



# TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi



## Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu

Mayıs 2011



**TMMOB Şehir Plancıları Odası  
İstanbul Şubesi**

# Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu

## İletişim ve Sekreteryaya

Adres : Emirhan Cad. Bayındır Sok. No: 1/1 Beşiktaş

Tel : 0212 275 43 06 - 0212 288 99 60

Faks : 0212 272 91 19

E-posta : spoist@spoist.org

Web adresi : www.spoist.org

Raportör/Tasarım: Çare Olgun ÇALIŞKAN

Mayıs 2011  
İSTANBUL

## BAŞLARKEN...

Eski adı ile Boğaz Karayolu Tüp Geçiş Projesi, yeni adı ile Avrasya Tüneli Projesi 5 yıllık bir maziye dayansa da, halk ve kamuoyuyla paylaşılması ancak projenin temel atma töreni vesilesiyle gerçekleşti. Bugüne kadar yaratacağı etkileri nedeniyle İstanbul'un üst ölçekli planlarında ve Tarihi Yarımada özelindeki planlama çalışmalarında öngörülmeleyen bu proje, ulaşım uzmanları, ilgili meslek odaları, STK'lar, tarih ve arkeoloji çevreleri ile UNESCO çatısı altında endişeyle izlendi ve özellikle korumak üzere tüm dünyaya söz verdiğimiz Tarihi Yarımada'da yaratacağı tahribat nedeni ile eleştirilere konu oldu. Projenin temel atma törenine dek izlenen sürecin bilgi paylaşımı ve katılım yönünden kapalı yapısı, yapılan tüm eleştiri ve karşıt fikirlerin yeterince dikkate alınmayışı, projeye dair görüşme taleplerinin yanıtsız bırakılması proje hakkındaki soru işaretlerini arttırdı.

Bu nedenlerle, **TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi** olarak projenin kamuoyu ve ilgili diğer kurum ve kişiler tarafından; daha detaylı, eleştiriye açık ve bilimsel zeminde ele alınmış bir değerlendirme üzerinden bilgi edinmesini sağlamak üzere yeni bir çalışma başlattık. Tıpkı "3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu" çalışmamızda olduğu gibi, meslek alanımıza ve İstanbul'a karşı sorumluluğumuz gereği; Avrasya Tüneli Projesi hakkında da kamuoyunu bilgilendirmek üzere, uzmanların ve mesleki birikimimizin rehberliğinde elinizdeki bu kitapçığı hazırladık. Yaklaşık 3 aylık bir çalışmanın ürünü olan ve Avrasya Tüneli Projesi ile ilgili etkin bir farkındalık ve kamuoyu bilinci yaratılması için hazırladığımız "**Avrasya Tüneli Projesi Değerlendirme Raporu**" muzu sizlerle paylaşıyoruz.

Projenin tarihçesine ilişkin resmi kaynaklarda ifade edildiği gibi "**gelişmiş ülkelerde bugüne kadar gerçekleştirilen tüm tünel projelerinin en iyi uygulamalarının bir sentezi**" mi, yoksa "**İstanbul'un bütüncül ulaşım ve planlama geleceği bakımından geri dönüşü mümkün olmayacak etkileri olan, Boğaz geçişi için kalıcı çözüm sağlamayan bir proje**" mi olduğu sorusunun yanıtını arayan bu rapor çalışmasında emeği geçen ve ortak mücadele içinde yer alan tüm kişi ve kurumlara sonsuz teşekkürlerimizle...

**TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi**  
**Yönetim Kurulu**

## İÇERİK

<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>1. PROJENİN TANIMI</b> .....	2
<b>2. PROJE SÜRECİ</b> .....	5
<b>3. PROJENİN DEĞERLENDİRİLMESİ</b> .....	9
3.1. Yapım Gerekçeleri ve Güzergah Seçimi .....	10
3.2. Ulaşım Analizi .....	12
3.3. Güvenlik ve Tünel Tasarımı .....	19
3.4. Tarihi Dokuya, Çevreye ve Siluete Etkisi .....	21
3.5. Planlama ve Sürdürülebilir Kent Politikalarıyla İlişkisi .....	29
<b>SONUÇ</b> .....	34
<b>YARARLANILAN KAYNAKLAR</b> .....	35
<b>EKLER</b> .....	36
1: Dünyadan Benzer Karayolu Tüneli ve Tünel Bacası Örnekleri .....	36
2: 1997 Yılı Ulaşım Ana Planı'nda Önerilen Ulaşım Projeleri .....	41
3: Kurul Kararları ve UNESCO'nun Mektubu .....	42

## GİRİŞ...

İstanbul Boğazı'nı tünelle geçme fikri ilk kez 19. Yüzyılda gündeme gelmiş ancak yönetime ve teknik imkanlara dayalı eksikliklerle bu fikirden vazgeçilmiştir. Boğaz böylece ilk olarak köprülerle geçilebilmiştir. İstanbul'un 1973'te ilk Boğaz köprüsüyle başlayan ve giderek artan Boğaz trafiğiyse günümüzde 3. Köprü ve denizin altını tünelle geçen ve yine karayoluna bağımlı projelerle aşılmaya çalışılıyor. Tıpkı köprülerde olduğu gibi tüneller de doğanın engeline takılan insanların başka seçenekleri kalmadığında açtıkları yollar içindir ve amacı önce insanları ve ihtiyaç duydukları hizmetleri erişirmek olmalıdır. Çünkü tüneller yerin altındadır, daha güvenilir olmak zorundadır, pahalıdır ve üstelik esnekliği de, geri dönüşü de neredeyse yoktur. Boğaz geçişi için geçtiğimiz Şubat ayında temeli atılan Avrasya Tüneli Projesi'nin bu yüzden daha dikkatli irdelenmesi ve kentin bütüncül ulaşım politikalarında geleceğe dönük bir ihtiyaç olup olmadığının yine bilimin rehberliğinde ortaya koyulması son derece önemlidir.

Bu çerçevede hazırlanan raporumuzun ilk bölümünde projenin ayrıntılı tanımına yer verilmiş, ikinci bölümünde projenin 5 yıllık mazisi kırımla noktaları üzerinden gözler önüne serilerek proje süreci daha anlaşılır ve bilinir kılınmaya çalışılmıştır. Üçüncü bölümde projenin yapım gereçleri ve güzergah seçimi ile başlayarak ulaşım, tünel ve güvenlik tasarımı, tarihi doku-siluet ve çevresel etkiler ile planlama ve sürdürülebilir kent politikaları bakımından temel değerlendirmelere yer verilmiştir. Sonuç bölümünde ise özet değerlendirmenin ardından gelen EKLER bölümüyle, dünyadan benzer tünel ve havalandırma bacası örnekleri verilerek projeyi başka örneklerle karşılaştırma fırsatı yaratılmış, ardından 1997 yılı Ulaşım Ana Planı'nda önerilen ulaşım projeleri ile projeye dair ilgili kurul kararları ve UNESCO'nun mektubu yorumsuz bir şekilde yer almıştır.

# 1. PROJENİN TANIMI

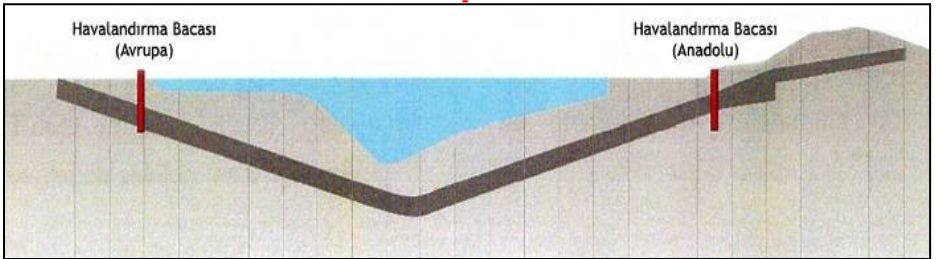
İstanbul Boğazı Karayolu Tünel Geçişi Projesi olarak da anılan Avrasya Tüneli Projesi, Avrupa Yakası'nda Kazlıçeşme köprülÜ kavşağından, Anadolu Yakası'nda ise Göztepe-Uzunçayır köprülÜ kavşağından başlayarak Kazlıçeşme ile Göztepe'yi yol genişletme, yaklaşım tünelleri ve ana tünel geçişleriyle bağlayacak olan ve sadece lastik tekerlekli araçların geçişine imkan tanıyan bir karayolu boğaz geçiştir. Yıllık 25 milyon araç geçişi garantisıyla ihale edilen projenin buna bağılı olarak günlük 68,5 binlik araç geçişini sağlaması gerekmektedir. Maliyeti 1,1 milyar dolar olan ve toplamda 14,6 km'lik uzunluğına sahip proje kapsamında;

- Avrupa yakasında mevcut sahil yolunun (Kennedy Caddesi) deniz tarafına, Anadolu yakasında da mevcut E-5 yoluna ikişer şerit eklenerek her iki yol hattı da 8 şeride çıkarılacak,
- Yaklaşım tünelleri her iki yakada da konvansiyonel tünelcilik metotları kullanılarak yapılacak,
- Biri gidiş, diğeri geliş olmak üzere iki katlı tek bir ana tünel hattından oluşan boğaz geçişinin her iki yakada da birer havalandırma bacası yer alacak (Harita 1),
- İlk etapta günlük toplam 80 bin araç geçişinin öngörüldüğü projede tünelin her iki yöndeki giriş noktalarında kontrollü (gişer turnikelerinden yapılan) ve ücretli geçiş uygulaması yapılacak,
- Tüm güzergah boyunca hız sınırı, U-dönüşünün yapıldığı alt geçitlerdeki hız sınırınının 40 km/saat'e düşürölmesi haricinde, 80 km/saat olacak ve güzergah üzerinde herhangi bir trafik lambası veya hemzemin yaya geçidi olmayacak,



Harita 1. Projenin Etapları ve Havalandırma Bacalarının Konumu

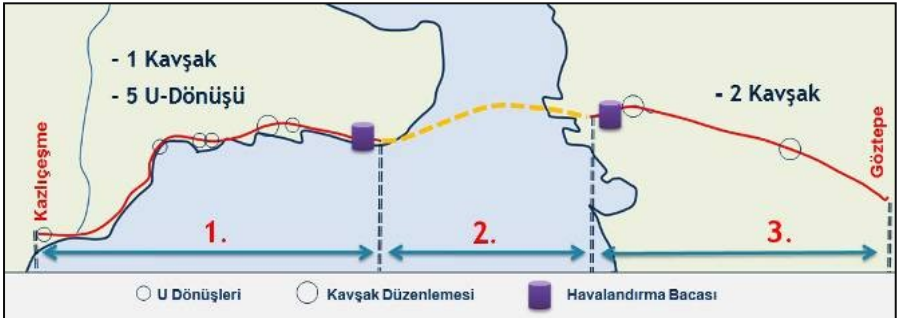
- Tünel yalnızca küçük otobüs, minibüs ve otomobillerin kullanımına izin verilecek şekilde tasarlandığından İETT ve Özel Halk Otobüsleri, kamyon ve benzeri boyutlara sahip diğer motorlu araçlar ile motosiklet ve bisikletler bu tüneli kullanamayacak,
- Kennedy Caddesi'ndeki yol çalışmaları için sahil şeridinde yer alan kamusal park alanı % 20 oranında azalacak, Kumkapı Balık Hali ve diğer bazı yapılar belirli oranda zarar görecek,
- Tünelden her iki yönde de alınacak olan geçiş ücreti binek otomobiller için 4 \$+ KDV (% 18), tünel çapına elverişli servis, minibüs vb. araçlar içinse 6 \$+ KDV (% 18) olarak belirlenmiştir (Bugünkü döviz kuruna göre yaklaşık 8 ila 11 TL).
- Tünel geçiş ücretleri, ABD Tüketici Fiyat Endeksi ile doğru orantılı olarak artacaktır.
- Devlet, sözleşme gereği yıllık 25 milyon (günlük ortalama 68.500) araç geçişini garanti edecek,
- Yaklaşık 55 ay süreceği öngörülen Avrasya Tüneli Projesi, ATAŞ tarafından 25 yıl, 11 ay ve 9 gün süresince işletildikten sonra, DLH'ya devredilecektir.



Şekil 1. Tünelin düşey kesiti

## Teknik uygulama bakımından proje kapsamında;

- Haydarpaşa ile Kumkapı arasındaki ana tünel, denizin altındaki ana kaya içinden 12,5 m. çapındaki tek bir tünel hattı boyunca % 5 eğimle geçirilecek,
- Tünelin her iki katı da 2x2 şeritli ve serbest gabarisi 3 metrelik yollarla geçilecek, tüp tünelin iç çapı 11,4 m., dış çapıysa 12,4 m. olacak,
- Yenikapı'da 1 kavşak düzenlemesi ve projenin Avrupa yakasında kalan kısmında 5 U dönüşü yapılacak (Şekil 2, 1. bölüm),
- Anadolu yakasında Eyüp Aksoy ve Uzunçayır'da 2 kavşak düzenlemesi yapılacak (Şekil 2, 3. bölüm),
- Biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapi önünde) olmak üzere iki adet havalandırma bacası yer alacak (Şekil 2),
- Boğaz geçişinin sağlanacağı ana tünel, tek hat boyunca iki katlı ve bağımsız bir yaya kaçış (emniyet) tüneli olmadan, küçük hacimli bölmeler ile kaçış imkanı sağlanacak şekilde geçilecek (Şekil 2, 2. bölüm),
- Otoyol statüsünde işletilecek olan hattın her iki yakadaki tünel giriş noktalarında yer alacak gişe yapılarının yükseklikleri 5,5 metreyi aşmayacak,
- Havalandırma bacalarının yerden yüksekliği 5 m. olacaktır (Projede öngörülen bacaların her biri 25 metresi yerin altında kalmak üzere toplamda 30 m. yüksekliğe sahip).



Şekil 2. Projenin Teknik Uygulama Detayları



## 2. PROJE SÜRECİ

Proje'nin Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde ortaya çıkışı ve sonrasında izlediği süreç kapalı kapılar ardında yapılan toplantılar, kamuoyuyla yeterince paylaşılmayan proje gündemi nedeniyle dolaylı edinilen bilgiler ve sonradan öğrenilen gelişmeler üzerinden analiz edilebilmiştir. Bu nedenle aşağıda sıralanan proje adımları *katılımcı, şeffaf, bilgi paylaşımına dayalı ve açık* olmayan bir sürecin de en somut ifadesidir.

- **27 Nisan 2006** - 5494 Sayılı “Ulaştırma Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun’da Değişiklik Yapan Kanun”un TBMM’de onaylanmasıyla Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü’ne (DLH) bu projeyi yapma yetkisi kazandırıldı:

*Denizlerin iki yakasını denizaltından birbirine bağlayan her türlü ulaşım ile ilgili tüp ve tünel gibi ulaşım altyapı işlerini, yap-islet-devret modeli de dahil olmak üzere planlamak, yapmak veya yaptırmak; bunlarla ilgili proje ve şartnameleri hazırlamak, hazırlatmak, incelemek, incelettirmek ve onamak; yapımı tamamlananları ilgili kuruluşlara devretmek; işletme aşamasına ait güvenlik, bakım ve onarım işlerine ilişkin esasları belirlemek ve gerekli önlemleri almak...*

- **2 Mayıs 2006** - Söz konusu kanun resmi gazetede yayınlanır ve yürürlüğe girer.
- **30 Aralık 2006** - “İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi” DLH tarafından Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle hazırlanır ve ihale duyurusu yapılır.
- **16 Ocak 2007** - 16 firma şartname aldı.
- **16 Ekim 2007** - Çevre ve Orman Bakanlığı’nın 11682 sayılı yazısıyla projenin ÇED Yönetmeliği kapsamı dışında olduğu bildirildi.
- **Mayıs 2007** - TMMOB Mimarlar Odası ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası projeye dava açar, TMMOB Şehir Plancıları Odası da davaya müdahil olur. Davada meslek odaları, projenin ihale kararına kentin arazi kullanım ve ulaşım ana planlarında önerilmeyen;

ulaşım-planlama-evre gibi konularda hiçbir teknik bilgi, fizibilite raporu vb. dokümanın paylaşılmadığı, analitik etütlerinin yapılmadığı, sadece başlığına yer verilen bir projeyi içerdiği belirtildi.

- **30 Mayıs 2008** - Sadece 2 ortak girişim teklif verdi.
- **30 Haziran 2008** - Proje yeniden ihale edildi.
- **Ekim 2008** - Yazılı basında Güney Kore - Türkiye ortak girişiminin ihaleyi kazandığı haberi yer aldı.
- **17 Ekim 2008** - İBB Meclisi'nce, İstanbul Karayolu Tüp Geçişi 1/5000 - 1/1000 Ölçekli Plan Teklifleri aynen ve oy çokluğu ile kabul edildi.
- **14 Kasım 2008** - İBB Meclisi'nce, İstanbul Karayolu Tüp Geçişi 1/5000 - 1/1000 Ölçekli Plan Teklifleri ikinci kez aynen ve oy birliği ile kabul edildi.
- **13 Ocak 2009** - Yüklenici firma ile sözleşme imzalandı.
- **20 Temmuz 2009** - TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası ve TMMOB Mimarlar Odası İstanbul şubeleri projenin sözleşmesinin iptali için dava açtı.
- **19 Ağustos 2009** - İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçişi Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı'na ilişkin **ret kararı** verildi.
- **20 Eylül 2010** - İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi İmar Planı Tadilatı'na ilişkin -belirli koşullarla- **olumlu karar** verildi.
- **7 Ekim 2010** - İstanbul 6 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi'ne ilişkin olumlu karar verildi.

- **8 Ekim 2010** - İstanbul 5 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi'ne ilişkin olumlu karar verildi.
- **11 Ekim 2010** - İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi İmar Planı Tadilatına ilişkin olumlu karar verildi.
- **2 Aralık 2010** - TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi İmar Planı Tadilatına ilişkin alınan olumlu yöndeki kararı yargıya taşıdı.
- **23.02.2011** - Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca 1/5000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi Nazım İmar Planı onaylandı.
- **24 Şubat 2011** - TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi İmar Planı Tadilatına ilişkin alınan olumlu kararı yargıya taşıdı.
- **25 Şubat 2011** - Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım AŞ\* (ATAŞ) ile DLH arasında Avrasya Tünel Projesinin Yapımı, İşletimi ve Devri (YİD) için Uygulama Sözleşmesi imzalanır. YİD Sözleşmesi şartları gereğince ATAŞ, projenin ayrıntılı tasarımı ve inşaatını yüklenecik ve ardından 25 yıl, 11 ay ve 9 gün süreyle tünelin işletimi ve bakımından sorumlu olacak, bu süre dolduktan sonra da tünel DLH'ya devredilecekti.
- **26 Şubat 2011** - Harem'de projenin temel atma töreni Başbakan tarafından gerçekleştirildi.
- **7 Mart 2011** - ATAŞ, projeye ilgili ilk detaylı bilgileri internet sitesi üzerinden kamuoyu ile paylaşır ve projenin Çevresel ve Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) sürecinin ön değerlendirme raporunu ilgili kurum ve kuruluşlara sunarak projenin ÇSED ayağında katılım modeli kurmaya çalıştı.

- **Mart 2011** - Proje artık “**Avrasya Tüneli Projesi**” olarak anılmaya başlar ve bu adla resmi bir web sitesi ([www.avrasyatuneli.com](http://www.avrasyatuneli.com)) kuruldu.
- **26 Nisan 2011** - ATAŞ ile DLH arasında yapılan uygulama sözleşmesinin iptali istemiyle TMMOB Şehir Plancıları Odası, TMMOB Mimarlar Odası ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası ortak bir dava açtı.
- Proje güzergahının işlendiği 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları ilgili İlçe Belediyelerinde askıya çıkarıldı (Fatih’te **11 Nisan 2011**, Zeytinburnu ve Üsküdar’da **4 Nisan 2011** ve Kadıköy’de **6 Mayıs 2011** tarihlerinde askı süreci tamamlandı).
- **6 Nisan - 6 Mayıs 2011** - Proje güzergahının işlendiği 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi’nce onaylanarak askıya çıkarıldı.

*\*ATAŞ: Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım A.Ş. (ATAŞ) 2010 yılında Avrasya Tüneli’ni gerçekleştirmek üzere Türkiye’den Yapı Merkezi ve Kore’den SK E&C, Kukdong, Samwhan Corp. ve Hanshin şirketlerinin ortaklığıyla kurulmuştur.*

### 3. PROJENİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bir projeyi değerlendirebilmek için öncelikle projenin ortaya çıkış nedenlerini, gerekçelerini bilmek ve sonrasında projenin genel niteliğini anlayarak uygulanacağı coğrafyadaki çok boyutlu yansımalarını analiz etmek gerekmektedir. Bunun ön koşulu da projeyi ortaya koyan kurumsal yapıların gerekli ön bilgilendirmeyi, proje detayları ile uygulama ve sonrasında yaşanacak süreçleri; kamuoyu, ilgili meslek uzmanları ve proje alanında yaşayanlarla başından itibaren paylaşması, tartışması ve gerektiğinde bazı düzenlemelerle güncellemesi olmalıdır. Ancak raporumuza konu olan ve İstanbul'un iki yakasını denizin altından otoyol niteliğinde geçerek Tarihi Yarımada'ya bağlanacak olan Avrasya Tüneli Projesi'ni bu çerçevede kurumsal yapıların yarattığı süreç üzerinden değerlendirmek bilimsel anlamda neredeyse olanaksızdır. Proje süreci bölümünde de kısaca değinildiği gibi böylesi önemli bir proje hakkında gerekli değerlendirme ve analizleri yapabilmek için ihtiyaç duyduğumuz bilgilerin paylaşılmaması ve katılım süreçlerinin sağlıklı bir şekilde yaratılmaması nedeniyle dolaylı yollardan -kurumsal ve bireysel çabalarla- edinilen ve ATAŞ tarafından sonradan açıklanan/paylaşılan bilgiler-raporlar üzerinden değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.



Şekil 3. Projenin denizin altından geçecek olan ana tünel kesiti

Proje öncelikli olarak **yapım gerekçeleri ve güzergah seçimi** bakımından değerlendirilerek bu konudaki proje dayanaklarının geçerliliği incelenmiştir. **Ulaşım analizi** alt başlığında projenin kent içi ve yaka geçişlerindeki rolü, olası etkileri ve gerekliliği bilimsel verilere dayalı olarak değerlendirilmiştir. Proje hakkındaki en önemli değerlendirme başlıklarından biri olan **güvenlik ve tünel tasarımı alt başlığında ise** deniz tabanının altından geçecek tünel hattının kapasitesi, ulaşımdaki kapsayıcılığı ve güvenlik konusundaki özellikleri değerlendirilerek oldukça önemli sonuçlara ulaşılmıştır. Projenin geçiş ücretleri üzerinden yaratacağı ekonomik yapı ve ihale garantisi, **ekonomik analizi-kamu yararı** alt başlığında değerlendirilmiş, ardından **tarihi dokuya, çevreye ve siluete etkisi** başlığı altında projenin Tarihi Yarımada'da yaratacağı etkiler ve havalandırma bacaları üzerinden çevre ve siluet analizi yapılmıştır. Bu bölümün son alt başlığında ise projenin **planlama ve sürdürülebilir kent politikalarıyla ilişkisi** ele alınarak kentin Tarihi Yarımada ve planlama geleceğindeki konumu irdelenmiştir.

### 3.1. Yapım Gerekçeleri ve Güzergah Seçimi

Projenin yapım gerekçeleri (DLH'nın bildirdiği ve projenin işlendiği plan raporundan edinilen gerekçeler) kentin yaka geçişleri, motorlu araç sayıları ve nüfus gelişimi üzerinden ve İBB Ulaşım Daire Başkanlığı'nca yapımı süren Ulaşım Ana Planı Taslak Çalışmaları'na dayalı tespitlere göre ele alınarak aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

- “ *İstanbul’un 2007 nüfusu 12 milyon, 2015 nüfusu 17 milyon olacağından nüfus hızla artmakta ve bu artış eğilimi devam ederek 2023’de 20 milyonu aşacaktır.*
- *Trafiğe yılda 160.000 araç eklenmekte ve 2005’de 1,3 milyon olan araç sayısının 2023’de 4,2 milyona ulaşması öngörülmektedir.*
- *Boğaz Köprüleri’ne ulaşan çevre yollarında 15 km’yi aşan kuyruklar (sabah ve akşam trafiğinin yoğun olduğu saatlerde) oluşmakta ve ulaşım sorunu büyümektedir. Ayrıca E5 ana arterinde % 60'lara varan çok yoğun trafik gözlenmektedir.”*

Yukarıda sıralanan gerekçeler nedeniyle İstanbul’da ulaşımı rahatlatacak çözümlerin gerekli olduğu belirtilmiş ve bu doğrultuda aşağıdaki çözümlerin uygulanması önerilmiştir:

Marmaray Demiryolu Tünel Geçişi (İnşaat sürecinde)  
Metrobüs (İşletme ve genişleme sürecinde)  
Boğaz Karayolu Tüneli (İnşaatına hazırlık sürecinde)

Proje kapsamında İstanbul Boğazı'nı karayoluyla geçen 5 ayrı güzergahın değerlendirildiği ve 4 nolu güzergahın uygun görüldüğü belirtilmiştir (Harita 2). Karayolu uzmanları ve akademisyenlerce hiçbir alternatifin ciddi bir incelemeyle seçilmediği ve kentteki ana ulaşım koridorlarını birbirine bağlamadığı yönündeki eleştirilere rağmen, alternatifler arasındaki ekonomik maliyet, mesafe, kamulaştırma ve inşaat zorlukları gibi teknik konularda yapılan kıyaslamalarla sonuca gidilen değerlendirmede,

- Ulaşım, jeolojik, topoğrafik ve geometrik uygunluk
- Mevcut ulaşım sistemi ile bütünleşme
- Tarihi mirasla etkileşim
- Tünel uzunluğu
- Köprüler arası mesafe ile uyum

başlıkları altında da genel karşılaştırmalar yapılmıştır.



Harita 2. Proje için etüt edilen güzergah alternatifleri

Güzergah No	Tünel Boyu	Max. Deniz Derinliği	İnşaat Maliyet Oranı
1	18 km	100 m	2.5
2	8 km	44 m	1.6
3	5.5 km	43 m	-
4	5.8 km	52 m	1.0
5	10 km	60 m	2.0

Tablo 1. Güzergah alternatiflerinin karşılaştırılması

### 3.2. Ulaşım Analizi

Ulaşım analizinde öncelikle projenin yapım gerekçeleri arasında gösterilen İstanbul'daki yaka geçişi ihtiyaçları ile nüfus ve motorlu araç sayılarındaki artışlar değerlendirilecek, ardından genel bir ulaşım analiziyle bu projeye İstanbul'un ihtiyacının olup olmadığına değinilecektir.

1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda (ÇDP) kentin gelecekteki nüfus artışları ve bunlara bağlı bilimsel öngörüler (projeksiyonlar) matematiksel olarak hesaplanmıştır. ÇDP'de İstanbul'un toplam nüfusunun mevcut dinamik ve eğilimlerin devam etmesi halinde 2023 yılına kadar 22-25 milyon aralığında olması öngörüldürken, sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde değerlendirildiğinde İstanbul'un bu ölçekteki bir nüfusu kaldıramayacağı ortaya çıkmaktadır. ÇDP'nin mevcut planlar, mevcut boş alan ve yapı stoku, doğal ve yapay eşikler dikkate alınarak belirlediği yaşanabilir kent nüfusu ise 2023 yılı için 16 milyondur (ÇDP, s. 562). Kısacası İstanbul'daki tüm alt ölçekli ulaşım projelerinin ve diğer arazi kullanım kararlarının uymak zorunda olduğu ÇDP'nin 2023 yılı için öngördüğü nüfus yapısı, kent yaşamının sürdürülebilirliğini referans alan ve mevcut -fiziki ve doğal- koşullarını gözetererek nüfusu 16 milyonda tutmayı hedeflemiştir.



DLH tarafından hazırlanan Avrasya Tüneli Projesi'nin yapım gerekçelerindeki nüfus değerlendirmesine bakıldığında ise ÇDP'de yer alan nüfus verilerine dair değerlendirmelere bakılmadığı ve “İstanbul’un 2007 nüfusu 12 milyon, 2015 nüfusu 17 milyon olacağından nüfus hızla artmakta ve bu artış eğilimi devam edecektir” ifadesiyle mevcut nüfus artış eğilimlerine dayalı bir kabulün yapılmış olduğu anlaşılmaktadır. İstanbul gibi önemli bir kentin iki yakasını birleştiren böylesi bir projenin var olan üst ölçekli planında (ÇDP’de) öngörülen nüfus değerlendirmesi ya da bu konudaki nüfus kestirim modellerinin sonuçlarını değerlendirmek yerine sayıca ciddi artış rakamlarını içeren mevcut nüfus eğilimlerini referans alması, ulaşım ve planlama bilimlerinde tercih edilmeyen bir yöntemdir. Proje’de kullanılan nüfus verilerinden mevcut eğilimlerin devamlılığında 2015 yılı kent nüfusunun, İstanbul Çevre Düzeni Planı projeksiyon nüfus değerinin 1 milyon kadar üzerinde (17 milyon) olacağına kabul edilmesi ise proje ekibinin bu konudaki hassasiyetini gözler önüne sermektedir (ÇDP s. 486).

DLH’nın proje gerekçeleri arasında yer alan “trafiğe yılda 160.000 araç eklenmekte ve 2005’de 1,3 milyon olan araç sayısının 2023’de 4,2 milyona ulaşması öngörülmektedir” ifadesi de nüfus kabullerinde olduğu gibi trafiğe eklenen araç sayılarının mevcut eğilimlerinin baştan kabulüne dayanan, bu konuda planlama ve kent yönetim kararlarıyla kontrol altına alınmaya çalışılan motorlu araç trafiği ile ilgili hedef ve kararları değerlendirmeye almayan bir durum yaratmıştır. Özellikle özel otomobil sayılarındaki artışa dayalı böyle bir kabul, ulaşımında her 5-10 yılda bir yeni Boğaz geçişi projelerinin hazırlanmasını gerektirecek eğilimlere imkan tanımaktadır.

Projenin ulaşımına dayalı temel gerekçeleri arasında yer alan “Boğaz Köprüleri’ne ulaşan çevre yollarında 15 km’yi aşan kuyruklar (sabah ve akşam trafiğinin yoğun olduğu saatlerde) oluşmakta ve ulaşım sorunu büyümektedir. Ayrıca E5 ana arterinde % 60'lara varan çok yoğun trafik gözlenmektedir.” şeklindeki değerlendirmeler, kentin iki yakası arasındaki zirve saat aralıklarındaki (işe gidiş-geliş saatlerindeki) trafik sıkışıklığı ve yoğunluğunu ön plana çıkarmakta, ancak Boğaz trafiğinin genel durumunu tüm hatlarıyla ortaya koymamaktadır. Bu konuda İstanbul’un kent ulaşımında sadece %11’lik paya sahip olan Boğaz geçişlerinin daha iyi irdelenmesi ve anlaşılması gerekmektedir.

Yakalar arası geçişlerde Anadolu'dan Avrupa'ya yapılan yolculukların payı - sabah zirve saatlerinde- % 72 iken, Avrupa'dan Asya'ya yapılan yolculukların payı ise % 28'dir (Tablo 2). Proje gereçlerinde atıfta bulunulan yakalar arası yolculuklardaki bu oransal dengesizliğin temel kaynağını, Anadolu yakasından Avrupa yakasına iş amaçlı yapılan günlük yolculuklar oluşturmaktadır ki; bu yolculuklar yakalar arasındaki 1,1 milyonluk toplam yolculuğun yarısından fazladır (yaklaşık 600 bin yolculuk). Yakalar arasındaki yolculuk hareketliliğinin bu ağırlıklı yönü, yeni Boğaz geçişi projelerinden önce iki yaka arasındaki nüfus-istihdam dengesinin daha sağlıklı kurgulanmasını ve bireysel ulaşımın yerine köprü geçişlerinde de toplu ulaşım kullanımına dönük projelerin geliştirilmesini gerektirmektedir.

Yakalar	Asya	Avrupa	Toplam
Asya	6.993.447	783.883	7.777.330
Avrupa	313.137	12.833.667	13.146.804
Toplam	7.306.584	13.617.550	20.924.134

Tablo 2. Günlük yolculukların yakalar arası değişimi (Sabah zirve saatlerindeki - yaya yolculukları da dahil- yolculuklara göre hesaplanmış günlük yolculuklardır)

Anadolu ve Avrupa yakaları arasında köprü geçişleri %81'lik, deniz yoluyla yapılan boğaz geçişleri ise %19'luk bir paya sahiptir (Tablo 3).

Boğaz köprülerindeki araç kompozisyonu içerisinde trafik sıkışıklığının esas nedeni olan özel otomobillerin payı % 82 iken (diğer bir deyişle köprülerden geçen araçların % 82'si özel otomobil iken) bu otomobillerin taşıdığı yolcu sayısı ise yaka geçişi yapan tüm yolcuların sadece % 24'ü kadardır. Buna rağmen yaka geçişi yapan yolcuların % 63'ünü taşıyan toplu ulaşım araçlarının köprü trafiğindeki payı ise % 10'dur. Özel otomobiller ve toplu ulaşım araçlarının kullanım oranı ve buna karşın taşıdıkları yolcu sayıları karşılaştırıldığında, öncelikli yatırım politikalarında toplu ulaşımın daha önemli ve kentin ulaşım ihtiyaçlarına dönük olduğu açıkça görülmektedir.

Ulaşım Türü	Yüzde	
Özel Otomobil	23,8	% 81
Taksi	2,0	
Servis Aracı	13,3	
Dolmuş	2,7	
İETT Otobüsü	33,1	
Özel Halk Otobüsü	5,7	
Motosiklet	0,4	
Vapur	14,8	% 19
Deniz Otobüsü	1,5	
Deniz Motoru	2,4	

Tablo 3. Yaka geçişi yapan yolcuların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı

Ayrıca gerek DLH'nın ve ATAŞ firmasının dokümanlarında gerekse Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli İmar Planları Raporu'nda, Avrasya Tüneli Projesi'nin yapım gerekçeleri arasında 1997 yılında tamamlanan İstanbul Ulaşım Ana (Master) Planı'na atıf yapılarak, böylesi bir karayolu tünel geçişinin İstanbul Boğazı için en uygulanabilir seçenek olduğu savunulmaktadır. Oysaki 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi işbirliği ile yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda İstanbul'un kent içi ve Boğaz trafiği üzerinden yapılan ulaşım analizi ve modelleme çalışmalarının hiçbirinde ne böylesi bir karayolu tünel projesi etüt edilmiş ne de önerilmiştir. Bu planda 2010 yılı için önerilen ulaşım projeleri arasında Boğaz geçişini içeren tek proje *Metro/Banliyö* başlığı altında gösterilen "**Boğaz Demiryolu Tüneli Geçişi**"dir (EK 2). Bugünkü Başbakanımız R. Tayyip Erdoğan'ın 1997 yılında İBB Başkanı olarak imzasını attığı bu Ulaşım Ana Planı'nda yeni bir karayolu tüneli olmadığı gibi, 3. Köprü Projesi de önerilmemiştir. Planın temel öngörülerini raylı sisteme dayalı toplu ulaşım uygulamaları olmuştur.

Avrasya Tüneli Projesi'nin uygulandığı takdirde ulaşımaya dayalı yaratacağı etkileri şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Proje alanında sabah zirve saatlerinde Bakırköy'den Sarayburnu-Sirkeci yönüne doğru olan mevcut trafik akımı, önerilen proje sonrasında Anadolu'dan Avrupa yakasına yönelecek olan yeni ve yoğun bir trafik akımı ile birleşerek, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde mevcut karayolu ağının ve taşıma kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Sahil koridoru boyunca artması muhtemel bu trafik yoğunluğunun yaratacağı cazibe eksenini, Tarihi Yarımada bütününde ve özellikle sahil kesimi ile etkileşim halindeki bölgelerde, yaya erişimini ve toplu ulaşımı geri plana iten, özel araç kullanımını teşvik edici bir etki ortaya koyacaktır.
- Proje güzergahının paralelinde yer alan ve bu projeden önce (Ekim 2013'de test sürüşlerine başlanacak) faaliyete geçecek olan Marmaray Projesi bir günde yaklaşık 1 milyon "yolcu" taşıma kapasitesine sahiptir. Avrasya Tüneli Projesi ise günlük 80 bin araç taşıma kapasitesiyle hizmete açılacak ve 2025 yılında tünelin maksimum kapasitesi olan günlük 130 bin araç geçişine erişileceği düşünülmektedir. Boğaz geçişlerinde temel referansı "insanların kolay, ucuz ve çevreci erişimini sağlamak" şeklinde aldığımızda Marmaray Projesi, Avrasya Tüneli Projesi'nin gerek hizmete gireceği dönemki, gerekse 2025 yılındaki maksimum kapasitesine eriştiğinde taşıyabileceği yolcuların tamamını (yaklaşık 350 bin yolcu) rahatlıkla taşıyabilecek bir kapasiteye sahip olduğunu bugünkü hesaplamalar ve analizlerle görmek mümkündür.
- Projenin bağladığı yakalar arasında -otoyol niteliğinde- cazibeli bir eksen yaratması nedeniyle bu güzergaha her iki yakadan da çok sayıda aracın yönelmesi kaçınılmazdır (2009'da açılan Dolmabahçe Tüneli ile sahil ve özellikle Boğaz trafiğine bağlantı sağlayan Dolmabahçe-Beşiktaş güzergahında zirve saatlerde yaşanan tıkanmalar en yakın örneklerden biridir). Bu durum tünelin sürekli bir doluluk, düşük hız, yakın takip ve yüksek talep baskısı altında çalışmasını kaçınılmaz kılacaktır. Böylece projenin ilk etapta kısa süreli yaratacağı geçiş rahatlığı ve ekonomik avantajlar (trafik tıkanıklık tasarrufu ve az yakıt kullanımı) yerini artan egzoz salınımı ve kaza riskine bırakacaktır.

- Tünelin kontrollü ve güvenli geçiş kapasitesine göre işletilmesi halinde sabah ve akşam zirve saatlerinde tünelin her iki yakadaki geri bölgelerinde oluşacak kuyruklanmalar ve sıkışık trafik nedeniyle çevre yerleşim alanlarındaki iç/yan yollara bu sıkışık trafikten yönelimler olacağı için, proje güzergahına komşu alanlarda dolaylı bir trafik artışı yaşanacaktır.
- Gerek Tarihi Yarımada içindeki, gerekse sahil ve çevresindeki yol ağının yetersizlikleri dikkate alındığında, ulaşım hiyerarşisinde 2. derece öneme sahip sahil yolunun (Kennedy Caddesi) tünelden gelecek trafiği (şerit artırımı sonrasında bile) kaldıracak kapasitede olmadığı açıktır. Bağımsız ulaşım uzmanlarınca projenin Tarihi Yarımada sahil koridoruna getireceği trafik hacmine, projede önerilen takviye kavşak ve yol düzenlemelerinin yanıt veremeyeceği ve Avrupa yakasında proje hattının yükünü dağıtacak yeni otoyol bağlantılarına ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir. Bu nedenle projenin Yedikule, Zeytinburnu ve Merter'e kadar -en az 2x2 şeritli ve otoyol niteliğinde- yeni bir yol yapımını gerektireceği ve bu yeni otoyol takviyesinin ek kavşaklarıyla birlikte projenin toplam maliyetini ve Tarihi Yarımada çevresindeki ulaşımı daha kalıcı bir yoğunluğa sürükleyeceği kaçınılmazdır.
- İstanbul'dan sorumlu Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü otoyol uzmanlarınca bu tüneli kullanacak trafik hacminin yarısının Boğaziçi Köprüsü, diğer yarısının ise yeni oluşacak trafik talebinden oluşması öngörülmektedir. Bu durumda Boğaziçi Köprüsü trafiğinde % 7'lik bir azalma yaşanacak ve bu pay köprü yerine projeye birlikte hizmete açılacak karayolu tüneline kullanılacaktır. Günümüzde her gün ortalama 205 bin aracın geçiş yaptığı Boğaziçi Köprüsü'nden çekilecek ortalama % 7'lik bir trafik, köprü'nün özellikle sabah ve akşamki tıkanıklık durumunu rahatlatarak düzeyin oldukça altında ve Boğaz geçişlerini rahatlatma amacıyla yapılacak olan bu projeyi “**gerektirmeyecek**” düzeydedir.
- Ulaşım uzmanlarına göre Projenin Boğaziçi Köprüsü'nden çekeceği trafik öncelikle yaka geçişlerinde kısa süreli bir rahatlama yaşanmasını sağlayacaktır. Ancak çok geçmeden, köprü trafiğinden eksilen bu trafiğin yerini, sağlanan erişim rahatlığından yararlanmak isteyen yeni bir trafik akımı alacaktır ve ulaşım bilimindeki karşılığıyla “kısırtılan trafik” denilen bu yeni akımın ardından Boğaz Köprüsü'ndeki yoğunluğun orta ve uzun vadede

değişmeyeceği öngörülmektedir. İstanbul trafiğindeki geçmiş deneyimlerin de defalarca kanıtladığı bu öngörü, kentin ilk iki köprü sürecinde somut bir şekilde gözlemlenmiştir. Trafikten - özellikle Boğaz trafiğinden- motorlu araç trafiğini azaltıcı ulaşım politikalarının bu araçları tercih eden yolcuları toplu ulaşımaya yönlendirici uygulamalardan geçtiği bilinmektedir.

- Bu projenin bir diğer dolaylı etkisi ise Sirkeci, Eminönü ve Yenikapı'ya deniz ulaşımı ile erişimi olumsuz yönde etkileyecek olmasıdır. Ağırlıklı olarak özel araçların kullanımına imkan veren ve özel erişimi teşvik eden niteliğiyle bu proje, toplu taşıma kullanımının ve deniz ulaşımının payını azaltıcı rol oynayabilecektir.

Günümüz ulaşım biliminde mevcut ve gelecekte doğabilecek ulaşım taleplerine karşı arz (yeni yollar ve altyapılar) sunmanın yerini, bu ulaşım taleplerini yönetme kavramı ve uygulamaları almıştır. Buna rağmen özellikle kent içi ulaşımında ve yakalar arası geçişlerde yeni ve büyük ölçekli karayolu geliştirme politikalarındaki ısrar, geleneksel ulaşım mantığına dayalı modern yaklaşım ve uzun vadeli çözümlerden uzak yaklaşımlar olarak Avrasya Tüneli Projesi'nde olduğu gibi devam etmektedir.

Sonuçta, kent içindeki ve Boğaz geçişlerindeki trafikte önemli sorunlara yol açacağı açık olan bu projenin yukarıda sıralanan niteliği, bağımsız ulaşım uzmanları ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün otoyol mühendisliği birimi uzmanlarınca ulaşım bakımından tercih edilmemesi gereken bir proje olarak değerlendirilmektedir. Özellikle projeden sorumlu kurum olan Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün (DLH) bugüne kadar **karayolu tüneli yapma ve işletme tecrübesinin olmayışı gerçeği**, **Avrasya Tüneli Projesi'nin** hangi titizlikle ve tecrübeye dayalı olarak yapıldığına ilişkin soru işaretlerini de beraberinde getirmektedir.

### 3.3. Güvenlik ve Tünel Tasarımı

Karayolu tünel projelerinin en temel özelliklerinden birini tünelin kaza, yangın, arıza ve diğer acil durumlarda yaya kaçışına ve acil müdahale ekiplerine imkan tanıyacak şekilde tasarlanması oluşturmaktadır.

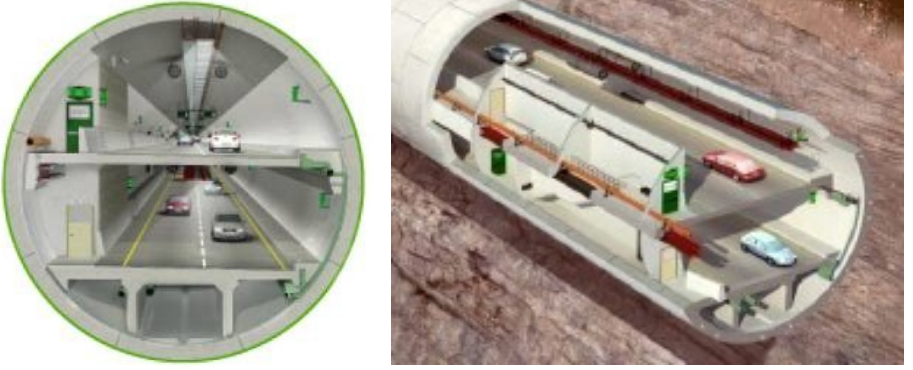
Avrasya Tüneli Projesi'nin ana tünel hattı, tek bir tünelin ikiye bölünerek gidiş-geliş yollarının iki kat halinde çözülmesini içermektedir (Şekil 3). Sadece özel otomobil, küçük otobüs ve minibüslerin geçişine imkan tanıyan bu tünel projesinde her bir yol katındaki yüksekliğin 3,30 m. olması ve tehlike anlarında yayaların kaçışı için diğer yol katına geçişin belirli mesafelerle merdiven bağlantılı kapalı bölmeler aracılığıyla sağlanacak olması, güvenlik bakımından tehlike yaratacak durumlar üzerinden değerlendirilmesi gereken konular olarak öne çıkmaktadır.

#### **Tehlike yaratabilecek durumları sıralamak gerekirse;**

- Tünel, iç hacim kapasitesi (3,30 m. yükseklik ve iki şeritlik yol genişliği) nedeniyle yangın, kaza ve araç arızalanması gibi durumlarda tünele girebilecek ölçekteki çekici, itfaiye ve diğer müdahale araçlarının -meydana gelen kaza, yangın vb. durumun büyüklüğüne göre- yetersiz kalması durumunda (*düşük bir ihtimaldir*) daha donanımlı ve kapasitesi yüksek müdahale araçlarının olay yerine varması -tünelin ölçüleri nedeniyle- imkansız olduğundan, böylesi bir risk özellikle trafik akımının en yoğun olduğu sabah ve akşam saatlerinde ciddi can ve mal kayıplarına yol açacak düzeylere çıkabilme ihtimali taşımaktadır.
- Projede iki katlı tek bir tünel hattı tercih edildiğinden yaya kaçışı için ek bir koridor yerine belirli aralıklarla sürekliliği sağlanmaya çalışılmış ve merdiven bağlantıları ile bir diğer yol katına geçişin sağlandığı kapalı bölmeler tasarlanmıştır. Otobüs ve kamyon gibi büyük kapasiteli araçların kullanmayacağı bir tünel olması nedeniyle tünelde çok sayıda yayanın kaçışını gerektirecek bir durumun olma olasılığı düşük seviyelerdedir. Ancak özellikle projenin 2020 yılı ve sonrasındaki günlük 120-130 bin araç geçişini öngörmesi, bu yoğun trafik akışının tünel içine normal düzeyin üzerinde yaya ve taşıt akımının girmesi anlamına geldiğinden, böylesi bir akım sırasında meydana gelebilecek bir kaza ve yangın anında, kazaya karışmayan diğer araç yolcularının da tahliyesi ve yaya kaçış bölmelerini kullanması gerekecektir. Bu durum yaya

kaçış bölmelerini kullanma konusunda uzun süreli olmayan birikmelere ve gecikmelere yol açabileceğinden yaya kaçış bölmelerinin kapasiteleri ve sayıları son derece önemlidir.

- Tercih edilen yaya kaçış bölmeleri ve bu bölmelerin bir diğer yol katına merdivenle bağlanmış olması, trafiğin yoğun aktığı zaman dilimlerinde tünelin her iki yol hattında eşzamanlı ve yakın konumlu bir kaza/yangın olması durumunda tünelin kilitlenmesine ve uzun kuyrukların oluşmasına yol açabilecektir. Böylesi bir acil durumda bir diğer yola kaçış, *yayaları tehlikeden tamamen uzaklaştıramama* riski taşımaktadır (Şekil 4-5).



Şekil 4-5. Projede deniz tabanının altından geçirilecek karayolu tünelinin en kesiti ve uygulanacak yaya kaçış bölmeleri

- Tünel içinde kaza olması veya araç arızalanması durumunda sorunun ortadan kaldırılması gerekmektedir. Bu durum, kapasitesinin üzerinde trafik talebini öngören bu tünelin bağlandığı yollarda trafiğin durmasına ve geriye doğru kuyruklanarak şehrin bu kesimlerinde yolların bloke olmasına neden olacaktır.
- Tüneli tüplü (LPG yakıtıyla çalışan) araçların da kullanacak olması, tünelde meydana gelebilecek kazalarda olası yangın riskini ve hasar büyüklüğünü arttırıcı bir rol oynayacağından, projenin güvenliği bu bakımdan dikkatle ele alınmalıdır.



### 3.4. Tarihi Dokuya, Siluete ve Çevreye Etkisi

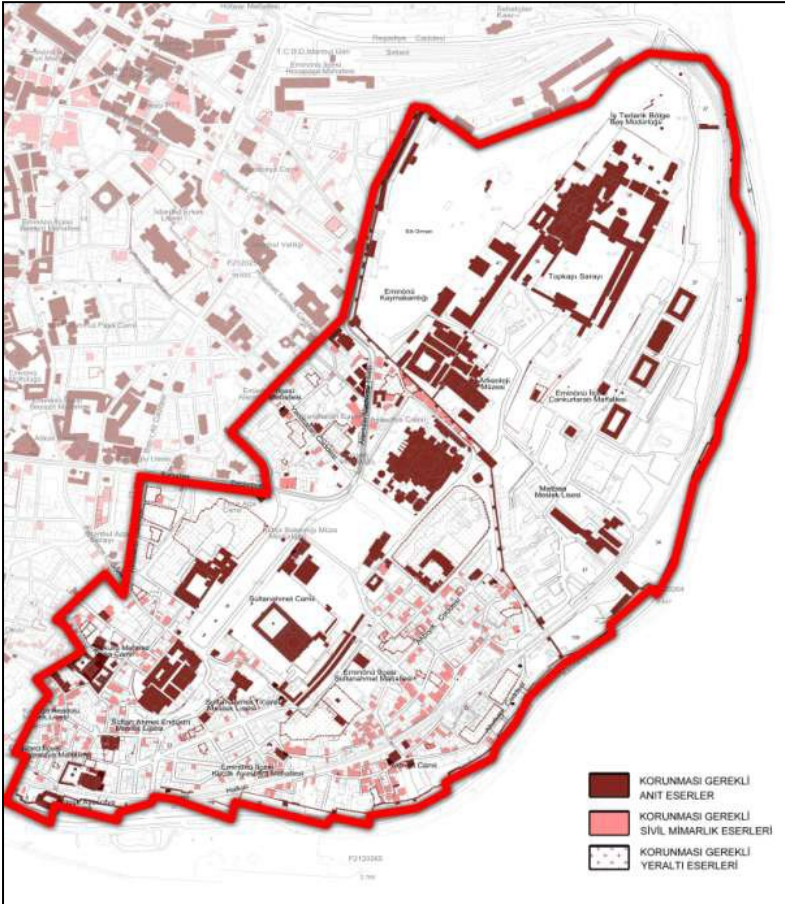
Karayolu tünel projelerinin çevre ve kent dokusu ile fiziksel anlamda uyumlu ve yaşam kalitesini asgari düzeyde etkileyecek nitelikte olması gerekmektedir. Proje güzergahı, her iki yakada da önemli tarihi yapıların bulunduğu alanlardan ve yakın çevrelerinden geçerek Avrupa yakasında kıyıya paralel bir yol izleyerek ana arterlere bağlanmaktadır. Proje hattının yakınında yer alan tarihi ve kültürel yapıların başında Avrupa yakasında Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Camii, Küçük Ayasofya Camii, sur kalıntıları, Topkapı Sarayı; Anadolu yakasında ise Selimiye Kışlası, Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi ve GATA Haydarpaşa Askeri Hastanesi sıralanabilir. Tarihi Yarımada bölgesinde kıyı bandı boyunca uzanan park ve yeşil alan kullanımları da önemli rekreatif alanlar olarak proje alanında öne çıkmaktadır. Projenin uygulamaya geçmesiyle birlikte, tünel içi trafiğinin yaratacağı emisyonun (zararlı gaz ve partiküllerin) dış ortama aktarılması ile bu aktarımın sağlanacağı havalandırma bacalarının kent silüetiyle uyumu, projenin bulunduğu bölgedeki tarihi doku, çevresel yaşam kalitesi ve siluete etkilerinin değerlendirilmesi oldukça önemlidir.

#### Tarihi Dokuya Etkisi:

Tarihi Yarımada İstanbul'un kültürel, doğal, tarihi ve arkeolojik değerlerini bir arada barındırabilen; kentsel, ulusal ve uluslararası öneme sahip en temel kimlik öğesi konumundaki alanlarının başında geldiğinden, bu alan üzerindeki tüm arazi kullanım ve ulaşım kararları son derece hassas ölçüm ve değerlendirmeler sonucunda alınmalıdır. Alanın sürdürülebilirliği ancak koruma ilkeleri çerçevesinde soyut ve somut miras değerleri üzerinden sağlanmalıdır. Bu çerçeveden bakıldığında Avrasya Tüneli Projesi ilk bakışta *“kıyı yol güzergahını kullandığı ve büyük oranda dolgu alanı üzerinden geçtiği için Tarihi Yarımada üzerinde olumsuz etki yaratmaz”* gibi algılsa da, konu detaylı incelendiğinde durumun böyle olmayacağı, projenin doğrudan ve dolaylı etkilerle Tarihi Yarımada'yı nasıl etkileyebileceği kolayca anlaşılacaktır.

Tarihi Yarımada'ya temas ettiği noktadan itibaren Avrasya Tüneli Proje güzergâhı ve etkilediği alanlar, İstanbul'un tarihi ve kültürel mirası açısından tartışmasız en üstün değerlerinin yer aldığı bölgedir. 1985 yılında Dünya Miras Varlığı olarak UNESCO Dünya Miras Listesine alınan *“Sultanahmet Arkeolojik Parkı”* içinde yer alan Topkapı Sarayı, Ayasofya, Sultanahmet Camii gibi anıtsal eserlerin yanı sıra yeraltında bulunduğu

bilinen eserler bu bölgenin üstün evrensel değerini oluşturmaktadırlar (Harita 3). Bu değerlerin bütünlüğünün bozulmadan devam ettirilmesi ve özgünlüğünün kaybedilmemesi çağdaş koruma açısından önem taşımakta ve UNESCO tarafından tüm dünya ülkelerinde bu ilkelerin uygulanmasına özen gösterilmektedir. Güzergah boyunca yer alan Marmara Denizi surları, Yenikapı'da neolitik döneme uzanan arkeolojik miras, bu güzergahın etkileyeceği ve dönüştüreceği en önemli alanlardır. Tarihi Yarımada'nın batısında yer alan Kara Surları da benzer süreçlerden geçerek Dünya Miras Varlığı olarak ilan edilmiş olmasına rağmen, Avrasya Tüneli güzergahının bu surların güney ucundan geçen kısmının bu bölgedeki kültür varlıklarını etkilememesi neredeyse imkansızdır.



Harita 3. Sultanahmet Arkeolojik Parkı Dünya Miras Alanı

Üst ölçekli planlarda ve İstanbul için hazırlanan tüm rapor çalışmalarında, İstanbul'da trafik sorununun raylı ulaşım sistemleri ve deniz ulaşımı yatırımları ile çözülebileceği belirtilirken; araç trafiğine kapatılması önerilen, bu yönde çalışmaların başlatıldığı ve gerek plan çalışmalarında gerekse Koruma Kurulu kararlarında bugüne kadar bu görüşün sürekli savunulduğu Tarihi Yarımada gibi bir alanda, mevcut araç sayısının ileride artacağı söylemi ile yapılmak istenen projenin bu bölgedeki trafiğin çözümüne katkısı olmayacağı raporun “ulaşım analizi” bölümünde ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan bu alanda, proje sonucu lastik tekerlekli araç ulaşımı arttırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada'da yeni ve yoğun yapılaşmaların geliştirilmesi yönünde baskı artacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecektir.

Tarihi Yarımada Yönetim Planı Taslak Raporu'nda Tarihi Yarımada üzerindeki gelişme öngörülere ve ulaşım konusundaki kararlarının hiçbirinde Avrasya Tüneli ve benzeri karayolu Boğaz geçişi projeleri önerilmemekte ve tam aksi yaklaşımlar benimsenerek bu alanın araç trafiğinden arındırılması, sosyo-kültürel ve turizm faaliyetleri için geleneksel dokunun korunmasına dönük yayalaştırma ve toplu ulaşım önerileri getirilmektedir. Bu bakımdan Avrasya Tüneli Projesi'nin Tarihi Yarımada üzerindeki olası etkilerini dikkate alan bir diğer önemli tespit de Tarihi Yarımada Yönetim Planı Taslak Raporu'nda yer alan ve bu raporun hazırlık sürecindeki “Arama Konferansı” sonuçlarına dayalı olarak belirlenen **Güçlü ve Zayıf Yanlar, Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) Analizi**'nde yer almaktadır. Tarihi Yarımada Yönetim Planı'nın hedeflerinin tanımlanmasında önemli bir yönlendirici olan söz konusu analizde ulaşım ve Avrasya Tüneli Projesi'nin (Tüp Geçit Projesi adıyla) “Tehditler” başlığı altında yer alması son derece önemli bir tespittir:

## TEHDİTLER

### Ulaşım Projeleri, transit ulaşım da odak noktası olması

- Çevre Kirliliği, yoğunluk artışı
- *Tüp Geçit Projesi*
- Transit Nokta Olma

Bu nedenle hem Tarihi Yarımada ölçeğinde hem de kent bütünündeki planlarda öngörülme ve bir tehdit olarak nitelenen Avrasya Tüneli Projesi, bu bölgenin bir transit trafik odağı ve geçiş koridoru olmasını sağlayarak, bölgenin tarihi-kültürel dokusu ve kimliği ile bağdaşmayan bir gelişim sergileyecektir.

Proje sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk arttırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Öte yandan Tarihi Yarımada'nın gerek silüetini gerekse yaya odaklı dolaşım ve toplu taşımaya dayalı ulaşım yaklaşımlarını yakın gelecekte tehdit edecek olan bu olası yeni yatırım potansiyeli, koruma planları ve kararlarını da zorlayıcı koşullar yaratacaktır. Sulukule'de yaşanan kentsel dönüşüm süreci *(bu bölgede yaşayanların sosyo-ekonomik ve fiziksel koşullarını yerinde iyileştirmek yerine kent çeperlerine taşıyarak sorunlarını öteleme ve boşaltılan semtin prestijli hale getirilmesi sürecidir)* ve bugünlerde benzer dönüşüm kararlarının alınmak istendiği Fener-Balat gibi Tarihi Yarımada'nın özgün kentsel ve tarihi dokularının daha yoğun ve daha prestijli(!) kullanımlara açılması süreci Avrasya Tüneli Projesi ile birlikte daha da hızlı gelişecektir. Çünkü bu alanlar ve yakın çevrelerine erişim her iki yakadan da otoyol niteliğindeki sahil kesiminden ve bağlantı yollarından sağlanabilir bir nitelik kazanacaktır.

Projeye sahil yolundaki hemzemin (sinyalize) geçişlerin köprülülük kavşaklar şeklinde dönüştürülmesi ve mevcut yol altyapısının ek şeritlerle otoyol düzeyine çıkartılması ile birlikte sahildeki park alanlarının % 20 oranında azalacak olması, bu bölgedeki sosyal donatı dengesini bozarak hem Tarihi Yarımada'nın, hem de yakın yerleşimlerde yaşayanların sahil kesimindeki rekreatif (eğlence-dinlenme) amaçlı alanlarla ve denizle olan organik bağını zayıflatacak ve yaya erişimlerini azaltacaktır.

Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) tarafından 1985 yılından bu yana Dünya Miras Listesi'nde yer alan Tarihi Yarımada'nın bu proje ile birlikte risk altına gireceği ve olumsuz-yıkıcı etkilere maruz kalacağı UNESCO'nun 31 Aralık 2008 tarihinde ilgili kamu kurumları ve Tarihi Yarımada Alan Yönetimi Başkanlığı'na gönderdiği resmi yazıda açık bir şekilde ifade edilmektedir (**EK 3.5**). Yetersiz ve yanlış koruma uygulamaları (Sulukule'deki kentsel Dönüşüm Projesi gibi) ve uygulanmaya çalışılan ulaşım projeleri (Haliç Metro Köprüsü gibi) nedeniyle Tarihi Yarımada'nın UNESCO'nun **Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi'ne girme ihtimalinin** giderek artması, bu proje ile birlikte yaşanacak dolaylı etkiler nedeniyle daha da artacak ve İstanbul'un uluslararası kamuoyunda saygınlığını zedeleyerek, başarısız bir kültür yönetimi örneği olarak gösterilecektir.

İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995'de aldığı kararında yer alan ve Planlamaya Yönelik Öneriler başlığı altında bulunan *“Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılmasına; ulaşım planlarının nazım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesine”* ve *“Marmara kıyısında sahil yolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunmasına”* hükmü; Avrasya Tüneli Projesi'nin uygulanmak istediği alana uyumsuzluğunu göstermek adına oldukça önemlidir.

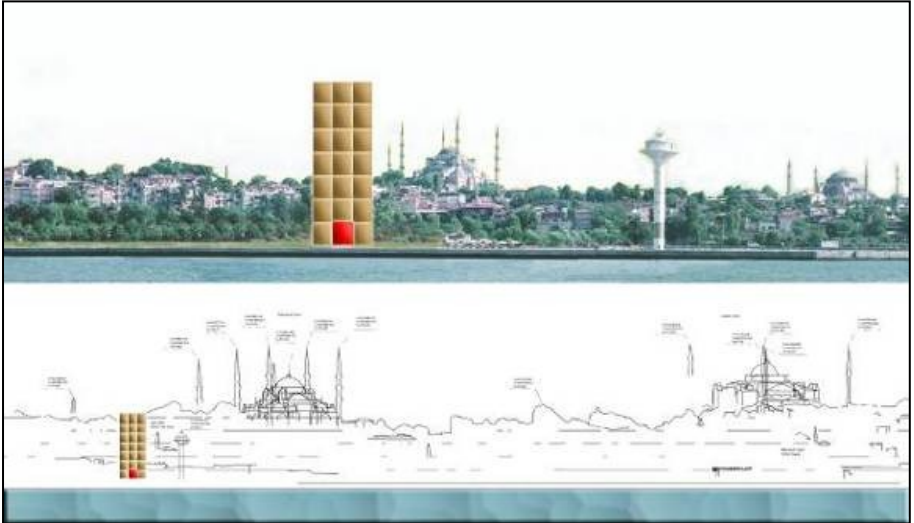
### Silüete Etkisi:

Tüm karayolu tünellerinde olduğu gibi bu projede de tünel içi trafiğinin egzoz salımını dış ortama (atmosfere) taşıyan bir havalandırma sistemi yer almakta ve biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapı önünde) olmak üzere iki adet havalandırma bacası öngörülmektedir. Zeminden yüksekliği 5 metre olan havalandırma bacalarının 25 metresi de yerin altında kalacak şekilde uygulanacaktır. Dünya'nın çeşitli ülkelerindeki benzer tünel uygulamalarında yer alan havalandırma bacaları ağırlıklı olarak 30-45 metre aralığında yüksekliklere sahipken, projede önerilen tünel-baca ilişkisi ve bacanın yeryüzü üzerindeki yüksekliği bu örneklerle benzeşmeyen farklı bir sistem/teknoloji kullanmaktadır. Proje kapsamında yapılan son hava kalite ölçümleri, yukarı yönlü bir püskürtücü sistem takviyesi (aksiyel fanlar) ile uygulanması düşünülen bu havalandırma bacalarının çevresel risk eşiğini aşmayan bir hava koşulu sağlayacağını öngörmektedir. Tünel içindeki zararlı parçacık ve egzoz salımının bacalarla yol kotundan 20-25 metre kuzeye püskürtülecek olması, bu gri hava kütlelerinin kentin 1. derece hakim rüzgarı ile Marmara Denizi yönüne, 2. derece hakim rüzgar ile de Tarihi Yarımada yönüne itilmesini sağlayacaktır. Ayrıca yapılan ölçümler baca ağızlarından çok, tünele giriş ve çıkış noktalarında kirlilik artışının daha yoğun olduğunu göstermektedir. Çevresel etkileri ve tünel içinden dış ortama salınan havanın yaratacağı yukarı yönlü geri hava kütlelerinin görsel estetik bakımından yaratacağı olumsuzluk dışında kentin silüetine direkt bir yapısal etkisinin olmayacağı söylenebilir. Ancak kimi ulaşım bilimcisine göre ise dünya örnekleriyle karşılaştırıldığında, projenin ilerleyen süreçlerinde artacak trafik talebiyle birlikte farklı mühendislik çözümlerini ve yer üstünde yükselecek baca çözümlerini gerektirebileceği savunulmaktadır (**EK 1**). Çünkü karayolu tünellerinde yüksek baca seviyelerinin temel nedeni, zehirli gaz ve parçacık (partikül) salımının insan sağlığı için ideal yükseklikten havaya

karışarak dağılmasını sağlamaktır ve bu da baca yüksekliği ile doğru orantılıdır. Bağımsız uzmanlarca yapılan teknik hesaplamalar, proje özelliklerinin iki adet 35-40 metrelik havalandırma bacası gerektirdiğini ortaya koymaktadır (Şekil 6,7 ve 8).



Şekil 6. Haydarpaşa'daki 5 metrelik projede öngörülen tünel bacası (kırmızı) ve 35 metrelik örnek modelleme (kahverengi)



Şekil 7-8. Çatladıkapı'da yer alacak 5 metrelik projede öngörülen tünel bacası (kırmızı) ve 35 metrelik örnek modelleme (kahverengi)

Karayolu tünellerinde baca tasarımı ve yer seçimi dışında bir diğer önemli konu ise havalandırma sistemi ve gerektirdiği büyük enerji tüketimi ve tünelin işletme ekonomisidir. Havalandırma sistemi yanında tünel içi aydınlatma ve elektronik kontrol-gözlem altyapılarının da önemli bir enerji ihtiyacı söz konusudur. Genel olarak bir şehir içi karayolu tüneline her 1 dakikada açığa çıkan emisyon, şehir içinde sıkışık haldeki karayolu trafiğinde 5 ila 10 dakikada açığa çıkan emisyonu eşdeğerdir. Bu nedenle yüksek kapasiteli ve enerji tüketimine ihtiyaç duyan bir havalandırma sistemi gerekmektedir. Avrasya Tüneli Projesi'nin cazibeli bir ulaşım koridorunda yapılacak olması ve özellikle yaka geçişlerinin en yoğun yaşandığı sabah ve akşam zirve saatlerinde oluşacak yoğun emisyonun salımı ve bunun için gerekli işletim ekonomisi oldukça önemlidir. Çünkü trafik durağanlığını akışkan hale getirebilen tünellerde yaratılan emisyon oranı ve yoğunluğu *-tünel içinde açığa çıkan emisyon bileşenlerinin kimyasal etkileşime daha kolay girmesi nedeniyle-* açık alanlardaki karayollarından daha tehlikeli ve yoğundur. Bu salımın havalandırma sistemi ile dış ortama aktarılması sırasında ve tünel işletimi sırasında tüketilecek elektrik enerjisi, diğer yandan küresel ısınmayı arttıran sera gazları üretecektir. Bu bakımdan Avrasya Tüneli Projesi ile benzer özelliklere sahip olup, tünel projelerinin yaratacağı çevresel sorunlar bakımından Sydney'de kentin merkezi bölgeleri ile hava alanı arasındaki karayolu güzergahında yer alan ve 2001'de faaliyete geçen **M5 East Tüneli** oldukça önemli sonuçlar ortaya koymaktadır:

- M5 East Tüneli'nde artan yakıt kalitesine ve ağır taşıt trafiğini azaltmaya dönük yürütülen kampanyalara rağmen 2001-2004 yılları arasında yapılan ölçümlere göre zararlı partikül emisyonunda %15 oranında artış tespit edilmiştir,

- İkişer şeritli bitişik iki tünelden oluşan ve 4 km uzunluğundaki M5 East Tüneli'nde 2004 yılı boyunca ortalama 91 bin araç geçişi olmuş, tünelin işletimi için harcanan yıllık enerji tüketimi (32 ila 35 milyon kw saat) ise 32 bin ton sera gazı üretmiştir.

- Tünelin havalandırma bacası yakınındaki konut alanlarında yaşayanlar, tünelden açığa çıkarılan egzozu yoğun olarak algıladıkları ve solumak zorunda kaldıklarını dile getirmiş ve kısa süre içinde maruz kaldıkları hava koşulları nedeniyle sağlıklarında önemli yan etkilerin (göz, burun, gırtlak tahrişi, baş ağrısı ve nefes alma zorlukları gibi) belirttiği

gözlenmiştir. İnsan sağlığı üzerindeki bu olumsuz etkiler nedeniyle havalandırma bacası yakın çevresindeki yerleşimlerde göç eğilimi başlamış, insanlar yaşadıkları yeri terk etmek zorunda kalmışlardır.

Avrasya Tüneli Projesi'ne yakın yerlerde yaşayan insanların maruz kalacağı etkinin değerlendirilmesi için yapılan ölçüm ve değerlendirmelere göre farklı boyutlarda etkilere maruz kalacak yerler arazi kullanımı açısından çeşitlilik göstermektedir. Ancak potansiyel olarak önemli ölçüde hava kirliliğine maruz kalabilecek bölgelerin içinde bazı yerleşim yerleri ve az sayıdaki hassas arazi kullanımları (hastaneler) yer almaktadır. Bunların her birinde, genişliği yol kenarından 0 ile en fazla 75 metre arasında değişen dar bir yerleşim bandı etkiye maruz kalacaktır:

- Kennedy Caddesi boyunca, Samatya ve Samatya Hastanesi bahçesi,
- Yenikapı Feribot Terminalinin kuzeyi ve kıyı parkının doğu ucu,
- D100 karayolunun yanında, Medipol Hastanesi yakınları ve
- Uzunçayır Köprülü Kavşağı'na dek D100 boyunca uzanan alan.

Bu etki alanında yaşayan ailelerden yaklaşık 150-160 kadarının orta vadede düşük seviyeli etkilere maruz kalacağı, 75-80 kadarının ise uzun vadede önemli etkilere maruz kalacağı öngörülmektedir.

Avrasya Tüneli Projesi kapsamında yapılan değerlendirmelerde, trafikten kaynaklanan hava kirleticilerinin toplam emisyonunda küçük bir azalma meydana getireceği (kirletickiye bağlı olarak % 0.3 ve %1 arasında) ve sera gazı emisyonlarının azalmasında fayda sağlayacağı öngörülmekte, ancak projenin işletim sisteminin yaratacağı sera gazı artışı ile ilgili bir değerlendirmeye gidilmemiştir.



### 3.5. Planlama ve Sürdürülebilir Kent Politikalarıyla İlişkisi

Planlama ve kent yaşamının sürdürülebilirliği bakımından ele alındığında bu projenin öncelikle üst ölçekli arazi kullanım kararlarında ve bütüncül ulaşım çözümlerinde yeri olmayan ve ulaşım ana planı çalışmalarına sonradan eklenen (merkezi yönetim eliyle), kentin Tarihi Yarımada bölgesinde nüfus ile mekansal eğilimleri ve dolayısıyla her anlamda yoğunluğu arttırıcı etkileri doğuracağı son derece açıktır. Planlama ve sürdürülebilir kent politikaları bakımından proje incelendiğinde;

- Projenin uygulanacağı alanlarda uyulması gerekli üst ölçekli plan kararlarını içeren 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na (ÇDP) göre **başta Tarihi Yarımada olmak üzere, kentin tarihi dokuya sahip alanlarında lastik tekerlekli araç trafiğinin azaltılması ve yaya ulaşım akslarının oluşturulması** gerekmektedir. Avrasya Tüneli Projesi, bu temel plan kararına taban tabana zıt bir ulaşım altyapısı ve yoğunluğu getireceğinden Tarihi Yarımada özelinde ve kent bütününde üst ölçekli plan kararlarına aykırı niteliğe sahiptir. Kentin büyük ölçekli arazi kullanım ve ulaşım kararlarını içeren ve gelecek kararlarına da yön veren İstanbul ÇDP'de Avrasya Tüneli Projesi veya benzeri başka bir ulaşım projesine (3. Köprü Projesi) yer verilmeyişi, bu aykırılığın bir diğer açık ifadesidir.
- Avrasya Tüneli, bir üst ölçekli ulaşım projesi olmasına rağmen Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na geniş yetkiler tanıyan İmar Kanunu'nun 9. Maddesine\* dayalı olarak Bakanlık tarafından yaptırılan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı'na işlenmiş ve İBB Meclisi'ne sunulmuştur. Ardından İBB Meclisi'nce onaylanan plan askıya çıkarılarak yasallık kazanmıştır. Proje, güzergahı boyunca Üsküdar, Fatih, Kadıköy ve Zeytinburnu İlçelerinin sınırlarına da girdiğinden, bu ilçelerde de 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları hazırlanmış ve belediye meclislerinde onaylanarak askıya çıkarılmıştır. Ancak projenin işlendiği planlar ve bu planların izlediği süreç şehircilik ilkeleri ve İmar Kanunu bakımından bazı aykırılıklar içermektedir. Bunları şu şekilde özetleyebiliriz:
- Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği imar planlarının Tarihi Yarımada üzerindeki bölümleri plansız alanda kalmakta ve bu alanlara ilişkin geçerli bir geçiş dönemi yapılanma koşulu

bulunmamaktadır. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve Koruma Amaçlı İmar Planı Yapım Yönetmeliği'ne göre Sit Alanları'nda proje uygulaması yapılabilmesi için bu alanlarda Koruma Amaçlı İmar Planı'nın bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmayan ve geçiş dönemi yapılanma koşulları iptal edilen Tarihi Yarımada üzerinde Avrasya Tüneli Projesi planlarının -Bakanlık tarafından hazırlansa bile- onaylanması İmar Hukuku'na ve planlama ilkelerine aykırı bir durum ortaya çıkarmıştır.

**\* MADDE 9 - İMAR PLANLARINDA BAKANLIĞIN YETKİSİ:**

Bakanlık gerekli görülen hallerde, kamu yapıları ile ilgili imar planı ve değişikliklerinin, umumi hayata müessir âfetler dolayısıyla veya toplu konut uygulaması veya Gecekondu Kanununun uygulanması amacıyla yapılması gereken planların ve plan değişikliklerinin, birden fazla belediyeyi ilgilendiren metropoliten imar planlarının veya içerisinde veya civarından demiryolu veya karayolu geçen, hava meydanı bulunan veya havayolu veya denizyolu bağlantısı bulunan yerlerdeki imar ve yerleşme planlarının tamamını veya bir kısmını, ilgili belediyelere veya diğer idarelere bu yolda bilgi vererek ve gerektiğinde

- 3194 sayılı İmar Kanunu'nun *Tanımlar* başlıklı 5. maddesinde “**Nazım İmar Planı**; varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plandır.” denilmektedir. Yine 5. maddede “**Uygulama İmar Planı**; tasdikli halihazır haritalar üzerine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak nazım imar planı esaslarına göre çizilen ve çeşitli bölgelerin yapı adalarını, bunların yoğunluk ve düzenini, yolları ve uygulama için gerekli imar uygulama programlarına esas olacak uygulama etaplarını ve diğer bilgileri ayrıntıları ile gösteren plandır.” denilmektedir. Bu tanımlardan da anlaşılacağı gibi Nazım İmar Planları'nın yerleşim alanları üzerindeki temel arazi kullanım kararları ile bu kararlara dayalı ulaşım sistemlerini bir arada içermesi gerekirken, Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği

Nazım İmar Planı'nda sadece projenin güzergahı boyunca yol hattının her iki yanından geçen plan onama çizgisi, bu planın içerdiği tek kararın bir ulaşım güzergahı olduğunu ortaya koymaktadır. Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği Nazım İmar Planı bu haliyle İmar Kanunu'nda tanımlanan Nazım İmar Planı tanımıyla bağdaşmayan “bir ulaşım şeması” niteliği taşımaktadır. Öte yandan Uygulama İmar Planları da tanımları ve işlevleri gereği üst ölçekli ve rehberi niteliğindeki Nazım İmar Planları'nın ortaya koyduğu esaslara göre hazırlanması gereken ve ulaşımına dair projeleri de bu çerçevede barındırabilecek planlar olmak zorundadır. Uygulama İmar Planı, kanunda da belirtildiği gibi sadece bir ulaşım projesine imkan tanıma ayrıcalığı yerine üst plan kararlarına uygun arazi kullanım kararlarını ve buna dayalı alt sistem uygulamalarını (ulaşım, altyapı, nüfus yoğunluğu, istihdam, kentsel doku...) öngörmektedir. Bu nedenle Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları da İmar Kanunu'na aykırılık taşımakta ve birer “ulaşım şeması” niteliği taşımaktadırlar.

- Plan hiyerarşisine göre herhangi bir alana dair 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı'nın yapılıp onay süreçlerini geçebilmesi için öncelikle aynı alana ilişkin onaylı ve askı sürecini tamamlamış üst ölçekli planı olan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı'nın olması gerekmekte ve uygulama imar planı bu Nazım Plan kararlarına göre hazırlanmalıdır. Ancak Avrasya Tüneli Projesi'nde 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planlarının askı sürecine bakıldığında, aynı proje için hazırlanan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı'ndan önce askıya çıkarıldıkları görülmektedir. Bu durum, planların içeriği ne olursa olsun, plan hiyerarşisine ve İmar Mevzuatına aykırılık içermektedir.
- Tarihi Yarımada Yönetim Planı Taslak Raporu'nun ana ulaşım kararlarındaki temel ilkesi kent içi yolculuk taleplerinin karşılanması için, kentin gelecekteki ulaşım ağının omurgasının yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemlerine dayandırılması ve ağırlıklı olarak raylı sistem ağının oluşturulmasıdır. Bu doğrultuda yeni karayolu bağlantılarının da sınırlı tutulması, deniz yolu ulaşımı ile diğer hatların entegrasyonunun sağlanması benimsenmiştir. Bu nedenle Avrasya Tüneli Projesi, Tarihi Yarımada bütününe Yönetim Planı ilke kararlarına ve ulaşım öngörülerine uymamaktadır.

- İstanbul 4 Numaralı KTVK Bölge Kurulu 19 Ağustos 2009'da (3191 Numaralı Karar) projeyi oy birliğiyle reddetmiş ancak aynı kurul 20 Eylül 2010'da (4110 Numaralı Karar) -ret kararında konu edilen hiçbir gerekçenin değişmemesine rağmen- projeye onay vermiştir **(EK 3.1 ve 3.2)**. İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü de 11 Ekim 2010'da aynı projeye onay vermiş ve projenin önündeki temel kurul engelleri ortadan kalkmıştır **(EK 3.3)**. İlk kararda projenin reddine yönelik kurulca belirtilen çekinceler konusunda herhangi bir düzenleme yapılmamasına rağmen projenin 1 yıl sonra hem ilgili Koruma Kurulu, hem de Yenileme Kurulu'nca kabul edilmesi, **“Koruma Kurulları'nın yasaları gereği sadece koruma yararı varsa geçmiş kararlarını değiştirebilme”** yetkisiyle çelişen, koruma ve planlama ilkeleriyle bağdaşmayan bir durum yaratmıştır.

Ayrıca projenin Koruma ve Yenileme Kurulları yetki alanında kalan bölümü plansız alanda kalmakta ve geçerli bir geçiş dönemi yapılanma koşulu bulunmamaktadır. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ve Koruma Amaçlı İmar Planı Yapım Yönetmeliği'ne göre Sit Alanları'nda proje uygulaması yapılabilmesi ve plan değişikliğinin gerçekleştirilebilmesi için Koruma Amaçlı İmar Planının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla Koruma Amaçlı İmar Planı bulunmayan ve geçiş dönemi yapılanma koşulları iptal edilen alanda, proje onayı yapılması ve plan değişikliğine izin verilmesi hukuka ve planlama ilkelerine aykırı bir durum ortaya çıkarmıştır.

- Proje sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk arttırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır.
- Avrasya Tüneli Projesi ile birlikte sadece Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde değil, aynı zamanda sahil yolunda proje ile otoyol niteliğine dönüşecek güzergah boyunca Zeytinburnu ve Bakırköy ilçeleri başta olmak üzere Avrupa Yakası'ndaki kıyı kesimlerinde yer alan park, yeşil/açık alan, rekreatif alanlar gibi kamusal alanlarda da prestijli ve ranta dönük yoğun yapılaşma baskılarının

giderek artması söz konusudur. Halkın kullanım önceliği olan bu kamusal alanların ileriki süreçte olası plan tadilatlarıyla kar getiren proje ve uygulamalar üzerinden dönüştürölmek istenmesi, hem depreme hazırlıksız durumdaki İstanbul'un açık-kamusal alanlarının mutlak korunması ilkesi, hem de halkın kamusal alanları kullanarak sosyal yaşama ve deniz kullanımına aktif katılımını sağlama ilkesi ile bağdaşmamaktadır.

- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda yer verilmeyen proje, tamamlanma aşamasındaki İstanbul Ulaşım Ana Planı çalışmalarına da Ulaştırma Bakanlığı tarafından gündeme getirildikten sonra eklenmiş ve planın içerdii tüm ulaşım modeli - tıpkı 3. köprü projesinde olduğu gibi- yeniden kurgulanmak durumunda kalmış ve planın yürürlüğe konmasında gecikmelere neden olmuştur.
- Avrasya Tüneli Projesi ile **çevresel ve kentsel gelişimin birbirini dengelediği sürdürülebilir bir ulaşım sistemi** yerine **ekonomik getirisi nedeniyle kamu yararı geri plana itilen, petrole dayalı ve karayolu öncelikli bir ulaşım politikası** benimsenmiştir. Kentsel planlama ve ulaşım bakımından İstanbul'un geleceği dikkate alındığında tek seçenek sürdürülebilir ve dengeli bir ulaşım sistemi ve bu sistemin gerektirdiği boğaz geçiş çözümleri iken, yaşanan süreç bilime aykırı **“tepeden inme”** bir tercihi savunmaktadır. Oysaki kamusal alan, hizmet ve kaynak kullanımlarının böylesi projeler yerine uzun vadede kamunun yararını azami düzeyde gözeten ve bütüncül planlara dayalı projeler için değerlendirilmesi gerekmektedir.

İstanbul Boğazı'nın köprülerle geçilen yarım asırlık tarihi, çevresel sürdürülebilirliğin, toplumun sosyal ve adil yaşam düzenindeki dengenin, kentin fiziksel gelişimini belirleyen sağlıklı planları uygulamanın ve en çok da yakalar arasındaki erişim ve ulaşım sorunlarının karayoluna bağımlı köprü ve tüneller yaparak çözülemeyeceğini savunan, bilime dayalı haklı ve savunulabilir mücadelelerle geçmiştir. Bu mücadelenin vermeye çalıştığı mesaj son derece açıktır:

*“İstanbul’da yapılacak her türlü ulaşım yatırımında öncelik toplu ulaşımaya dayalı, yeni ulaşım talepleri yaratmayan, aksine var olan ulaşım taleplerini yöneten ve kamu yararını gözetecek nitelikte olmalıdır. Bu çerçeveden bakıldığında İstanbul’un iki yakası arasındaki ulaşım sorununun raylı sistemler üzerinden, yeni bir köprü yapılmadan sağlanmasını; kentsel planlama anlamında yakalar arasındaki istihdam-nüfus dengesini gözetecek politikaların ulaşım ayağıyla birlikte uygulanmasını gerekli görüyor ve öneriyoruz. Öte yandan 2 yıl sonra faaliyete geçirilmesi öngörülen Marmaray Projesi, gelecekteki yeni raylı sistem politikaları için üzerinde daha etkin çözümlerin geliştirilebileceği, diğer bir çözüm potansiyeliyle, yaklaşık 5 yıl sonra hizmete açılacak ve sınırlı bir karayolu tünel projesinin kalıcı bir çözüm olabileceğini iddia etmek son derece yanlıştır.”*

Avrasya Tüneli Projesi, ortaya çıkışı ve gelişim sürecindeki demokratik yönetim ve şeffaflıktan uzak yapısı yanında, kentin sağlıklı ulaşım ve planlama geleceği için etkin ve uzun ömürlü bir çözüm sağlayamayacak olması nedeniyle bilime dayalı düşünenlerin savunamayacağı bir proje niteliğindedir. Projenin çevreye ve tarihsel dokuya etkileri, mühendislik çözümleri, Boğaz ve Tarihi Yarımada trafiğine etkileri, kamu yararı ve ekonomik yapısı, hizmet sağlayacağı kesim, toplu ulaşımı geri plana iten altyapısı ve projeye dair haklı eleştiri ve olumsuz görüşlere rağmen, projenin uygulama süreci devam etmektedir.

Temeli atılmış bir proje olmasına rağmen, umuyoruz ki bu rapor ve aynı amaçla ortaya koyulan diğer çalışma ve mücadelelerle bu projenin, başta güzergah boyunca etkilenecek yerleşik halk olmak üzere, tüm İstanbul halkı, basın ve kamuoyu tarafından daha iyi anlaşılmasını sağlayarak, kitlesel bir farkındalık ve çözüme yönelik daha sağlıklı bir bilinç oluşması sürecine katkıda bulunabiliriz.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- Yeni Bir Tünel, Yeni Trafik Sorunları: İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Başlıklı Bildiri, Orhan DEMİR; 32. Dünya Şehircilik Kolokiyumu, 2008
- Mahmutbey-Kozyatağı Arası Tünel Yolu Projesi Ön Fizibilite Etüdü, Metin KÜÇÜKOĞLU; 2008
- İstanbul Boğazı Karayolu Tüneli Değerlendirmesi; Vecdi Diker Grubu Adına-H. Tahsin ÖNALP, 2007
- İstanbul Lastik Tekerlekli Araçlar İçin Yapılacak Boğaz Geçiş Tüneli Hakkındaki Rapor; İhsan SARI, 2010
- “Boğaz Karayolu Tüneli” başlıklı kurum sunumu; Ulaştırma Bakanlığı-DLH, 2009
- “İstanbul Boğazı Altından Yapılacak Lastik Tekerlekli Araç Geçiş Tüneli” başlıklı sunum; İhsan SARI, 2010
- 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu, ŞPO İstanbul Şubesi, Eylül 2010
- Tarihi İstanbul’un Yeni Sorunu: Karayolu Tüp Geçit Projesi; Zeynep AHUNBAY, 2010
- İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun Projeye Dair aldığı Kurul Kararları
- İstanbul 6 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun Projeye Dair aldığı Kurul Kararı
- İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü’nün Projeye Dair aldığı Kurul Kararları
- UNESCO’nun projeye dair resmi makamlara ilettiği görüş mektubu, Aralık 2008
- Tarihi Yarımada Yönetim Planı Taslak Raporu, Nisan 2011
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi-Ulaşım Ana Planı, 1997
- Avrasya Tüneli Projesi’ne ilişkin ŞPO İstanbul Şubesi ile ilgili Belediye ve Bakanlık Makamları arasında yapılan tüm Resmi Yazışmalar, Aralık 2009-Mayıs 2010
- <http://kats15blog.blogspot.com/>
- <http://www.avrasyatuneli.com/index.html>
- <http://www.dlh.gov.tr>
- <http://www.m5east.com.au/history>
- [http://www.ancr.com.au/M5\\_East\\_filtration.pdf](http://www.ancr.com.au/M5_East_filtration.pdf)
- <http://www.roadtraffic-technology.com/projects/a86/>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/A86\\_autoroute](http://en.wikipedia.org/wiki/A86_autoroute)
- [http://www.roadtraffic-technology.com/projects/m30\\_madrid/](http://www.roadtraffic-technology.com/projects/m30_madrid/)

## 1. DÜNYADAN BENZER KARAYOLU TÜNELİ VE TÜNEL BACASI

İngiltere'nin Liverpool kentindeki Mersey Nehri Tünelleri, Mersey Raylı Tünel, Queensway Tüneli ve Kingsway Tüneli'nden oluşmaktadır. Bu tünellerden Kingsway Tüneli 2,4 km'lik uzunluğuyla Avrasya Tüneli Projesi'nden 1 km. daha kısa (tünel uzunluğu bakımından) ve eşit sayıda şerit sayısına (2 gidiş-2 geliş) sahip bir örnek ancak tünelin havalandırma bacasının yüksekliği yaklaşık 40 m'dir (Şekil 9-10).



Şekil 9-10. Kingsway tünelinin havalandırma bacası



Queensway Tüneli ise 3,2 km'lik uzunluğuyla Avrasya Tüneli Projesi ile hemen hemen aynı tünel uzunluğuna ve aynı şekilde 4 şeritlik (2 gidiş-2 geliş) bir yol altyapısına sahiptir. Bu tüneli İstanbul'daki projeden ayıran en temel özellikler, tünel bacasının yüksekliği (40 metre), dış cephesinin mimari tasarımıyla belirlenmiş olması, ofis kullanımlarına ev sahipliği yapıyor olması ve toplu ulaşım araçlarının da (otobüslerin) tüneli kullanabiliyor olmasıdır (Şekil 11).

Şekil 11. Queensway tünelinin havalandırma bacası



Amerika Birleşik Devletleri'nin (USA) New York kentindeki 2,4 km uzunluğundaki tünelden günde 120 bin araç geçişi yapılmakta (İstanbul'daki projenin üst kapasitesi 130 bin araçtır) ve toplu ulaşım için özel şerit uygulaması sağlanmaktadır. Tünelin havalandırma bacası, kentin işlek ofis kullanımlarına uygun bir kimliğe de sahiptir (Şekil 12).



Şekil 12. Mersey Havalandırma Kulesi sit alanına komşu parselde olması nedeniyle silüete ve tarihi dokuya uyumlu bir mimari tasarıma sahiptir.

Şekil 13. New York kentindeki bir karayolu tüneline ait havalandırma bacası





Şekil 14-15. Velsler tüneline ait havalandırma bacası-Hollanda / Tamagawa Havalandırma Kulesi-Japonya

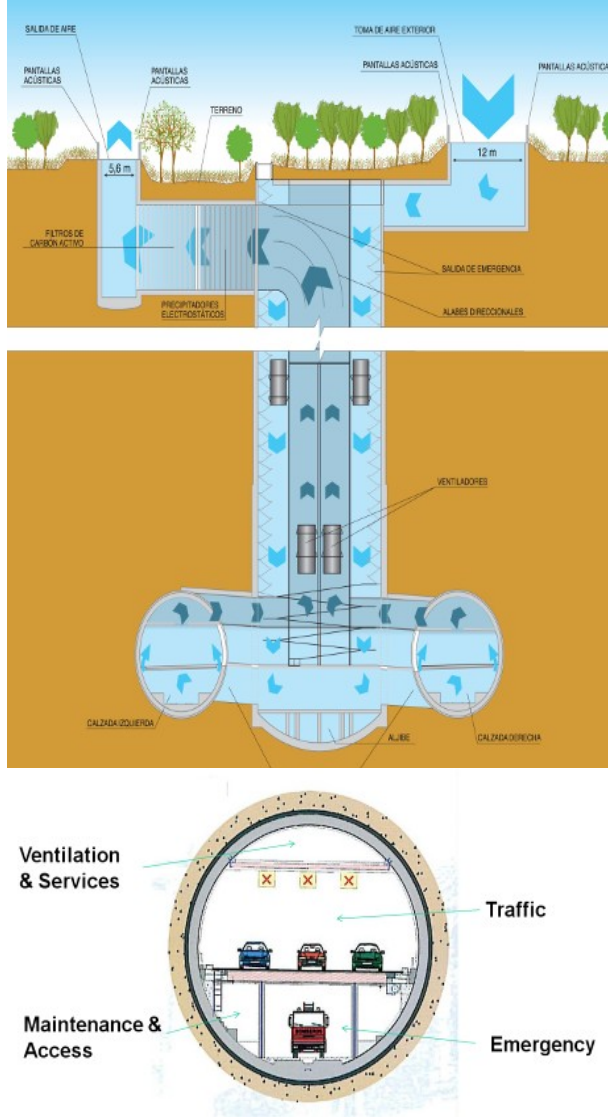


Avustralya'nın Melbourne kentinde yer alan Burnley Tüneli'nin havalandırma bacasından çıkan yoğun egzoz salımı nedeniyle bu projeye sürecin başından beri karşı çıkmış ve tünel, halkın çok sayıda eylemine konu olmuştur (Şekil 16-17-18).

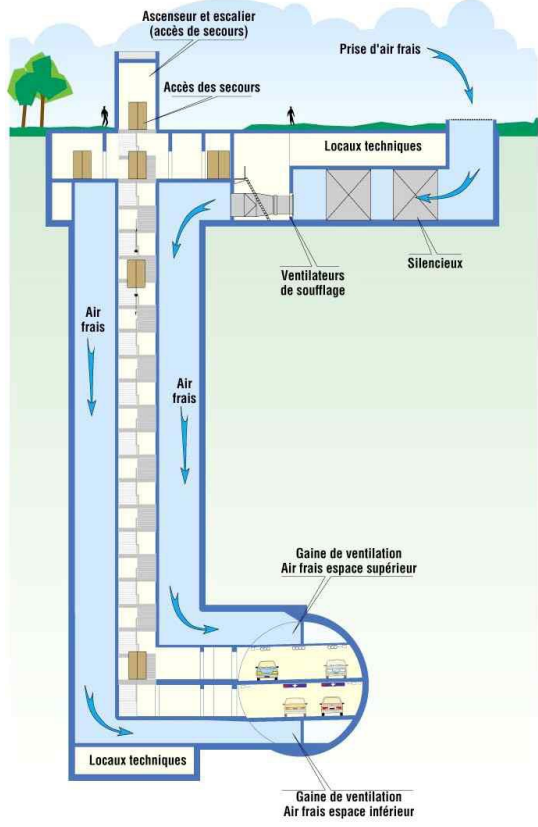


Şekil 16-17-18. Melbourne'de yer alan Burnley Tüneli havalandırma bacası, yoğun egzoz salımı ve halkın bu kirliliğe olan tepkisi

İspanya'nın başkenti Madrid'de 2007 yılında tamamlanan Madrid Calle M30 ve Fransa'nın başkenti Paris'te 2011'de tamamlanan Paris A86 tünelleri havalandırma baca sistemi bakımından Avrasya Tüneli Projesi'ne yakın örnekler olarak gösterilebilir (Şekil 19-20; Şekil 21-22.).



Şekil 19-20. Madrid Calle M30 Tüneli ve Havalandırma Bacası



Şekil 21-22. Paris A86 Tüneli ve havalandırma Bacası

## 2. 1997 YILI ULAŞIM ANA PLANI'NDA ÖNERİLEN ULAŞIM ROJELERİ ÖRNEKLERİ

**Tablo 4.26. 2010 Yılı İçin Önerilen Ulaşım Altyapısı**

<b>Raylı Sistem Projeleri</b>	
<b>Metro / Banliyo</b>	<b>Hafif Metro/Tramvay Hatları</b>
Yenikapı-Taksim-4 Levent-Ayazağa	Halkalı-İkitelli
Yenikapı-Topkapı-Bağcılar	Menekşe-Beylikdüzü
Sirkeci-Halkalı ve Haydarpaşa-Gebze Banliyo Hatlarına 3. Hat Eklenmesi	Otogar-Mahmutbey-İkitelli OSB-Olimpiyat Köyü
Boğaz Demiryolu Tüneli Geçişi	Otogar-Şişli
	Yenibosna-Atatürk Havaalanı
	Harem-Kartal-Kurtköy(Havaalanı)
	Üsküdar-Ümraniye
	Ümraniye-Kozyatağı
	Kadıköy-Bostancı
<b>Karayolları Projeleri</b>	
<b>Yeni Yollar</b>	<b>Yol İyileştirmeleri</b>
Seyrantepe K.K.-Kağıthane-Çağlıyan Kavşağı Ekspres Yolu(2x3)	E5(D100) (2x4)
Ulus(Akmerkez)-Levazım Sitesi(2x2)	Ziverbey Yolu(2x3)
Mahmutbey K.K.-Yenibosna-Sahil Yolu(2x2)	Yenibosna-K.K.-Mahmutbey K.K.s(2x2)
Mahmutbey K.K.-İkitelli K.K.(Kuzey)(2x2)	
İkitelli OSB. K.K.-Metris K.K. Hal K.K. (2x2)	
Baltalimanı Yolu(2x2)	
Tuzla-Aydınlı Yolu(2x2)	
Şile-Üsküdar Yolu(2x2)	
Pendik-Kurtköy TEM Bağlantı yolu (2x2)	
<b>Denizyolu Projeleri</b>	
Harem-Yenikapı	Yenikapı-Bandırma
Harem-Eminönü	Yenikapı-Yalova
Harem-Beşiktaş	Yenikapı-İmralı
Harem-Kabataş	Yalova-Kabataş
Harem-Bakırköy	Yalova-Kartal
Harem-Ambarlı	Yalova-Pendik
Tuzla-Yenikapı	
Kartal-Yenikapı	

### 3. KURUL KARARLARI VE UNESCO'NUN MEKTUBU

3.1.

İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.08.2009 gün ve 3191 sayılı, Projeyi içeren İmar Planı Tadilatı'nın uygun bulunmadığını aktaran kararı...

**T.C.**  
**KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI**  
İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını  
Koruma Bölge Kurulu

**Toplantı Tarihi ve No:** 19.08.2009 - 235  
**Karar Tarih ve No :** 19.08.2009 - 3191

**Toplantı Yeri:**  
İSTANBUL

**KARAR**

İstanbul İli, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararıyla Kentsel ve Tarihi Sit olarak belirlenen Eminönü ve Fatih İlçesi sınırları içinde; Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı kararıyla 'Tarihi Sit' olarak belirlenen ve daha sonra alınan İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı ile 'Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit'i Koruma Alanı' olarak tanımlanmış olan, 'Sur Tecrit Bandı' olarak anılan, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 31.01.2005 gün ve 409 sayılı kararıyla dolgu alanı nedeniyle belirsizlik olan güney sınırına açıklık getirilen, 26.10.2005 tarih ve 1371 sayılı kararıyla Zeytinburnu İlçesi sınırları içerisinde kalan bölümünde sınır revizyonu yapılmış olan alanda kalan, "İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi'ne Ait İmar Planı Değişikliği" teklifine ilişkin, Kurulumuzca alınan 22.10.2008 tarih ve 2432 sayılı karara istinaden, ilgili Kurumların temsilcilerinin katılımıyla 06.03.2009 ve 07.07.2009 tarihlerinde yapılan toplantılar sonrasında konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 2.8.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında, Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında, Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılması; ulaşım planlarının nazım planlarına paralel olarak gerçekleştirilmesi ve Marmara kıyısında sahilyolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunması hususları belirtilmiştir. Ayrıca Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları uyarınca, Kennedy Caddesi'nin Eminönü-Yenikapı arasındaki bölümündeki yoğunluğun düşürülmesi ve bu bölgede çok hızlı seyreden trafiğin azaltılması özellikle de yayının kıyıya daha güvenli ve rahat bir şekilde inebilmesini sağlamak amacıyla, Kennedy Caddesi 2.derece yol olarak gösterilmiştir. Öneri proje raporunda ise Kennedy Caddesi, tüm bu ilkeje ayrıklı olarak, 1.derece yol olarak belirtilmektedir. Boğazı geçerek, Tarihi Yarımada'da yeryüzüne çıkan, İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişine ait tünelin, yol kesiti ve ulaşım türü dikkate alındığında, iki kıta arasındaki trafik (özellikle özel araç) yükünü Tarihi Yarımada'ya taşınması toplu ulaşımı rahatlatmanın aksine araçlı ulaşımı teşvik edici olmakta ve buna bağlı olumsuzlukları (silueti bozucu, kentsel dokuyu tahrip edici etkisi ve çevre kirlenmesi) yaratması nedeniyle, Kurulumuza iletilen İmar Planı Değişikliği teklifinin uygun bulunmadığına karar verildi.

**BAŞKAN**  
Ahmet TANYOLAC

**ÜYE**  
Şevket DÖNMEZ  
BULUNMADI

**ÜYE**  
Feriün ÖZGÜMÜŞ

**ÜYE**  
Emel GERÇEL  
İST. B.Ş. BL.BŞK.TEM.

**ÜYE**  
Ahmet AYYILDIZ  
FATİH BLD. BŞK. TEM.

KATILIMCI

**BAŞKAN YARDIMCISI**  
Cafer BOZKURT

**ÜYE**  
Sırma TURGUT

**ÜYE**  
İbrahim SUBAŞI

**ÜYE**  
Hacer BAKKAL  
ZEYTİNBURNU BLD.BŞK.TEM.

İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı Projeye oy birliği ile onay verdiği kararı...

**T.C.**  
**KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI**  
İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını  
Koruma Bölge Kurulu

**Toplantı Tarihi ve No:** 20.09.2010 - 306  
**Karar Tarih ve No :** 20.09.2010 - 4110

**Toplantı Yeri:**  
İSTANBUL

**KARAR**

İstanbul İli, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 gün ve 6848 sayılı kararıyla Kentsel ve Tarihi Sit olarak belirlenen ve Kurulumuzun 17.3.2010 tarih ve 3632 sayılı kararı ile geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenen Fatih İlçesi sınırları ve Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı kararıyla "Tarihi Sit" olarak belirlenen ve daha sonra alınan İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı ile "Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit'i Koruma Alanı" olarak tanımlanmış olan, "Sur Tecrit Bandı" olarak anılan, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 31.01.2005 gün ve 409 sayılı kararıyla dolgu alanı nedeniyle belirsizlik olan güney sınırına açıklık getirilen, 26.10.2005 tarih ve 1371 sayılı kararıyla Zeytinburnu İlçesi sınırları içerisinde kalan bölümünde sınır revizyonu yapılmış olan alanda kalan, "İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilat" teklifine ilişkin, Kurulumuzca alınan 19.08.2009 tarih ve 3191 sayılı kararın incelenerek söz konusu kararda değinilen hususların irdelendiği, Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün 07.12.2009 tarih ve B.11.0.DLH.0.12.00.02/17745 sayılı yazısının ekte iletildiği, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün 09.12.2009 tarih ve B.16.0.KVM.0.11.03.00/34.00.72/232811 sayılı yazısı ve konu hakkında hazırlanan 16.12.2009 tarih ve 999 sayılı Müdürlük raporu okundu, ekleri incelendi, yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi güzergahının, Kurulumuz görev alanında kalan (Sarayburnu-Çatladıkapı, Yenikapı ve surdışında Kazlıçeşme) kısmında;

1. Teknik alt yapı projesi olan söz konusu projede kamu yararı göz önünde bulundurularak, yukarıda belirtilen alanlarda, İstanbul'daki üniversitelerin birinin mühendislik fakültesi, uygulamalı jeofizik anabilim dalında görevli, konusunda deneyimli uzmanlar tarafından uygun bulunacak metotlarla (jeoradar veya jeomanyetik veya jeoelektrik) arkeojeofizik çalışması yapılmasına, sözü geçen uzmanlarca onaylanacak arkeolojik değerlendirmeleri de içeren çalışma raporlarının Kurulumuza iletilmesine, bu raporların sonuçlarına göre arkeolojik buluntu çıkma olasılığı bulunan yerlerde, olası buluntular proje gereği yapılacak olan hafriyat kotunun üzerinde kalıyor ise, bilimsel kazı niteliğinde sistematik arkeolojik kazıların Kurulumuzca görevlendirilecek arkeolog ve sanat tarihçisi denetiminde başlatılmasına, kazı raporlarının Kurulumuza iletilmesine, kazı alanlarında inşaat faaliyetine kazı çalışmalarının bitirilmesinden sonra Kurulumuz onayı ile başlanabileceğine,
2. Havalandırma bacası yüksekliğinin 5 metreyi geçmemesinin ve baca çevresindeki hava emisyon değerlerinin standartlarda belirlenen limitlerin altında kalmasının sağlanmasına,
3. Proje güzergahında daha önceden Kurulumuzca onaylanmış olan proje ve planlar dikkate alınarak gerektiğinde düzeltmelerin yapılmasına,



**T.C.**  
**KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI**  
İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını  
Koruma Bölge Kurulu

**Toplantı Tarihi ve No:** 20.09.2010 - 306  
**Karar Tarih ve No** : 20.09.2010 - 4110

**Toplantı Yeri:**  
İSTANBUL

**KARAR**

4. İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı teklifinin diğer kurulların sorumluluk alanında kalan kısımların da ilgili kurullarca uygun görülmesi halinde,

sunulan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı'nın, ekli paftalarda belirtilen, Kurulumuz sorumluluk alanında kalan bölümlerin uygun bulunduğuna karar verildi.



**BAŞKAN**  
Ahmet TANYOLAÇ  
İMZA

**BAŞKAN YARDIMCISI**  
Cafer BOZKURT  
İMZA  
(KARŞI OY)

**ÜYE**  
Şevket DÖNMEZ  
İMZA

**ÜYE**  
Sırma TURGUT  
BULUNMADI

**ÜYE**  
İbrahim SUBAŞI  
İMZA

**ÜYE**  
Funda ÖZTÜRK  
KERESTECİOĞLU  
BULUNMADI

**ÜYE**  
Mustafa ÖZER  
İMZA

**ÜYE**  
Cem ERİŞ  
İST. B.Ş. BL.BŞK.TEM.  
BULUNMADI

**ÜYE**  
Ahmet AYYILDIZ  
FATİH BLD. BŞK. TEM.  
İMZA

**ÜYE**  
Hacer BAKKAL  
ZEYTİNBURNU BLD.BŞK.TEM.  
İMZA



İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun projeye onay verdiği 11.10.2010 gün ve 1817 sayılı kararı...

T.C.  
**KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI**  
İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını  
Koruma Bölge Kurulu

Toplantı Tarihi ve No: 11.10.2010 – 227  
Karar Tarih ve No : 11.10.2010 – 1817

Toplantı Yeri  
İSTANBUL

**KARAR**

İstanbul ili, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla bir bölümü kentsel ve tarihi sit, bir bölümü kentsel arkeolojik sit olarak tanımlanan ve Bakanlar Kurulu'nun muhtelif kararları ile belirlenen Yenileme Alanı içerisinde bulunan, bir bölümü Tarihi Yarımada'dan geçen İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesine ilişkin Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün 24.09.2010 tarih ve B.11.0.DLH.0.12.00.02/015798 sayılı yazısı; Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün 07.10.2010 tarih ve B.11.0.DLH.0.12.00.01/016502 sayılı yazısı ile 08.10.2010 tarih ve 683 kayıt numaralı Müdürlük raporu okundu, ekleri incelendi, yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Güzergahının Kurulumuz sorumluluk alanında kalan bölümünün prensip olarak uygun olduğuna, güzergaha ilişkin iletilen paftaların belge olarak kabulüne;

- Sur, sahil yolu ve dolgu alanlarının mevcut durumu ile söz konusu alanların İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Güzergahı ilişkisini gösteren kesit çizimleri ile Güzergahın Kurulumuz sorumluluk alanında kalan bölümüne ilişkin hazırlanacak projenin Kurulumuza iletilmesine;
- Korunması gerekli kültür varlığı taşınmazların koruma sınırı göz önüne alınarak güzergah hattının revize edilmesine;
- Gişe binalarına ilişkin uygulama projesinin Kurulumuza iletilmesine;
- Kamu yararı göz önünde bulundurularak söz konusu teknik altyapı projesinde Kurulumuz yetkisinde bulunan alanlarda, İstanbul'daki üniversitelerin birinin mühendislik fakültesi uygulamalı jeofizik anabilim dalında görevli, konusunda deneyimli uzmanlar tarafından uygun bulunacak metotlarla (jeoradar veya jeomanyetik veya jeoelektrik) arkeojeofizik çalışması yapılmasına, sözü geçen uzmanlarca onaylanacak arkeolojik değerlendirmeleri de içeren çalışma raporlarının Kurulumuza iletilmesine; kazı yapılması gerekli görülen alanlarda İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü denetiminde arkeolojik kazı çalışması yapılmasına ve kazı sonucu bilgi ve belgelerin etaplar halinde Kurulumuza iletilmesine;

Karar verildi.

**G.BAŞKAN**  
Mehmet ERDAL  
İMZA



**G. BAŞKAN YARDIMCISI**  
Abdurrahman ÖZDİL  
İMZA

**ÜYE**  
Prof. Dr. Oğuz CEYLAN  
İMZA

**ÜYE**

**ÜYE**  
Adil BAYRAM  
İMZA

**ÜYE**  
Doç. Dr. Nur URFALIOĞLU  
İMZA

**ÜYE**  
Dr. İsmail KARAMUT  
İMZA  
(KARŞI OY)

**ÜYE**  
Muzaffer ŞAHİN  
İST.B.BEL.BŞK.TEM  
(BULUNMADI)

**ÜYE**  
Mustafa ÇİFTÇİ  
FATİH BEL.BŞK.TEM  
(BULUNMADI)

**ÜYE**  
Zeynep KIZILTAN  
İST.ARK.MÜZ.MÜD.TEM.  
(BULUNMADI)

UNESCO Dünya Miras Direktörü Francesco Bandarin tarafından Tarihi Yarımada Yenileme Alan Yönetimi Başkanlığı'na ve Türkiye'deki ilgili tüm diğer üst düzey ve yerel kurumlara gönderilen görüş mektubu...



United Nations  
Educational, Scientific and  
Cultural Organization

Organisation  
des Nations Unies  
pour l'éducation,  
la science et la culture

Organisation  
des Nations Unies  
pour l'éducation,  
la science et la culture

Объединенные Нации  
для образования,  
науки и культуры

الأمم المتحدة  
للإدارة والتعليم والثقافة

UNESCO

Culture Sector

H. E. Mr Ali Tinaz Tuygan  
Ambassador Extraordinary and  
Plenipotentiary, Permanent  
Delegat  
Permanent Delegation of Turkey to  
UNESCO  
UNESCO House

31 December 2008

Ref.: WHC/74/1322/TR/JSW

Subject: ~~State of Conservation of the Historic Areas of Istanbul~~

Dear Ambassador,

We have noted with some concerns information we received on the state of conservation of the World Heritage Site of the Historic Areas of Istanbul, inscribed in 1985, as follows:

1. **Demolition of several historic timber houses**, apparently by fire, situated in the World Heritage area of Süleymaniye. Please find enclosed 6 photographs of the houses.
2. As per the enclosed article published in the national news paper Cumhuriyet, dated 24 July last, the Istanbul Metropolitan Municipality opened a tender for the construction of the **new metro bridge across the Golden Horn**. I would like to remind the Turkish authorities concerned that the 2008 UNESCO/ICOMOS reactive monitoring mission on site considered that any design with pylons will adversely affect the setting and visual integrity of the Süleymaniye Mosque, the single most important Ottoman-period monument in the city, and of the Historic Peninsula in general, and that the design of a slender, flat, bridge should be prepared as an alternative project. The mission therefore recommended that an Environmental Impact Assessment of any bridge project on the value of the World Heritage property should be prepared and transmitted to the World Heritage Centre before 1st February 2009. As you are well aware, the recommendations of the mission were also endorsed by the World Heritage Committee at its 32<sup>nd</sup> session (Quebec City, July 2008). We are confident that the concerned authorities will take due account of those recommendations and hope that the report requested by 1st February 2009 will reflect these changes.
3. The Centre was also informed of the approval by the national authorities of a **tunnel project for motor vehicles connecting the Historic Peninsula with the Asian shore** and that its construction works will start shortly. However, I would like to recall that the 2008 mission considered that this tunnel could result in a disastrous increase traffic pressure on the World Heritage site. We therefore strongly suggest that a careful traffic impact assessment on the World Heritage site be carried out, before any irreversible decision is taken by the authorities. Furthermore, the mission recommended that a Traffic/Transport Plan be

prepared as a component of the overall World Heritage Management Plan and submitted to the World Heritage Centre by 1st February 2009.

We would be pleased if you could forward this information to your national authorities and provide us with their comments on these matters into the report due by 1 February 2009 from the Turkish authorities. A copy of this letter is also sent to ICOMOS International, for their information.

May I take this opportunity to thank you for your co-operation and for your support in the implementation of the World Heritage Convention.

Please accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

---

Francesco Bandarin  
Director  
World Heritage Centre

Cc: ICOMOS  
National Commission of Turkey for UNESCO  
Ministry of Culture, Turkey  
Istanbul Metropolitan Municipality  
Site Manager



Tarihi Yarımada'daki bir ulaşım projesi kazısında  
kent tarihini 6 bin yıl geriye götüren kalıntılardan...