nitekim Taksim Projesinde de 25.000 volt ve 50 frekanslı kasehare sistem kabul edilmiş. Halbuki belediyede 1500 volt olsun, 750 volt olsun diye senelerden beri tartışma yapılıyor. Doğrudan doğruya Yenikapı-Taksim-Levent hattında köprüyle geçirmek suretiyle Söğütözü'ne doğrudan doğruya Devlet Demiryolları dizeleri geçirmek suretiyle kısa zamanda ulaşımı sağlamış oluruz. Diğer taraftan da tüp geçite de ihtiyaç var. Tüp Geçiti de doğrudan doğruya demin bahsettiğim gibi kısa bir mesafede % 60 meyilli yapmak suretiyle ve şehirlerarası trenlerde yüklerin de geceleri rampa lokomotiflerle yapmak suretiyle mümkündür. Devlet Demiryollarına göre arkadaş izah ettiler ki; yağlama oluyor, % 18 meyilin üzerine çıkılmaz. Bu mümkündür. Rayın yanına tırmanma şeridi döşerseniz ve çelik bant ilaveten lastik tekerlekli bir rampa lokomotifle, % 60 meyile kadar ağır yük trenlerini de geçirmemiz mümkündür. Bu bakımdan, yeni traksiyon sistemlerine göre, yeniden cüd edilmesi, tetkik edilmesi gerektiğine kaniyim. Başka diyeceğim yoktur, teşekkür ederim.

Mustafa ÜRGÜPLÜ - Sayın Başkan, sevgili meslektaşlar, değerli konuklar. Şimdi burada şu hususu belirtmek istiyorum. Ben ulaştırma uzmanı değilim. Benim çalışma sahah, taşıyıcı sistem tasarımı ve müşavir mühendislik hizmetleri. Ama İnşaat Mühendisleri Odası'nın bir yöneticisi olarak, sayın Vali'yi dinledikten sonra şunu söylemek isterim.

Bir: Sayın Vali bir sürü yanıştan bahsetti. İkitelli'nin o yerde inşa edilmesi yanıştı. Efendim, E-5'de veya TEM'de Marmara Denizi'ne bağlantı sağlayacak bir iskelenin yapılmaması yanıştı. vb... Peki, şimdi ben soruyorum: Bu yanıışları kim yaptı? Kim yaptı bu yanıışları? Ve niye yaptı? Şimdi tabii sorun o kadar basit değil. Biz, İstanbul Ulaşım Sistemine sadece ulaşım tekniklerini tartışarak çözüm bulamayız. Mümkün değil. Sabahleyin Türkiye Deprem Vakfı'nın bir toplantısı vardı. Sayın Vali orada da konuşmacıydı. Şunu vurguladı: İstanbul'da vukuu bulacak bir deprem, tüm Türkiye'yi sarsacaktır. Dolayısıyla, İstanbul'un deprem problemi, Türkiye baz alınarak çözümlmelidir, dedi. Şimdi benim bir önerim var. O da şu: biliyoruz İstanbul'un iki önemli sorunu var. Birincisi göç; diğeri de, nüfus artışı. Yaklaşık nüfus artışı ve göçle gelen insan sayısı toplam 450.000 civarında. Sene de nüfusu 450.000 kişi artan bir şehirde, planlama yapınak bence imkansız. Bir araştırmaya göre, bu araştırmayı sayın Ersin ARIÖĞLU yaptı. Hepinizin tanıdığını zannediyorum. Her gelen kişiye veya her doğan kişiye, kentte yaklaşık 30.000 USD yatırım yapmak gerekiyor. 450.000'le çarpacağınız zaman çıkan sonucu tasavvur etmeniz mümkün olamıyor. Yani bu, Türkiye'nin bütçesini aşıyor. Benim önerim: bu yatırımı İstanbul'a yapmak yerine,

Anadolu'da cazibe merkezleri yaratmak. Yani insanları Anadolu'da tutacak veyahut göçü tersine çevirecek cazibe merkezleri yaratmak. Bunlar nasıl olabilir? Tarım, hafif sanayii ve ağır sanayii ilişkisi dengeli bir şekilde kurulmalı, subvanse edilmeli ve birbirlerini destekler hale getirilmeli. Şimdi Türkiye'nin ihtiyacı, kamuyu küçültmek değil bence, Kamuyu büyütmek. Çünkü Anadolu'ya özel sektör yatırım yapmıyor. Ben bunun için birkaç maddelik bir program sunmak istiyorum. O da şu; İstanbul'a göç mutlaka durdurulmalı ve hatta tersine dönüştürülmeli. İstanbul'un ve Türkiye'nin batı alanları boşaltılmalı. Anadolu'da ve özellikle Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da yeni çekim merkezleri kurulmalı, insanlar orada ikamet etmeye özendirilmeli. Toprak reformu yapılmalı. GAP Projesinin gerçek anlamda yaşama geçmesi sağlanmalı. Ve özellikle de tüm ülke sathının göreceli olarak eşit kalkınması sağlanmalıdır. Devlet ve yerel yönetimler, uygun hazine arazisi üzerinde altyapısı tamamlanmış, planlanmış arsalar üretmeli. Kaçak yapılaşma oranının artmaması için her türlü yasal önlem alınmalı. Ve kaçak yapı yapanlar mutlaka cezalandırılmalı. Gerekçi bir toplu konut politikası oluşturulmalı ve kaçak yapılarda iskan edenlerin zaman içinde bu yeni yapılan çağdaş yapılara taşınması sağlanmalı, ve eski gecekondu veyahut kaçak yapı alanları yıkılmalı, rehabilite edilmeli, yeşil alan veya ormanlık alan haline getirilmeli. Etkin bir tasarım ve yapı denetim sistemi kurulmalı, ve bu sistemin merkezinde de Mühendis ve Mimarlar Odaları bulunmalı. Kent Meclisinde, üniversite, meslek odaları, sivil toplum örgütleri, kooperatif birliklerinin seçilmiş temsilcileri yer almalı ve kente tüm yurttaşlar sahip çıkmalı. Katılımcı bir demokrasi inşaa edilmeli. Ve bunun toplumda kök salması için yasalar çıkartılmalı. Örgütlü toplum olmanın şartları yaratılmalı. Tüm yurttaşlara, kent kültürü ve kentli olma bilinci verilmeli ve bunun propagandası yapılmalı. Teşekkür ediyorum.

Ali Yılmaz ÖRNEK - Efendim, ilerlemiş saatlerde beni dinleyeceğiniz için teşekkür ederim.

Karayolları 17. Bölge Müdürümüz Yaman bey'in bir sözüne değinmek istiyorum. "Çevreyollarının çarpık yapılaşmanın nedeni olduğu iddia ediliyor. Karayolları kimseye çarpık yapılaşın demiyor. Herkes kendi malını, kendine ait yeri korusun.", dediler. Tabii bu da bir yaklaşım. Ama biz, belediyeler ve yöneticiler olarak, toplumdaki trendleri kontrol altına almamız lazım. Yani yanlış noktaya gidebilecek uygulamalara kapı açmamamız gerekiyor. Bir defa kapıyı açtıktan sonra, yani kurtla kuzuyu aynı odaya koyduktan sonra, onları bir arada tutmak son derece zor olacaktır. Sayın Valimizin de bu hususta görüşleri vardı, bilahere onlara da inşallah temas edeceğim.

Tabii Karayolları 17. Bölge Müdürümüzün görüşlerini şu yönden saygıyla karşılıyorum. Her kuruluş, kendi kuruluşunun hizmetini en üst safhada görmek istiyor. Dolayısıyla sizlere kendi yapabilecekleri hizmetleri teklif ediyorlar. O şekilde mütalaa edersek, teşekkür etmek gerekir. Ama, bu hizmet yapılırken nelerin tahrip olacağına çok dikkat etmek zorundayız İstanbullu olarak. Yerine koyamayacağımız değerleri bir anda kaybedebiliriz.

Safettin bey'in de bir iki görüşüne temas etmek istiyorum. "Nazım Plan ile ilgili çalışmalar 45 yıldır yapılmadı" dediler. Bu doğru değil. Yani 1965'de başlayan çalışmalar 1980'de neticelendi. Dolayısıyla 80'li yıllarda İstanbul'un bir Nazım Planı vardı ve esasında güzel bir nazım planı. Fakat maalesef politik sebeplerle, uygulanamadı. Daha sonra, Tayyip bey hizmete başladığı anda da, daha önceki

Belediye Başkanı sayın Nurettin bey tarafından yapılmış 1994 tarihli bir Nazım Plan vardı. O plan da yine iyi niyetle yapılmış bir plandır. Zaten bizim planınız onun devamı ve gelişmesi suretiyle yapılmıştır. Dolayısıyla geçmiş dönemlerde de bir plan çabası, plan gayreti vardı. Şu anda da çok şükür İstanbul'un bir Nazım Planı var. Bu Plan, şu anda İmar Komisyonu'nda. Meclisten komisyona havale oldu. Görüşülecek ve Meclis Genel Kurulu'na gelecek inşallah. Bir yıl içinde bu çalışma tamamlandı. Ve Meclis Komisyonu'na kadar havale edildi. Daha önceki planların 15 yılda yapıldığını nazari itibara alırsanız, bir senede yapılan hizmetin süratini de anlamak mümkün olur sanıyorum.

Tüp geçişi karşı olanların iddiasından bir tanesi de su akıntısını tüp geçitini kesme ihtimali olması. Tabii tüp geçiti siz, eğer tam tabanın altında yapmazsanız bu ihtimal var. Deniz tabanının altında yaparsanız bu ihtimal yok. O zaman ekoloji de bozulmamış olacak. Tabii bu bir mühendislik araştırması. Her ihtimal muhakkak araştırılmalı.

Sayın Valimizin konuşmaları üzerinde de şunları söylemek isterim: Bir kere istifade ettik. Gerçekten çok geniş kapsamlı konuşmalar yaptı. Onun için teşekkür ediyorum. Tabii burda bulunmadığı şu anda bazı şeyleri açmaktan dolayı üzülecek birşey de yok aslında, çünkü birçok konuda hemfikiriz. Mutabık olmadığımız konulara gelince: "Vaktiyle güzel bir planlama vapsaydık" diyorlar. O çabalar başladı şu anda. Ve neticelenecek inşallah.

"Üçüncü Köprü'nün bağlantı yollarının güzergahı civarında uydu kentler kursaydık bu şikayetlerimiz olur muydu?" diyorlar.

Efendim, üçüncü köprü'nün güzergahları üzerinde uydu kentleri kuramazsınız. Çünkü buralar, İstanbul'un orman ve havza alanları. Söz konusu yerlerde yapabileceklerimiz ancak, çok düşük yoğunluklu kırsal kesim yerleşmeleridir. Dolayısıyla bu alanlara planla getirebileceğiniz büyük bir değişiklik yok. Oralarda tabiatı tahrip etmeden yeni şehirler kuramazsınız. Ama, üçüncü köprü gerçekleşirse tüm o yeşil alanlar kademe kademe yok olacaktır.

Uydu şehirler konusunda Nazım Plan çerçevesinde, doğu ve batı yakasında 5'er tane uydu şehir düşünüyoruz. Bu safta yerlerini ilan etmedik, daha önceden spekülasyona uğramasın diye. Yerlerini de kamulaştırmak suretiyle Belediye'ye maledeceğiz, topluma, kamuya maledeceğiz. Bilahare üzerinde şehirleri kuracağız. Ve şehrin etkilerinde olacak bu iltisat şehirleri, kanat, çekim merkezlerine yakın olacak. Bu şekilde projelerimiz var, ama bunlar kesinlikle havzaların içinde değil, kesinlikle ormanların içinde değil.

"İstanbul'da çok kötü bir şehircilik anlayışı var" diyorlar. Katılıyorum. Anadolu yakası pansiyon olarak, yatakhane olarak kullanılıyor. Tabii bu şekilde kullanılmaması için aldığımız tedbirleri plan safhasında size arzettim. En azından komutlarla işyerlerini birbirine rakamsal olarak eşitleme noktasındayız.

"İkitelli'nin yarısının karşıda yapılması lazım", dediler. Tabii İkitelli bize ait bir proje değil. İkitelli'nin kaynağında belki iyiniyetler var. Buna rağmen yer seçimi yanlıştır. Şu anda biz yapacak olsak, sizler yapacak olsanız, o yere o sanayii kuramazsınız. TEM'in kuzeyine böyle bir sanayi getirmesiniz. Herşey rağmen yapılmıştır. Devlette devamlılık ilkesi esasınca biz o projeyi en az zararlı hale getirmek için gayret içindeyiz. Ve bunun mukabili olan yer de zaten Tuzla Organize Sanayi Bölgesi olarak faaliyete geçmiştir. Yani sayın Valimizin bahsettiği ikinci karşı bölge, şu anda doğu yakasında kurulmuş, o da tabii gelişmesi içinde. Yalnız Tuzla

Organize Sanayi Bölgesinin kuzeye taşan yerlerini sınırlama durumundayız. Yani TEM'in kuzeyine taşan bazı bölgelere tahdit getiriyoruz, onları sanayi dışına çıkartma gayreti içindeyiz.

"İşyerlerinin yarısının karşıda yapılması lazım." dediler. Çok haklı. Zaten bizim projemiz de o şekilde. Konut miktarı işyerini Anadolu yakasına inşaa ettireceğiz inşallah.

"Çerkezköy'de Sanayi bölgesinde üretilen mamüller hangi yolla Anadolu'ya intikal ettirilecek? Yer yanlış seçilmiştir." diyorlar. Ona da katılıyorum.

"Sanayii Anadolu'ya dağıtsaydık bu sıkıntıları çekmezdik." dediler. Gerçekten öyle. Biz Nazım Plan çalışmaları yaparken, tabii Devlet Planlama Teşkilatı'yla da temasa geçtik. Türkiye'de yaptıkları bütün projeleri gördük. Organize Sanayi Bölgeleri ve Küçük Sanayi Bölgeleri olarak Türkiye çapındaki bütün projelerini plan paftası üzerine işledik. Bunların gerçekleşme oranlarını gördük. Ve şu acı hakikatle karşı karşıya kaldık ki; Güneydoğu ve Doğu'da anarşinin kol gezdiği bölgelerde devletin yatırımları son derece düşük. Devlet genelde yatırımlarının % 75'ini, organize sanayi bölgelerinin % 75'ini ülkenin batısına yapıyor. Dolayısıyla, doğu'da iş bulamayan insanlar batıya göç ediyorlar. Ve orada anarşi için müsait bir vasatta böylelikle rahatlıkla temin edilebiliyor. Dolayısıyla, merkezi hükümetin, Türkiye'nin tamamını gözönünde tutarak, ülke içinde dengeli ve adil bir kalkınma politikası tatbik etmesi, ülkenin sosyal, fiziki, kültürel planlamalarını birlikte yapması mutlaka gereklidir. O yüzden de Valime katılıyorum.

"İki tane feribot iskelesi, şhirlerarası TIR taşımacılığı." dediler. Nazım Plan çerçevesinde bunlar da düşünüldü. İstanbul'un batı yakasında Çorlu-yakınlarında Yeni Çiftlik bölgesi'nde yeni bir liman, doğu yakasında ise şu anda Derince'de zaten tevsi halinde olan bir limanın var. Fakat o da bir süre sonra körfezin kirliliğini aşırı hale getireceği için, Karadeniz'de, muhtemelen Karadeniz Ereğlisi veya Karasu'da bir ikinci liman daha düşünüyoruz. Yani İstanbul'dan çıkacak olan zaruri malların bu kapılardan çıkması ve dağılması için, İstanbul'un kullanacağı malların da buralardan girmesi için, iki yakada iki ayrı liman öneriyoruz. Ama bunları Türkiye'nin kapıları olarak düşünüyoruz. Türkiye'nin liman olarak kapıları, belki İskenderun veya İzmir olabilir.

Ulaşım konusunda ise, şöyle bir misal vereyim; Belli kattan sonra bir binayı betonarme olarak yapmak, son derece mahsurlu hale geliyor. Çünkü, zemin katların tamamını artık betonarme perde olarak inşaa etmek zorunda kalıyorsunuz. O halde, bir seviyeden sonra yapıları çelik olarak yapma zarureti ortaya çıkıyor. Yani betonarme fizibil olmuyor. Aynı vaziyette ulaşım ihtiyacını da anormal bir hale getirirseniz, şehrin yerleşilebilecek tüm alanlarını kaybedersiniz. En doğru yerleşim ve iş ilişkisini kurmak zorundasınız. İlçeleri kendi içinde doğru bir şekilde, kendi ihtiyacını karşılayacak bir şekilde inşa etmeniz lazım. Yani Bakırköy'de oturan bir insan, alış-veriş yapmaya Sultanhamam'a inerse; Kartal'da oturan bir insan, en yakın çevresinde ihtiyacı olan şeyi bulamazsa, mutlaka İstanbul'un tamamını tarayarak ihtiyacı olan şeyi bulmaya çalışacaktır. O halde, doğru olarak alınacak kararlar, bütün ilçelerin kendi içlerinde yeterli derecede gelişmelerini, bütün organizasyona kendi içlerinde sahip olmalarını temin edecektir. Plan bazında bunları yapabilmek için elden gelen gayreti de sarfettik.

Efendim, "Gelecekte geçecek araçları uzmanlar hesaplamalı." dediler. Tabi biz bu hususta Teknik Üniversitemize bağlıyız. Şu anda hesaplar yapılıyor ve biz hesaplar neticesinde çıkacak olan gerçekleri kabule hazırız.

Boğaz Geçişi hakkında da Büyükşehir Belediyesi'nin kararı, Teknik Üniversite'nin vereceği karar olacaktır netice itibariyle. Yani sizin çalışmalar neticesinde bulacağınız ilmi gerçeklere peşinen razı olmayı buradan kabul ediyoruz.

Efendim, Erhan Beyin konuşmalarına aynen katılıyorum. Kendisine teşekkür ediyorum. Tabi diğer konuşmacılara da katılıyorum. Yanlış anlaşılmasın.

Efendim, "İstanbul'da meydana gelebilecek bir deprem, bütün Türkiye'yi sarsacaktır.", şeklinde Valimiz bugün sabahki toplantıda konuşmuştur. O toplantıya biz de davetliydik, maalesef gidemedik. Son olarak bu konudaki çalışmalarımızı sizlere haber vererek huzurlarımızdan ayrılmış olayım.

İstanbul'da ilk defa şu andaki Büyükşehir Belediyesi, bir Yer Bilimleri Grubu kurdu. İstanbul'un depremselliğini araştırmaya başladık. 1/50.000'lik jeolojik yapı haritalarını çıkarttık. Bu çalışmaya dört kıymetli hocamız öncülük etmektedir. Genç kardeşlerimiz de bu hayırlı çalışmaya katıldılar. 1/50.000'lik haritayı geliştirerek mikro bölgelendirmeye kadar indireceğiz. Ve plan bazında alınması gereken tedbirleri zaten 1/50.000'lik plan bazında aldık. Daha düşük ölçeklerde alınması gereken tedbirleri de ayrıca alacağız. Hatta, parsel bazında alınması gereken tedbirleri, inşaatlarda alınması gereken tedbirleri, hatta yapılmış bitmiş inşaatlarda, kamu yapılarında, hava limanlarında, otoyollarda alınması gereken tedbirlerin tamamını belki birkaç yıl bir süre içinde bu ekip ortaya çıkartmış olacaktır. İstanbul'un 1.derecede deprem bölgesi olarak da hocalarımız tarafından tespit edildiğini bilmenizde faydalar var. Gerçekten tehlikeli, kritik bir yerde yaşıyoruz. Allah bu tip sıkıntılardan ve deprem felaketlerinden bizi korusun. Beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyorum. Sağolunuz efendim.

İsmail Hakkı ACAR - Sayın Başkan, değerli misafirler, Sayın Mustafa ÜRGÜPLÜ'nün ve hocamızın da "Hayalci" değinmesinden sonra söz almak durumunda hissettim kendimi.

Özellikle herkes olaya mikro ölçekli bakıyor. Ama bence bugünkü konuştuklarımızın daha üstünde bir makrosu var. O da sayın Atilla ALPÖGE'nin, açış konuşmasında belirttiği bir noktayı, o gün orda bulunmayanlar için hatırlatmak istiyorum: "Halkın kalite beklentisi artıyor." dedi. "Buna rağmen, yöneticilerin kalitesi düşüyor." Bu, aslında Türkiye'mizin her konuda yaşadığı sorununun ana teşhisidir bence. Bunu vurgulamak için söz aldım. Teşekkür ederim.

Safettin SİLİ- Ben biraz evvelki konuşmamda, köprü konusuna, köprü ismine niçin devamlı temas edildiğini vurgulamıştım. Bir boğaz geçişi, boğaz olmasaydı şehirde ulaşımın alakalı yeni bir arter ihtiyacı, yeni bir çevre ihtiyacı olacaktır. Paris'in birinci çevreyolu, ikinci çevreyolu, üçüncü çevreyolu. Diğer büyük şehirlerin de çevreyolları birtane. Büyüdükçe ikincisi, üçüncüsü yapılmaktadır. Bu, ulaşımın alakalı bir ihtiyacıdır. Biz hep köprü diyoruz, köprü kelimesiyle herşeyi inceliyoruz, işliyoruz. Köprüyü bir an unutalım. Boğazı kapatalım. Boğaz olmasın, ne yapacaksınız? Ulaşımın alakalı şehrin ihtiyaçlarını inceleyeceksiniz. İnceleyin. Niçin köprü diyoruz hep? Ve köprü olsun, olmasın. İllaki köprü olmasın. Peki, köprü olmasın. Şayet Boğaz olmasaydı, köprü yapılmayacaktı. Ama ne yapılacaktı, bir yol yapılacaktı gerekiyorsa.

O zaman yol da yapılmasın, demek istiyorsunuz. Köprü yapılmasın değil, ya da yapılmasın demek istiyorsunuz. Burda eskiden beri gelen bir alışkanlık var. Kulaklarımıza, içimize yerleşmiş bir köprü kavramı var. Bunu, bu kadar kıymetli arkadaşların konuştuğu ve yapılan bir toplantıda, bu artık ısrarla konuşulan bir konu olmaktan çıkmalı. Ulaşımın alakalı ihtiyaçları incelemeliyiz.

Şimdi Tüp Geçişle alakalı teknik bazı konulara temas etmek için söz aldım. Arkadaşlarım söylediler. Bir, Tüp Geçişinin bir kere en iyi yerden, en uygun şekilde geçirilmesi. Önemli bir konu. Sualtı yapısı hem pahalı, hem zor, hem de teknik olarak iyi projelendirilmesi lazım. Fakat bitmiyor, tünelden sonra iki tarafta demiryollarının üç hata çıkarılması ihtiyacını tekrar vurguladılar. Üç hata çıkarılması da belki kafi değil, çok sert kurların büyük hızlar için düzeltilmesi lazım. O da bir ihtiyaçtır herhalde. Ve 2.5 dakikada bir tren kaldırması ifade edildi. 80.000 - 100.000 yolcu geçirecek kapasiteler söylendi. Şimdi bunlar büyük rakamlar ve büyük yatırımlar. Vagon adedini hesap edin, ve vagonlara vereceğiniz parayı hesap edin. İki uçtan kırk kırk doksan kilometre boyda demiryolunu bu şekilde geliştireceksiniz, çok önemli bir hizmet. Bu şehrin lineer gelişmesine paralel bir toplu ulaşım sistemidir. Her halukarda, ne zaman olursa olsun, herkesin ilgisiyle biran evvel başlatılmalıdır. Tamam ama, büyük bir yatırım, bunu büyük mütenasip herşeye göre elbirliğiyle başlatılmalıdır. Fakat o da bitmiyor. Bu sefer Yenikapı'dan kuzeye, İstanbul istikametine, İstanbul'dan Beyoğlu istikametine metronun da yapılması şart. Aksi halde, şehir biraz evvel şehircilik açısından söylendiği gibi, gelecek yolcu eski İstanbul'a boşalacak, oradan vasıtalarla bu sefer eski İstanbul'u işgal ederek kuzeye Beyoğlu'na geçinceye kalkacaklar. Bu, bizim 1977'de Bakanlığa sunduğumuz raporda, metro sisteminin ve bu 80 km.lik demiryolunun islahatlarını ve sualtı geçişlerini değişik yerlerden inceleyerek sunmuştuk. Bunlar hala konu olarak duruyor ve bir planlamada geçiş için bırakalım üçüncü köprüyü, yapılacaktır. Göreceğiz. Çünkü ihtiyaçtır. Ve ihtiyacın önüne kimse, siyasi güç bilhassa çıkamaz. Ama bu toplu taşımanın en iyi şekilde planlanması için herkes elbirliği yapsın.

Ben, köprü ile alakalı basit bir grafiği şurda demin göstermek istiyordum. Bakın, birinci köprü, ikinci köprü, üst üste koyduğunuz zaman trafikler, bugün 247.000; şu trendi devam ettirdiğiniz takdirde, iki köprü 160.000'den 320.000'e, 1999'a doğru bitiyor, 5 senemiz var. Bu şimdi basit bir istatistiki netice ve ihtiyaç. Tabi çok tedbirler alınması ve bunun uzatılması gerekli, faydalı, inanıyoruz. Ama şunu da hatırlatayım: biz, birinci köprüyü yaptığımız zaman İETT'ye gittik dedik ki: toplu ulaşımına müsait bir sistemle yapıyoruz, iki yakayı birleştireceğiz. Size ne gibi yardımda bulunabiliriz? Sizin ileriye dönük ne gibi planlamalarınız var? Bizim ileriye dönük bir planlamamız yok, dediler. Biz ona rağmen, bütün kavşaklarda otobüs durakları ihdas ettik. Yani birinci çevreyolunun her kavşağında otobüs durağı vardır ve üstteki yollara intikal ettirilmesi yayalar için müsaittir. Bugün, 22 senedir hala böyle bir sistem, bu otobüs duraklarını kullanan bir otobüs işletmesi hala yapılamamıştır. O gün kullanılmadığı gibi, bugün de kullanılmıyor. İnşallah yarın planlanır. Toplu taşıma bakımından birinci köprüde çok iştirak ediyorum arkadaşlara. Büyük bir ihtiyaçtır aynı zamanda. Otobüslerin duraklardan istifade etmeleri fevkalade daha fazla otobüs işletmeyi ve fazla yolcu taşıma imkanını bulabiliriz.

Zafer ÖZERKAN- Efendim önce şunu söylemek istiyorum: Gerek Bölge Müdürümüz, gerekse biraz evvel konuşan beyefendi, sualtı yapısının pahalı olduğunu

söylüyorsunuz. Bakın ben biraz evvel köprüden bahsettim, 1990 yılında ve şu anda sizlerin de saygı duyduğu ikinci köprü ile çok yakın ilgili Ali TERİM beyle beraber o toplantıda ben de vardım. 637 milyon dolardır tüp geçişin bağlantılarıyla beraber maliyeti. Sihito'nun teklifi, (ki biz ona cevap verdik) 1.2 milyar dolardır. Siz, banliyö hatlarının metroya dönüştürülmesinin maliyetini benden soruyorsanız, 780 milyon dolardır. Bu bir.

İkincisi; inşaatın zorluğundan bahsediyorsunuz, şurada herhalde görünecektir boğaz tabanına kilfilenmiş durumda tüpler dışarıda imal edilecek, yataklara yerleştirilecek, bitştirilecektir. Akıntıdan bahsediyor. Bakın şunu söyleyeyim; Boğaz'da devamlı akıntı olduğu söylenirdi, ta ki bizim araştırmalarımıza kadar. Doğrudur. Akıntı. Karadeniz'e yağmur fazla yağar, Marmara'da az yağar veya Akdeniz'de. Bir seviye farkı vardır. En basitinden tuzluluk oranından bir akıntı vardır. Kış ve ilkbahar aylarında çoğunlukla akıntı durmaktadır. Tamamen durmaktadır. Ayrıca, sayın KÖK sordu, şu yarımadadaki şevlerin durmayacağını veya durmayacak, dedi. Şev stabilitesi burdan hesaplanmıştır. Ayrıca genelde 1800 m.lik çalışma bu mevsim süreçlerinin içine yaydırılmıştır. Birşey daha söylüyorum: Evet, Ali TERİM'i tanıyorsunuz, o toplantıda söylediği şudur; Bundan sonra üçüncü köprü, İstanbul'a ihanettir. Ve bu, Devlet Planlama Teşkilatındaki tutanaklarda mevcuttur. Birşey daha; zeminde sedde oluşturmaları, sayın ÇAKMAK'a teşekkür ederim, bizim görüşlerimize katıldı. Yani bir teknik hata oldu. Hidrografik etüdler çok detaylı, jeolojik etüdler çok detaylı yapılmıştır. Dört tane fay hattı geçiriyoruz biz oradan. Gerçekten sedde oluşturulması durumunda, Karadeniz'in rejimi 80 sene içinde kesinlikle etkilenecektir. Boyunun kısaltılması, inadiyeğe bağlanıyordur. Kritik kesit dediğimiz kesitin önüne düşüyoruz. Mecburen biz bunun dışına çıkmak zorundayız. Bir de jeolojik yönden en uygun yer, bizim geçtiğimiz noktadır. Çünkü 4 tane Boğaz altında farklı zeminlerden geçiyor.

Tünel. Evet, Tarihi Yarımada'da yolculuk talebinin artacağından bahsedildi. Tarihi Yarımada'nın altından geçiyoruz biz. Ve Sirkeci'de istasyonumuz var. Yani Tarihi Yarımada'nın genel yolunun artması ile ilişkisi yoktur. Özellikle size ben şunu söylemek istiyorum; Biz iki defa, bir sayın DALAN zamanında, bir sayın SÖZEN zamanında birer pikap dolusu raporlar gönderdik sizlere. Lütfen bunu okuyun. Mühendislik güncelleştirilmez ki. Bir statik hesap, statiktir bu. Güzergah, 50 tane mühendislik branşında çalışma yapılarak özenle belirlenmiştir. Yani ben bunu aldım, buraya koydum dersiniz, geçemezsiniz oradan. Jeolojik şartlar veya hidrografik şartlar, başka türlü şeyler, statik sizi zorlayacaktır. Biz sadece oradan koyduk celveli geçtik değil, kaç yerden sondaj yaptık. Boğazı tarayarak biz buna karar verdik. Özellikle, biz güncelleştireceğiz deyince, ben rahatsız oluyorum. Yani buyurun dışarıda görüşelim. Mühendisliğin hangi dalında siz, ya bu eksiktir, veya şurada yanlışlık var, diyorsunuz. Lütfen sorun Hepsine ben cevap vermeye çalışayım. Belediyedeki yetkililer, lütfen o raporları alsınlar, okusunlar, ondan sonra karar verin.

Evet, 2005 yılındaki Boğaz'dan geçecek yolculuk veya talep 60.000 - 70.000, 10.000'le nasıl çözeceksiniz bunu? O zaman 15 tane daha köprü yapmak lazım. Diyoruz ki biz, bir proje var, bu talebi karşılamamız lazım. Neyle karşılayabiliriz? Bu 60.000 kişiyi geçirmemiz lazım. Bu, 120.000'e 100.000'e çıkabilecek kapasiteli bir sistem diyoruz. Teşekkür ederim.

Prof.Dr.Güngör EVREN - Toplantının saat olarak sonuna geldik. Zamanlamamız fena değil doğrusu. Programımıza bakarsanız, bu çalışmadan ne çıkartmak

istediğimiz orda yazılı. Dolayısıyla sayın Zerrin BAYRAKDAR'ın sorusuna da yanıt vermiş oluyoruz. Burda diyor ki: "Bu toplantı sonunda, Üçüncü Boğaz Geçişi konusunu tüm yönleriyle irdeleyen bir bildiri ya da rapor yayınlanması amaçlanmaktadır." Sonradan biz bunu bir bildiri, veya değil, ve bir rapor olarak düşündük. Yani burda bu kadar uzmanın, ilgilinin, yetkilinin katıldığı bir toplantıdaki görüşleri değerlendirmek zorunda olduğumuz kanısındayız. İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi bu görüşü paylaşıyor. Dolayısıyla, burdaki toplantının sonucunda, kapsamlı bir raporun ortaya çıkarılmasını amaçlıyor. Ancak, bildirge veya bildiri konusuna gelince, burda olayları yaşarken görüyoruz ki, bu toplantının veya kongrenin bir bildirgesi niteliğinde bir bildirgenin yayınlanması kolay değil. Bu olsa olsa, çoğunluğun görüşünün yansımaları olduğunu düşündüğümüz bir bildirgenin, ilgililer tarafından, uzmanlar tarafından, yani bu toplantıya katılanların bir bölümü tarafından imzalanması biçiminde ortaya çıkar. Bu amaçla, çok zor birşey denedik. Arkadaşlarımız dinleyip notlar alıp, ve genel eğilimleri belirleyip, kaba bir taslak, bildiri taslağı ortaya çıkardılar. Ben de biraz önce o notlardan itibaren birşeyler yapmaya çalıştım. Şimdi önerimiz şudur; ben kaleme aldığımız bildirge taslağını okuyacağım. Tabii ki bunda düzeltmeler, yazım düzeltmesi olabilir. Çünkü çok kısa sürede yazıldığı için, yanlış söylemler ortaya çıkabilir. Bunun dışında özü, burda okuduğum gibi olacaktır. Bu okuduğunuz görüşe dayalı olarak, bir inşaa listesi açılacaktır. Uygun görenler, bu görüşe katılanlar, bu bildirgeye katılanlar lütfen imzalarını atsınlar, diye düşünüyoruz. Şimdi ben okumaya çalışacağım.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nce düzenlenen, Üçüncü Ulaştırma Kongresi'nde, "İstanbul Boğaz Geçişi" konusu, ilgili tüm kurumların ve uzmanların katıldıkları atölye çalışmasında tüm yönleriyle ve ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında:

1) İstanbul'un, hızla artan ulaşım sorunları içinde Boğaz Geçişi, en önemli darboğazlardan birisi oluşturmaktadır.

2) Boğaz Geçişinin köprü ile gerçekleştirilmesinin kentnin yeşil alanlarının önemli ölçüde azalmasına, su havzalarının kirlenmesine neden olduğu, yaşanarak ağır bir bedelle öğrenilmiştir. Üçüncü geçişin köprü olarak gerçekleştirilmesi, İstanbul'da geri dönülmesi mümkün olmayan zararlara yol açacaktır.

3) Belirtilen nedenlerle, Üçüncü Boğaz geçişi değerlendirilirken, öncelikle denizyolu ve mevcut köprülerin olanakları, toplu taşımacı yaklaşımı sonuna kadar değerlendirilmelidir.

4) Üçüncü Boğaz geçişinin bilimsel etüdlere dayanarak kent nazım planı ve ulaşım planı açısından toplu taşımacı bir anlayışla, arabaların, araçların değil, insanların ulaşımını sağlamak üzere İstanbul'un iki yakasındaki raylı sistemleri birleştiren ve yapılmakta olan metro ağı ile bütünleşen yüksek kapasiteli bir demiryolu tüp tuneli olarak gerçekleştirilmesi bir zorunluluktur.

5) Sonuç olarak; Biz aşağıda imzası bulunan uzmanlarla ilgililer olarak, yukarıda kısaca belirtilen gerekçelerin ve nedenlerin ışığında, kapsamlı, bilimsel çalışmalarla doğrulanmayan, dargörüşlü değerlendirmeler ve politik kararlarla gündeme gelen Üçüncü Boğaz Geçişinin, karayolu şeklinde gerçekleştirilmesine kesinlikle karşı çıkıyor, bu geçişin demiryolu ile denizaltından gerçekleştirilmesinin yaşamsal önemini vurgulamayı görev sayıyoruz.

Yapılacak şey bu. Dışarıda bu bildirgeyi imzaya açacağız. Bildirgeyi imzalarla birlikte ilgililere ve basına iletacağız. Bundan sonraki aşamada ise, kaydedilen konuşmalar çözülecektir ve derlenip toplanıp bir rapor haline getirilecektir.

Efendim, bu toplantının amacı, herkesin, ilgililerin, uzmanların görüşlerini ortaya koymaları amacına yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Sanıyorum ki, bu anlamda gereken yerine getirilmiştir. Varılan sonuçtan söz etmek mümkün değil. Fakat, ileri sürülen görüşlerle, bundan sonra ortaya çıkacak raporun, yararlı sonuçlar vermesini diliyorum. Çünkü, orada daha kapsamlı bilgiler, buradaki görüşlerin hepsi ortaya konmuş olacaktır. Şu anda ise, yoğunluğun burada benimsenmiş olduğu görüşle ilgili imzayı dışarıda açacağız. Katılımlarınız için, görüşleriniz için hepinize ben kişisel olarak teşekkür ediyorum. Ve İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'ne de, hem kongreyi düzenledikleri için, hem de böyle bir atölye çalışmasına olanak sağladıkları için teşekkür ediyorum. Şimdi ilgili kapanış konuşmasını Düzenleme Kurulu Başkanı sayın GEDİZLIOĞLU yapacaktır.

Prof. Dr.Ergun GEDİZLIOĞLU - Efendim, bu tür kongrelerde kapanışta birşeyler söylemek adet olmuştur. Ben kapanış konuşması hazırlamıştım ama, vakit çok geç oldu, bu yazıyı olduğu gibi okumak istemiyorum. Kongreyi değerlendirmiş olmak için kısa bir iki noktaya değinmek istiyorum. 27 bildiri sunuldu Kongremize. Konularına göre çok geniş bir yelpazesi var. Deniz Taşımacılığından, hava taşımacılığına kadar dağılan bildiriler. Toplantıdaki tek şikayetimiz bence, katılımın çoğunlukla, maalesef akademik çevrelerden olmasıdır. Bildirilerin 21 tanesi üniversitelerde çalışan arkadaşlardan gelmiştir. Serbest çalışan meslektaşların sunduğu 6 tane bildiri tartışılmıştır. Gönül isterdi ki bu oran hiç olmazsa yarı yarıya olsun. Özellikle altını çizerek belirtmek istiyorum; Uygulamada çalışan arkadaşlar uygulamada karşılaştıkları sorunları ve bu sorunu çözdüklerini buraya getirmelidirler. Bu bildiriler ileride meslektaşlarımız için yol gösterici olacaktır.

Bunun yanında bir önemli noktayı daha belirtmek istiyorum. Bu kongrenin hazırlıkları sırasında da bütün çabalarımıza karşın, otomotiv sanayii başta olmak üzere, yük ve yolcu taşımacılığı yapan kurumların toplantıya ilgilerini çekemedik. Bunun bir örneğini bu toplantıda yaşamayı ümit ediyorduk. Mercedes-Benz Türk A.Ş.'den bildiri teklifi, hemde İkinci Kentiçi Ulaştırma Kongresi'nin kapanması sırasında teklif edilmişti. Özet çağırımıza da yanıt almıştık. Ancak bildiri alma şansımız olmadı ve katılmadılar da. Ümit ediyoruz ki, bundan sonraki toplantılarımızda otomotiv sanayinden ve taşımacılık yapan kuruluşların da katılımı sağlanacaktır. Eminim ki burada anlatacakları çok şeyleri var. Bu kongrenin başarısının devamı ve artması için her kesimin katılımı şart. Ben bundan sonraki toplantıları düzenleyecek arkadaşlara bu toplantıların gelenekselleşmesi ve daha da başarılı olması için, katılımı konuya ilgili her kesime yaygınlaştırmayı hedef olarak göstermek istiyorum.

Kongremizde yaşadığımız bence çok önemli bir olay var, altını çizerek belirtmek istiyorum. Daha önceki toplantılar genellikle görkemli parlak bir açılıştan sonra, oturumla ilgilenen birkaç kişinin devam ettiği oturumlar halinde sürüyordu. Bu sefer tersi oldu, pekde parlak olmayan bir açılış yaptık büyük bir salonda, sayın Haluk GERÇEK'in o gün espirisinde belirttiği gibi, "ın"ye çok seyrek katılımı" bir açılış yaptık. Ancak ertesi gün gerçekten katılımı yüksek, canlı tartışmaları olan bir toplantı

yaptık. Bence bu; Kongrenin daha başarılı olduğu yönünde bir işaret. Heride daha da başarılı olacağına inanıyorum.

Bu kongremizde, bir meslektaşımızın bir örgüt kurulması dileği vardı, dışarıda bir sergileme de yaptı, katılım bekledi. Biz de buna katılıyoruz. Gerçi, daha öncede ulaştırma ile ilgilenenlerin çeşitli örgütler veya sivil toplum örgütleri haline gelme çalışmaları oldu. Ama bir türlü yaygınlaştıramadık. Umarım arkadaşımızın girişimi, bu yeni örgütlenme çabası daha başarılı olur, katılım yüksek olur. Ben hepinize teşekkür etmek istiyorum. Bu arada bu kongreye, maddi ve manevi her türlü desteğini veren İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'ne, yöneticilerine ve çalışanlarına, kayıt yaptırmaktan yazışmaya kadar her türlü ağırlığını çeken çalışanlarına teşekkür etmek istiyorum. Katkılarınız için hepinize çok çok teşekkür ederim. Bir dahaki toplantıda görüşmek dileğiyle saygılar sunuyorum.

İSTANBUL 3.BOĞAZ GEÇİŞİ ATÖLYE ÇALIŞMASI SONUCUNDA:

3.BOĞAZ GEÇİŞİ KONUSUNDA UZMAN VE İLGİLİLERİN GÖRÜŞÜ

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından düzenlenen "3.Ulaştırma Kongresi" programı çerçevesinde; ilgili tüm kurumların ve uzmanların katıldıkları Atölye Çalışması'nda, 3.Boğaz Geçiş konusunu bütün yönleriyle ve ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

Bu değerlendirmelere göre:

1) İstanbul'un hızla artan ulaşım sorunları içinde Boğaz Geçiş en önemli dar boğazlardan birini oluşturmaktadır.

2) Boğaz Geçişinin karayolu köprüleri ile gerçekleştirilmesinin ulaşım sorununu çözmek yerine ağırlaştırırken, kentin yeşil alanlarının önemli ölçüde azalmasına ve su havzalarının kirlenmesine neden olduğu yaşanarak ve ağır bir bedel karşılığı öğrenilmiştir. 3.Boğaz Geçişinin köprü ile gerçekleştirilmesinin İstanbul'da geri dönülmez zararlara yol açacağı açıkça görülen bir gerçektir.

3) Belirtilen nedenlerle, Boğaz Geçiş sorununa çözüm aranırken öncelikle denizyolu ve mevcut köprülerin olanakları toplu taşımacı yaklaşımla sonuna kadar değerlendirilmelidir.

4) İstanbul'un nazım planı ve ulaşım ana planı açısından da kapsamlı, ciddi etüdlere göre, 3.Boğaz Geçişinin toplu taşımacı anlayışla yani taşıtların değil insanların ulaşımını sağlamak üzere İstanbul'un iki yakasındaki raylı sistemleri birleştiren ve yapımına başlanan metro ağıyla bütünleşen yüksek kapasiteli bir demiryolu tüp tüneli olarak gerçekleştirilmesi bir zorunluluktur.

Sonuç olarak; biz aşağıda imzaları bulunan uzmanlar ve ilgililer, kapsamlı bilimsel çalışmalarla doğrulanmayan, dar görüşlü politik kararlarla gündeme getirilen 3.Boğaz Geçişinin karayolu köprüsü olarak gerçekleştirilmesine karşı çıkıyor, bu geçişinin demiryolu ile deniz altından sağlanmasının yaşamsal önemini vurgulamayı görev sayıyoruz.

Zafer ÖZERKAN	Ulaş. Bak.	Nadir YAYLA	İTÜ İns.Fak.Dek.
Simin PEHLİVAN	Ulaş. Bak.	Müzehar ERÇİYASTEPE	İMO İst.Sb.
Erhan ÖNCÜ	Ulaşım-Art.Ltd.	Haldun Erman KELEŞ	YTÜ İns.Fak.
Ziya ÇAKMAK	İns. Y.Müh.	Avdın EREL	YTÜ İns.Fak.
Murat GÖKDİMER	TMMOB	Umur KALAYCI	YTÜ İns.Fak.
Şükrü COŞKUN	İTİM	Mustafa YENİ	İst.B.S.Beld.
Mustafa ÜRGÜPLÜ	İMO İst.Sb.Bşk.	Halit ÖZEN	YTÜ İns.Fak.
Özer GÖÇMEN	İTÜ İns.Fak.	Mehmet Ali ÇAVDUR	Karaelmas Üniv.
İsmail Hakkı ACAR	MSÜ	Zerrin BAYRAKTAR	YTÜ İns.Fak.
Ali ERGİN	Maden Y.Müh.	H.Mutlu ÖZTÜRK	İMO İst.Sb.
Daluk GERÇEK	İTÜ İns.Fak.	Necdet ETİZ	İMO İst.Sb.
Tulav KILINÇASLAN	İTÜ Mim.Fak.	Mustafa İLİCALI	YTÜ İns.Fak.
Güngör EVREN	İTÜ İns.Fak.	Sinan BÖLEK	İst.B.S.Beld.
Ergün GEDİZLİOĞLU	İTÜ İns.Fak.	Şükriye İYİNAM	İTÜ İns.Fak.
Ali Yılmaz ÖRNEK	İst.B.S.Beld.	Faruk İYİNAM	İTÜ İns.Fak.
Nevzat ERSELCAN	İTÜ İns.Fak.	Şafak HENGİRMEN	İTÜ Fen.Bil. Ens.
İlhan SÜTAŞ	İTÜ İns.Fak.	Nurbanu ÇALIŞKAN	İTÜ İns.Fak.
Sadettin ÖZEN	İTÜ İns.Fak.	Oral TÜMAY	YTÜ İns.Fak.
Murat AKAD	İTÜ İns.Fak.	MAKİTEFE	İns.Müh.
İnal SEÇKİN	İTÜ İns.Fak.	Abdülcelil SUYAKCI	İMO İst.Sb.