

Erdoğan 'Artık çanak, çömlek çıktı diye durmak yok' dedi ama müteahhit duracak

BAŞBAKAN Erdoğan'ın, "Yok arkeolojik şey, yok çömlek çıktı, yok şu çıktı, yok bu çıktı ile önümüze engeller koydular. Bunlara takılıp kaldık. Bundan sonra engel menfel tanımlıyoruz" sözleri tartışma yaratmıştı. **Avrasya Tüneli**'ni yapacak konsorsiyuma, "Gerçekten engel tanınmayacak mı?" diye sordum. Allahtan onlar öyle düşünmüyor. Prosedürü anlatılır, içim rahatladı

Büyük mesajlar vardır verilmiş biçimi kadar yer ve zamanlaması da çok uygunsuz kaçır. Mesela bizim Beşiktaş'ın Başkara Yıldırım Demirezen. Kartalceğ'in tanıtım toplantısını yapar, taraftarını bu projeye sahip çıkmasını isteyeceğine toplantıda öne çıkar mesajı "Ben bir karar verdim taraftarların tribünden temizleyeceğim" olur.

Ercan İNAN



tez elden ödeyin" demiyor. ESIA denen yani Çevresel Sosyal Etki Değerlendirme Raporu (ÇSED) hazırlanmasını şart koşuyor. 800 sayfalık bu rapor hazırlandı. Bu rapor kendi içinde bir kaç kez revize edildi. Daha da edilecek. Mesela "Tünelden geçecek araçların titreşim seviyesi yüksek. Surların etkilenmesi için yol kenarlarına barier koy. Özel asfalt döş" gibi öneriler sürekli geliyordu. Ancak Avrasya Tüneli projesi evrim geçirdi.

Bundan sonra yapılacaklar daha da ilginç.

Neyse onun tuhafıklarına Beşiktaşlılar alışık artık...

Peki ya Başbakan Erdoğan'a ne demeli?

Geçen hafta sonu Kazlıçeşme ile Göztepe arasında inşa edilecek ve boğazın altından geçecek **Avrasya Tüneli**'nin temel atma töreninde Başbakan Erdoğan, tarife biraz saygılı olan her insanı dehşete düşürecek şu sözleri sarfetti:

"Marmaray projesi geçiyor. Gecikme çıkarılan engellere bağlı. Yok arkeolojik şey, yok çömlek çıktı, yok şu çıktı yok bu çıktı ile önümüze engeller koydular. Bunlara takılıp kaldık. Bundan sonra engel menfel tanımlıyoruz. Bedeli ne olursa olsun, ne yarı ne kural karar dinlemeyeceğiz."

Avrasya Tüneli'nin temel atma töreni bu mesaj vermek için belki de en uygunsuz yerdi. Projenin ortakları Yapı Merkezi, Güney Koreli şirketler SK E&C, Kukdong, Samwhan Corp ve Hanchin yetkilileri bu sözleri duyunca donup kaldılar.

Donup kaldılar çünkü **Avrasya Tüneli**'nin inşaatının öncesinde çevreye, doğal hayata, trafiğe, tarihi varlıklara, yeraltı sularına hatta kuşlara varıncaya kadar tüm alanın kapsayan bir etkileşim süreci işliyor. Tüneli yapacak şirketin akillara zarar bir Çevresel Sosyal Etki Değerlendirme (ÇSED) raporu var ve böylesine kapsamlı bir rapor Türkiye'de ilk kez hazırlanıyor.

Halka bile soracaklar

Süreci bir anlatayım. Anlatayım ki çanak çömlek çıktığında neler olacağını anlayalım ve biraz olsun rahatlayalım.

Proje yaklaşık 1.1 milyar dolarlık bir projeye. En büyük finansör Avrupa Yatırım Bankası, Avrupa Yatırım Bankası da öyle "Ben de anlamam çanak çömlek. Vurun yığın, yapın. En kısa sürede bitirin, para kazandı benim kredim de



Mesela Şehir Plancılar Odası'na gidilecek ve "Siz şu şu noktalara dikkat ediniz. Sunulan önerilerdir. Biz de bu bu düzeltmeleri yaptık" diyecek. Geri bildirimlerle şüpheler ortadan kaldırılabilecek. Tüm kanaat önderleri, STK'larla iletişim halinde olunacak.

'Belki bir çömlek çıkar' diye alternatifli proje hazır bekliyor

KAÇIT üstünde işleyecek süreç olduğu iddialı duruyor. Başbakan'ın "Bundan sonra engel menfel tanımlıyoruz" sözlerini boşa çıkarıyor, içimizi rahatlattı. Ama tüm bunlar sırf kredi onaylanış diye Avrupa'larla işte prosedürü yerine getirdik" demek için yapılan bir göz boyama olabilir mi? Şirket yetkililerine bugüne kadar ne yapıldı, elinizde somut örnekler var mı diye sordum. Şu yanıtı alıyor:

"Projenin İDO deniz otobüslerinin olduğu noktasında, yapılan sisim araştırmalarda tarihi kalıntı izine rastlandı. Bu yüzden o bölge için alternatifli bir geçiş projesi hazırlandı ve bu da Çe ve Sosyal Etki Değerlendirme (ÇSED) Raporu'na eklendi. Eğer Anıtlar Kurulu oradaki kalıntıların önemli olduğunu karar verirse hemzemin geçiş düşüneceğiz. Problem yok derlense 100 metrekil bir

bat çık olacaktı o bölgede. Mesela çoğu kişiye farkında bile değil bir Marmar Kule var Kazlıçeşme'de. 4 şeritli yol orada çatal yapacak şekilde proje değiştirildi. Tünel alt eğoz çuk bacasının 20 metre olmasına itiraz geldi, bacasının yüksekliği, emiş gücü artırılarak 5 metreye düşürüldü. Bu bacayı 5 metre yükseklikte yapacağız. Dediğimiz gibi proje evrim geçiren bir proje. STK'ların katkılı ile daha da evrim geçirebilir."

Anlaşılan o ki Avrasya Tüneli projesi öyle çanak çömlek çıksa da ilk belirlendiği şekilde yürüyecek bir proje değil. Zaten o yüzden demem o ki Başbakan'ın mesajı, bu sözleri anlayış hiç de hakaretmeyen bir projenin temel atma töreninde söylenmiş. Gerçi bu sözler nerede söylenirse söylesin insanın tüklerini ürpertir kanını dondurdu ya neyse...



Boğaz'ın altında, insanlık tarihinden daha önce oluşmuş kayalar delinecek

MARMARAY, boğazı demiryolu ile geçecek projeydi, yapımı devam ediyor. **Avrasya Tüneli** ise Marmaray'ın boğaz geçişinde 1.8 kilometre paralelinde otomobillerin geçeceği proje olacak. Proje ile ilgili önemli bulduğum detayları da sıralamak istiyorum...

- Ataköy sahildeki mevcut yol 3 şeritli 4 şeride yükseltilecek. Bu bölüm projenin birinci kısmını oluşturuyor.
- Kazlıçeşme'den Cankurtaran sahiline kadar Kennedy Caddesi, 5.4 kilometre boyunca 8 şeritli hale getirilecek.
- Cankurtaran bölgesinde yol belli bir eğimle gömülecek ve Boğaz'ın altına inecek. Tünel suyun tabanına inşa edilmiş olacak. Su tabanının da altında kayalık zeminde yol

- Yaklaşık 106 metreye inilecek. Tünelin ilerleyeceği bölgede boğazın derinliği 61 metre. Yani tünel suyun bittiği noktada, dipten 45 metre daha aşağıda ilerleyecek. Nasıl biraz göz korkutucu değil mi? Yukarıdaki resim olayı daha iyi gösteriyor.
- Tünelin boğazın altında geçeceği zemin insanlık tarihinden de eski bir dönemden oluşmuş kayalık bir zemin.
- Haydarpaşa Limanı'nın altından geçecek. Kocuyolu'nda gün yüzüne çıkacak. Mevcut Eyüp Aksoy Köprüsü kavağından sonra Göztepe kavağı'na kadar yine 3.8 kilometrelik yol 8 şeride çıkarılacak ve bağlantı yolları da iyileştirilecek.

Geçiş ücreti 4 \$ artı KDV olarak belirlendi

PROJE ile kuşkusuz iki yaka arasında erişim kolaylığı sağlanacak. Her iki girişteki yolların iyileştirilmesi ve 4 şeride çıkarılması sonrası, güzergahta ortalama hız 80 kilometre olacak.

Kazlıçeşme ile Göztepe arasında yoğun trafikte ortalama 100 dakika olan ulaşım 14.6 dakikaya inecek. Bu mesafeyi pazar günü dahi 37 dakikadan önce katetmek şu an için mümkün değil. Otomobil satıcılarının son sürat giriştiği bir ortamda, 2 yıl içinde Boğaziçi Köprüsü'nün kilitlenmesi aşamasına geleceği düşünüldüğünde İstanbul için can simidi olacak bir proje.

Günde 120 bin araç geçişine imkan verecek proje yapışlet devret modelıyla yapılacaktır. Tünelin yapım maliyeti 1.1 milyar dolar öngörüldü ancak 1.3 milyar dolara kadar çıkabilir. İnşaatın 4.5 yılda tamamlanması hedefleniyor. Ardından yüklenici firma 26 yıl bu tüneli işletecek. Tünelin geçişin 4 dolar artı KDV olması bekleniyor. Yani bugünkü kururlarla yaklaşık 7 TL olacak.



İSTANBUL'UN İLK SAHİPLERİ

Marmaray kazısı sırasında Yenikapı'da ortaya çıkan Theodosius Limanı öyle çanak çömlekle tarif edilecek gibi duruyordu. Bilim tarihinin yeniden yazılmasına neden olacak bulgular içeriyordu. Zira kazılarda bulunan gemiler antik çağın da ötesinde İstanbul'un ilk sakinlerinin bilinenden 6 bin yıl önce yaşadıklarını ortaya koymuştu.

Tüneli kazacak TBM'nin değeri 65 milyon dolar

KAYANIN içinden boğazı geçecek 5.4 kilometrelik tüneli "Tunnel Boring Machine", yani kısaca TBM adı verilen dev köstebek yapacak. Bu köstebek şu ana kadar dünyada kullanılan 6'ncı büyük TBM olacak. 160 metrelik TBM her gün yaklaşık 10 metre kazabilecek. 65 milyon dolarlık TBM'nin siparişi verildi

Japonya'da yapılıyor. "Neden daha önce başka tünel açmalarda kullanılan bir TBM'yi getir miyorsunuz?" diye sordum. Meğer bu TBM'lerin her biri tek bir proje içinmiş. Tüneli açar ve orada kalırmış. Başka bir yerde kullanılması mümkün olmamış. "Belki yüzde 10'luk bir kısmı hurda olarak satılabilir" dediler.

