

KÖKTÜRK EROL, “Kent ve Ulaşım Forumu”, *Today’s Metropol Dergisi*, Yıl: 1, Sayı: 2, Nisan 2007, s: 92-101.

**METROPOL KENT KÜLTÜRÜ ve YÖNETİMİ DERGİSİ  
-FORUM-**

**KENT ve ULAŞIM**  
26.03.2007

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK-** Hepiniz hoş geldiniz. Metropol dergimizin ikinci sayısının forum bölümünü gerçekleştirmek üzere bir araya geldik. Konumuz, “Kent ve Ulaşım”. Dergimizin birinci sayısında, birçok köşe yazarımız da bu konuyu ele aldı. Polemik konusu da, sayın Başbakanın İstanbul’da vize uygulaması ve plakalarla ilgili önerisiydi. Dergimizde, Dolayısıyla, ulaşım, dergimizin bundan sonraki sayılarının da önemli konularından bir tanesi olacak.

Ulaşım konusu kuşkusuz yaşamımızın bir parçası. Kentlerde yaşayan insanlar olarak, bunun yansımalarını değişik biçimlerde görüyoruz. O nedenle, bu konuyu siz uzmanlarla ele almak istedik. Katıldığımız için, kabul ettiğiniz için teşekkür ediyoruz.

Ergun Hocam, ben de bu foruma hazırlanırken, birçok kaynağı incelemeye, okumaya çalıştım ve gördüm ki, son iki yıl içinde, 2005-2006 yılları içinde, büyük kentlerimizin hepsinde bir ulaşım sempozyumu, paneli mutlaka yapılmış; yani İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana, Antalya... Bunların hepsinin sonuç bildireleri var ve bunu incelediğimiz zaman, neredeyse hepsinde sorunun saptanması, öneriler vesaire birbirleriyle örtüşüyor.

Hemen şunu sormak isterim: Söylenecekler söylenmiş gibi görünüyor da, çözüm yok, sorun sürüyor... Neden çözümsüzlük? Önce bunu sizden dinlemek isterim. Çözüme geleceğiz, ama öncelikle çözümsüzlüğün ana nedeni ne?

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Sanıyorum, en son söylememiz gereken şeyi en baştan istiyorsunuz.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Evet, birazcık öyle.

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Bana göre, çözümsüzlüğün nedeni şu: Şu an İstanbul’la özel söyleyeyim, ama diğer kentler için de geçerli bu laf; İstanbul özelinde, İstanbul için yapılmış bir yığın çalışma var. İstanbul’daki tüm üniversitelerin ve ilgili uzmanların, üniversite dışından uzmanların da katıldığı Ulaştırma Şûrası çalışmaları var, yer yer özel planlama çalışmaları var, yani bölgesel çalışılmış ulaştırma planları var. Maalesef, son 10 yıldır İstanbul’da yapılan ulaştırma yatırımlarının hiçbirisi, ne Ulaşım Şûrası raporlarında, ne de diğer planlarda var. Bu yaklaşım, sorunun kaynağını oluşturuyor... Sorunuzun doğrudan cevabı bu. Üstelik, İstanbul’un dışından gelen emirlerle yapıyor bunlar.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Genellemeye çalışırsak, bu sorun yalnızca bir büyük kent sorunu mudur?

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Bütün kentlerin sorunu haline geliyor. Yalnız, burada bir şeye işaret etmek lazım. Doğru kavram “Ulaşım sorunu”... Fakat şu an büyük kentlerdeki çözüm yaklaşımı ulaşım sorununu çözmeye yönelik değil, trafik sorununu çözmeye yönelik. Bu da dünyada başarılammış bir olay. Şu anda İstanbul’da yapılan yatırımların tümü, karayolu trafiğini çözmeye

yönelik yatırımlar. İstanbul'da bir büro var; yüzlerce akademisyenin çalıştığı, uzmanın çalıştığı bir büro var, İstanbul Metropolitan Plan Bürosu. Benim bildiğim kadarıyla, şu an uygulanan projelerin önemli bir bölümüne onay vermiyorlar. Onay vermediği için, o gruptan ayrılan meslektaşlarımı tanıyorum ben.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Bildiğim kadarıyla İstanbul'un Çevre Düzeni Planı üçüncü Boğaz Köprüsü'nü öngörmüyor; ama bir taraftan, "Üçüncü Boğaz Köprüsü yapılacak" deniliyor. Bu bir çelişki değil mi?

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Tabii ki çelişki. Sözünü ettiğin köprü, sözünü ettiğim planlarda yok ve bir emirle yapılmaya kalkıyor. Sizce, üçüncü köprü yapılacak mı?

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Bir kere, şunu belirtmem lazım: Bu işlerin hiçbir emirle olmaz; yani emirle filan yapılmıyor hiçbir şey. İlk önce bunun altını çizelim. Eğer bu bir köprüyse, onunla ilgili kurallara göre olur. Hocam müsaade ederse, onun adına bunu bir düzeltirim.

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Bir sene önce böyle bir projenin adı bile yoktu (İstanbul Tünel Projesiyle ilgili paftayı gösteriyor). Hiçbir planda, raporda, hiçbir çalışmada, hiçbir yerde gösteremezsin bunu. Mart 2006'da böyle bir proje gündemde değildi. Hangi plana dayanıyor? Nasıl emirsiz yapıldığını anlamıyorum?

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Bir kere, emirle olmadığını altını çizelim. Buradaki ulaşım işlerini yöneten kim? İstanbul Belediyesi... Ama tam olarak değil zaten. Ulaşım konusunda yetkilerin dağılımı söz konusu. Yani bir problemin çözümü için de tek yetkili kurum yok. Bir raylı sistem söz konusu olduğu zaman, belediyeyi ilgilendiriyor ve Ulaştırma Bakanlığını ilgilendiriyor, birçok kurumu ilgilendiriyor. 2001 yılında İstanbul'da yapılan Ulaşım Şûrasında ortaya çıkan ortak akıl sonucu ve Şûradaki değerli hocalarımızın desteğiyle verdiğimiz kanun teklifi de şu anda Genel Kurulda görüşmeyi bekliyor.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Hangi kanun teklifi?

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - İstanbul Ulaşım Genel Müdürlüğü'nün Kurulmasına İlişkin Kanun teklifi. İstanbul Belediyesinin Metropolitan Planlama Merkezi, Belediyeye bir proje üretmek mecburiyetinde. Ulaşım Ana Planını güncelleştirmeleri lazım. Bir kere, şunu söyleyeyim: İstanbul'un ulaşım sorunu İstanbul'dan çözülmez; ülke genelinde düşünmek lazım. Elimizde, uygulanabilir bir planımız, dokümanınız olmadığına, elinizde böyle bir bilimsel dosyanız olmadığına göre, güncelleşmiş bir planınız olmadığına göre, ancak oradaki yanlışlıklara kısa vadeli çözümler getirebilirsiniz. O zaman, Belediye, danışmanlardan hizmet alır almaz, o ayrı; ama bu sefer diyor ki, "Aman, ben, bu ulaşım sorununu nasıl çözeceğim? Dört tünel yaparsam bu işi çözeceğim, şu kavşağı yaparsam çözeceğim." Tabii ki bunların bir sonuç vermediğini rahatlıkla söyleyebiliyoruz; çünkü yaptıkları kavşak veyahut da bir başka yol kendi trafiğini üretiyor, yani bir müddet sonra o yol tıkanmaya başlıyor.

Şunu açıkça söyleyeyim: Bu yıl bir plan hazırlarsak, 2 yıl içinde 200 kilometre metroyu öngörürsek orada, bu gerçekleşmez. Çünkü bunun sadece bilimsel değil, ayrıca bir de finansman ayağı var... Yani yapmış olduğunuz plan teorik olduğu kadar, uygulanabilir de olacak. Bunları hazırladığımızda, İstanbul işte o zaman kurtulmuş olacaktır. Aksi takdirde bir sonuç elde etmek mümkün değil.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - 26 Kasım tarihli gazetelerden bir başlık okuyayım size: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanımız, "İstanbul'un trafik kördüğümü böyle çözülecek" diye bir açıklama yapıyor ve arkasından diyor ki, "İstanbul kent bütçesinin yüzde 60'ını ulaşım problemine ayırdık" ve ardından da çözüm projelerini sıralıyor. Bütçenin yüzde 60'ı çok ciddi bir rakam... Siz, "Planlama büromuz var" diyorsunuz. Ama meslek odaları, yapılan o planı yargıya taşıdılar. Böyle bir sorunumuz var. Acaba, bu kentle ilgili çözümlerde uzlaşma arayışında sıkıntılar mı var?

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Bakın, o planlama bürosunun çalışmasına uymuyorlar. MUSTAFA Bey, bir taraftan her şeyin kuralına göre yapıldığını, planların güncelleşmesinden falan bahsetti; ama öte taraftan sonra bir itirafta bulundu. Şu anda İstanbul'da bilimsel bir ulaşım dosyası yok. İkincisi, tekrar söylüyorum, bir yerde bu tür planlar trafik sorununu çözmeye yöneliktir.

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - O zaman, burada en etkili cümlemi söyleyeyim: Bence, İstanbul'un ulaşım sorunu bu düşünce sistemiyle çözmemiz hiçbir şekilde mümkün değil. Ben, yaklaşık 25 senedir bu işle ilgileniyorum. İstanbul'un ulaşım sorununu çözmek isteyen iki grup var: Bir, bilimsel esaslardan uzak birtakım bilgilerle şuraya kavşak, tünel vesaire yapıp çözmeye çalışanlar. Bir de, değerli hocamın içerisinde yer aldığı grup var ki, onlar da, "Planlar yapalım, toplu ulaşım, raylı sisteme ağırlık verelim" vesaire gayet güzel teorik açıklamalar sunuyorlar. Ama burada olayın bir başka yönü, en önemli yönü gözden kaçıyor, ki o da şu: Siz, İstanbul'un ulaşım talebini durdurmadan bu işi çözemezsiniz. Bakın, şu anda İstanbul'un olması gereken mevcut trafiğine göre, taleplerine göre, diyelim ki şu anda 320 kilometrelik bir metro gerekiyor. Daha ortada bu yokken, siz, ha bire 300-400 bin nüfus getiriyorsunuz, ha bire trafiğe bu kadar araç çıkıyor. Bunu durdurmak mecburiyetindediniz.

Dolayısıyla, derginize benim ağzımdan girecek cümle şu olmalı: İstanbul'a göçü önlemeden, ulaşım taleplerini durdurmadan, İstanbul'un ulaşım sorununu, trafik sorununu çözemeyiz. Çünkü yapmış olduğunuz metro yetersiz... Tamam, kavşaklar yanlış, tünel yanlış, onu anladık. Ama burada sadece raylı sistem yaparak çözmeyeceğiz meseleyi, bir taraftan da o talebi durduracağız. İşin püf noktası o.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - İsmail Bey, siz, yalnızca İstanbul'da değil, İzmir'de, Gaziantep'te de görev yaptınız, şimdi, İzmit'tesiniz, hep bu işin içindediniz. Resmi görevleriniz oldu... Nasıl görüyorsunuz sorunu?

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR (İstanbul Büyükşehir Belediyesi APK Eski Daire Başkanı)** - Hep kent içi ulaşım ile uğraştım. Her şeyden önce şunu söyleyelim: Bir kere, bölgesel bakılması, merkezden bakılması, bu duruma yönelik olarak genel önlemler alınması doğru. Bu, tek boyutlu bir şey değil; arazi kullanımından da söz etmek gerekir. Ancak, bunların hiçbirisi yapılmadan, ulaşımı çözmek için, aslında trafiği çözmek için yapılanların tamamen trafiği yoğunlaştıracak yapılar olduğunun da altını çizmeliyim. Yani bu yapılanlar, mevcut durum içinde çözüm olarak lanse edilenler aslında çözüm değil. Ne ulaşım, ne de taşıt trafiğine çözümdür. Şu anda yapılanların hepsi taşıt yoğunluğunu artırıyor. Mustafa Beyin de söylediği gibi, yeni trafik doğuruyor ve bilimsellikten uzak olduğu için de yoğunluk artmaya başlıyor. Bunlar hep bilimsellikten uzak şeyler. Yapılan her bir katlı kavşak sorunu daha da ağırlaştırıyor.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Yani kentlerimiz yönetilemez bir noktaya doğru gidiyor.

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - Trafik yönetilemiyor. Kentleri demiyorum; ama trafik yönetilemez bir noktaya geliyor. Bu kesin. Yapılanlarla daha da vahimleşiyor. Bunları üç sene evvel söyledik, bugün de söylüyoruz, üç sene sonra daha da vahim bir hal alacak. Yani bugün yapılanların hiçbirisi çözüm değil. Yedi tepeye 7 tünel. Her bir noktası sorun, her bir bağlantı noktası vahim.

Ulaşım Ana Planı yapılmalı, bunu inkar edemeyiz. Ama politikacıların vermesi gereken birtakım güçlü kararlar var, yumruk vurulması gereken kararlar var. Şöyle ki: Bugün, Londra Belediye Başkanı, çok radikal bir kararla, kent merkezinde, Londra gibi bir kentte, kent merkezindeki trafiği azaltmak için önlemler aldı. Özel araçlara yüksek bir fiyat politikası uyguluyor. Ama şunu söyleyeyim: Bu, ulaşımı zorlaştırmak için değil; insanların ulaşımını kolaylaştırmak için uygulanan bir politika. Bu kesin. Çünkü oradan elde ettiği parayı yine insanların hizmetine sunarak, toplu taşımacılıkta, toplu taşımacılık yatırımında kullanıyor. Bugün öğreniyorum ki, daha da radikal kararlar almaya çalışıyor. Yani bu bir yanıla politik cesaret işi. Ama bunun sonucunda çözüm vardır. Böyle ulaşım politikasına yönelik kararlar, başta İstanbul, Ankara olmak üzere, Türkiye'nin bütün kentlerinde alınmak zorundadır aslında.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Neden alınmıyor?

**Dr. İSMAIL HAKKI ACAR** - Bu, politik irade gerektirir, cesaret gerektirir. Ben, bugüne kadar çalıştığım Belediye Başkanlarının birçoğunda gördüm bu cesareti. 1994 yılından sonra yapılanlar teknik olarak doğru değil. Kavşak çözümleri inanılmaz rahatsız edici ve yanlış. Çok önemli bir şey söyleyeceğim: Özellikle Kasım ayı sonunda ortaya çıkan, Havaalanı'na giden D-100'de inanılmaz trafik kazaları oluyor. Bu, tamamen teknikten yoksun tasarımlar nedeniyledir. Birkaç ay içinde yüzden fazla insan kaybettik o yolda.

Bugün, Avrupa Kentsel Şartı bir şey koydu, bütün dünya da buna yöneliyor. Diyor ki, "Özel araba kullanımını azaltacak, sınırlandıracak önlemler alınacak." İkincisi, "Toplu taşımacılık veya otomobile alternatif olacak taşımacılık sistemleri öne çıkartılacak" diyor. Üçüncüsü, "Olabildiğince insanlara yönelik mekânlar hazırlanacak" diyor. Dördüncüsü de, "Bu üç tane şeye yönelik olarak insanlar eğilecek" diyor. Bu, bugün için dünyanın kabul ettiği ve de çoğu ülkenin artık bu tarafa yöneldiği politikalar. Dünyada uygulamış kentler var. İstanbul'un kurtuluşu için, politikada anlaşmak gerekir. Bu doğrusa, bu şekilde yapmamız lazım, ona göre hareket etmemiz lazım.

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Son 3 yılda, 46 kilometreyle devralınan metro şu anda 72 kilometresi yapılmış metro, 54 kilometresi ihale aşamasında. Dönem sonu, yani 2009'da İstanbul metrosu Yenikapı'ya ulaşacak, İstanbul genelindeki raylı sistem yapımları 140 kilometreyi bulacak. 2012'deki toplam metro uzunluğu 240 kilometre. Yani bu bir rekor. Burada söylediğim rakamları muhakkak hocalarımız da kabul edecektir. Bu bir rekor. Ama bununla olmuyor sadece. Yani İsmail Beyin söylediği çok doğru; bir ulaşım politikamız olacak. Sadece İstanbul için değil, ülke genelinde olacak, bölgesel politikamız olacak. Bunların hepsi birbirini tamamlıyor.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Toplantılar yapmış, öneriler geliştirmiş bir birliğin, TMMOB'nin bir Odasının İnşaat Mühendisleri Odasının İstanbul Şube Başkanı olarak Cemal Gökçe'ye yönelmek istiyorum: Meslek Odalarının sözünün dinlenmemesinin nedeni nedir? Meslek odaları olmayacak çözümler mi öneriyor? Neden önerileri yöneticilerimizin hoşuna gitmiyor, neden bir işbirliği yapılamıyor?

**CEMAL GÖKÇE (İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı)** - Tartışmaları zevkle dinledim. Öncelikli olarak, işin felsefesini doğru koymak lazım. İşin, güvenlik, kalite, çevre, ekonomi boyutlarının yanında sosyal ve toplumsal tarafını da dikkate alan bir bakış çerçevesinde problemi çözmeye yönelmiyorsan, yani yapacağın planları bu noktaya oturtmuyorsan, yapacağın çalışmaların insan özneli olma şansı yok.

Bugün gelinen noktada, gerek İstanbul açısından, gerek ülke açısından, ulaşımın, ulaştırmanın problemleri bir noktaya oturmuş olması, bu öngörülerin dışında, belli bir planlama, belli bir bilimsel öngörü çerçevesinde oluşturulacak planlamaların değil; proje bazlı yönlendirmelerin bugünkü İstanbul'un ulaştırmasını veyahut benzeri kentlerin ulaştırmasını bu noktaya getirdiğini söyleyebilirim. Çünkü ulaşım ile ilgili olarak, kentlerde arazi kullanımında getirilen yoğunluk ne kadar fazla ise, trafik yoğunluğunun da o kadar artacağını bilmek gerekir.

Kent içi ulaşımında öncelikli hedefin, taşıtların değil, insanların taşınması olduğu; Ulaşım Ana Planının, kent nazım ve imar planlarıyla bir bütün olarak ele alınarak planlanmasının gerekliliği; Ulaşım Ana Planı, kentte yaşayan insanların oluşturduğu yerel örgütlenmelerle meslek odaları, üniversitelerin ilgili bölümleri, merkezi yönetimin ilgili temsilcilerinin katılımıyla, bilim, teknoloji ve hukukun üstünlüğü esasına dayalı olarak, mutlaka denetime açık olarak düzenlenmeli. İstanbul'un kent içi ulaşımının yönetimi mutlaka tek merkezli, ilgili birimlerle koordineli bir şekilde, demokratik bir anlayışla yönlendirilmeli. Yaşama geçirilmesi düşünülen projeler kamuoyuna zamanında duyurulmalı ve yeterli bilgiyi içermeli.

Bilindiği gibi, 2006 yılının Kasım ayı içerisinde, Sayın Belediye Başkanımız Kadir Topbaş, "İstanbul'un ulaştırmasını çözebilme şansımız yok. Ey merkezi Hükümet, imdadımıza yetişin!" dedi. Yine Sayın Belediye Başkanımız, "Yedi tepeye yedi tüneli" gündeme getirdi. Bunun maliyeti de önce 1.5 milyar dolar olarak açıklandı. Yanılmıyorsam, İstanbul'un yedi tepesine yapılacak olan 32 tüneli, toplam 78

kilometrenin, İstanbul'un ulaştırmasını önemli ölçüde rahatlatacağını, öncelikli olarak bunun maliyetinin 1.5 milyar dolar olduğunu, arkasından 2.5 milyar dolar olacağını söyledi. Bizse bunu 3.5-4 milyar dolara ulaşacağını söylüyoruz... Bu projenin herhangi bir fizibilitesi, herhangi bir projesi yok. Bu proje ihale edildi. Açık, şeffaf bir çalışma olmadığı için, neyi, neye göre ihale ettiklerini bilmiyoruz. Ama hemen şöyle bir soru soracağım Mustafa Beye: Bu projeye ilgili bir karotluk zemin etüdü var mı? Bildiğim kadarıyla yok.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Bu tüneller son zamanlarda İstanbul ulaşımıyla ilgili önemli bir çözüm alternatifi olarak ortaya konuluyor. Öyle midir gerçekten?

**CEMAL GÖKÇE** - Kesinlikle değil. Neden değil? Zaten başka bir nokta daha var. Başından beri söylüyoruz; bunlar otomobil trafiğine yönelik yatırımdır, otomobil trafiğini artırır. İşin daha kötü bir tarafı var: Siyasi iradenin başka bir düşüncesiyle bunun çelişik olması. Başbakan, "İstanbul'a göçü önlemek için vize koyalım, trafiği rahatlatmak için tek ve çift plaka yapalım" diyor bir taraftan, bir taraftan da otomobil trafiğini arttıracak yatırımların önünü açıyor. Bu, tamamen çelişik düşünceler ve projeler.

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - İstanbul Büyükşehir Belediyesi, dünya çapında bir uzmanı getirdi, bir hafta seminer verdirdi burada. Söylediği şey, "Kesinlikle katli kavşaklardan kaçınım" şeklindeydi. Bu bir uzman görüşü. Bunu tartışalım. Ben, bilimselliği tartışmak istiyorum, yani doğru politikaları koymak istiyorum.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - İsmail Beyin söz ettiği o toplantıdan notlar var elimde. Bu toplantıda, sözü edilen uzman Prof. Dr. Vukan Vuchic, kentsel planlama ve ulaşım planlaması arasındaki ilişkiyi vurguluyor bir taraftan, insan merkezli planlamadan söz ediyor, yaya lobisinin petrol ve araç lobisi karşısında gücünü arttırmasından söz ediyor, kent merkezlerine arabaların sokulmamasından ve otopark politikalarıyla trafik sıkışıklıklarının önlenmesinden söz ediyor, ulaşım sistemleri arasındaki rol dağılımından söz ediyor, özel araçları teşvik edici olmayan politikalardan söz ediyor ve İstanbul'daki gözlemlerine değinerek, yatırımların en çok karayoluna aktarıldığını, kent sakinlerinin karayoluna bağımlı duruma getirilmiş olduğunu söylüyor.

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Bir kere, ülkenin en önemli problemi, İstanbul'un en önemli ulaşım problemi, bölgesel kalkınmışlığın giderilememesi. Ağrı'daki vatandaşın orada karnı doysa, niye buraya gelip de bir gecekondu bulup yaşasın.

Hakikaten, çok üzülerek şunu görüyorum: Kendimi saymıyorum, şuradaki üç kişi, "Türkiye'de ulaşım konularına hiç önem verilmiyor, ulaşım uzmanlarına danışılmıyor" diyor. Şunu söyleyeyim: Türkiye'de ulaşım konusunu çok iyi bilen kaç tane isim sayabiliriz? Dönüp dolaşıp, "Ulaşım uzmanlarına danışılmıyor" deniliyor. Ulaşım uzmanı nerede? Teorisi, pratiği uygun olacak 30 tane ulaşım uzmanı sayamam. Burada bu insanları yetiştirmemişiz, bölgesel kalkınmışlığı önleyememişiz, ondan sonra geliyoruz, bugüne göre bir kesit alıyoruz sadece, diğer konulara hiç bakmıyoruz, ondan sonra da "Biz bunu nasıl çözeceğiz?" diyoruz.

Bir kere, Ulaşım Ana Planının olabilmesi için, önce arazi kullanımını bir disiplin altına getirmemiz lazım. Bunu planlayamazsanız, oradaki taleplere hangi sistemi koyarsanız, onu kaldırmaz.

Bakın, burada kendi aramızda anlaşamıyoruz. Yani ulaştırma konusunda eğitim almış bir kişiye burada bir şey anlatamadıktan sonra, Belediye nasıl anlatacak? Siz şimdi orta şeride de itiraz edersiniz, "Niye ortadan otobüs yolu yapıyor?" diye. Birçok kişi ona da itiraz edecektir.

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - Türkiye'nin bir şanssızlığı var; karayolu projesi yapanlar bu dönemde kent içinde yolları da projelendirmeye başladılar. Çünkü kent içi yol alanıyla ilgili projeci hemen hemen yok. Kent içi standartlarla şehirlerarası yol standartları çok farklı. Ancak, maalesef, tasarımcı arkadaşlarımız bunu kent içi standartlarda değil; şehirlerarası standartlarda yaptılar ve bundan dolayı da ciddi sıkıntılar çıkmaya başladı.

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU** - Mustafa Bey, ulaştırma uzmanından söz ediyor bana. Belediyede, Sözen zamanında kurulmuş olan kadrolar darmadağın edilmiş... Kaç tane ulaştırma uzmanı var Büyükşehir Belediyesinde; sıfır. Peki, ulaştırma uzmanı nasıl karnını doyuracak? Doyuramayacağına göre, ben de yetiştiremeyeceğim.

Baştan beri tartışıyoruz. Mustafa'nın haklı olarak serzenişte bulunduğu bir şey vardı; o görüşe hiç itirazım yok. "Bir politika problemidir bu. Bölgesel kalkınma olmaksızın, İstanbul bundan kurtulamaz" diyor. Kesinlikle katılıyorum. Doğru, ulaştırma politikaları olmalıdır; ama ulaştırma politikalarını destekleyen kalkınma programları olmalıdır. Bunu işaret ettiği için de, doğrusu teşekkür ederim. Bu, unutulmuş bir şeydi, doğru bu.

Ama İstanbul'u perişan eden sadece bu değil; İstanbul'u perişan eden, yatırımların yanlışlığı. Neden? Hareketlilik katsayısı diye bir şey vardır kentlerde, yani kişi başına her gün yapılan yolculuk sayısı. Biz, buna genellikle motorlu taşıt için bakarız. Ben, yaklaşık olarak 79'dan 80'den bu tarafa en az 4-5 tane ulaştırma planında, mastır planında görev yaptım. Daha sonra artık bıkkınlık geldi, görev almıyorum; ama yapılanları biliyorum. İstanbul'un hareketlilik katsayısı, motorlu taşıt için, 80'lerde, 0.70'lindedir. Bu hareketlilik katsayısı niye düşüyor? Hem de nereye; 80'lerin altında. Rakamı açıklamıyorlar, şimdi, "Acaba bunu nasıl yükseltebiliriz?" diye uğraşıyorlar. Niye düşer? Eğer kent büyürken ulaştırma ağı da onunla birlikte ve bütünleşik olarak büyümezse tabii ki düşer. Tekrar söylüyorum, bu hareketlilik katsayısının düşmesi kesinlikle ulaştırma sisteminin kente uygun olmayan bir duruma geldiğini gösterir.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Cemal Beye söz verirken, artık çözüme yönelelim istiyorum. Ne yapmalıyız? Bunca sıkıntılar var, çözümsüzlükler var. İşin ekonomik boyutu da var, maliyetlerin yanı sıra iş kayıpları gibi. psikolojik boyutu var; insanların dengeleri bozuluyor. Sabah evinden çıkıp da işine ulaşmak için ya da akşam işinden çıkıp evine giderken yolda geçen zamanlar insanların psikolojilerini bozuyor. Türkiye kentlerini böyle bir sorundan kurtarmak için ne yapmalıyız?

**CEMAL GÖKÇE** - Ne yapmak lazım? Bunun karşılığı bellidir. Olaya bütünlüklü bir çerçevede baktığımız zaman görüyoruz ki, bir plan bütünlüğü yok. Yani siz, arazi kullanımıyla ilgili doğru kararlar vermezseniz, doğru planlamalar yapmazsanız, açıktır ki, ulaştırma sorununuzu da çözebilme şansınız yok.

Örneğin üçüncü köprü meselesi. İki gün önce Bayındırlık ve İskân Bakanı Sayın Faruk Özüak da, "Yer aranıyor" diye açıklamıştı. Zaten yapılacak, öyle görünüyor. Kısa bir süre önce yapmış olduğumuz bir çalışma var. Bu çalışmada, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nde yolcu ve araç sayılarına bakmıştık. Köprüden geçen özel araçların oranı yüzde 86.5. Ama bu yüzde 86.5 oranındaki öze araçların taşımış olduğu yolcu yüzde 43.5. İETT ve özel halk otobüslerinin oranı yüzde 7.5; taşımış oldukları yolcu sayısı yüzde 38.5. Boğaziçi Köprüsü'nden geçen özel araç sayısı yüzde 89; taşımış olduğu yolcu yüzde 31. İETT ve özel halk otobüslerinin oranı yüzde 5.5; taşımış oldukları yolcu yüzde 58. Üçüncü köprü'nün, İstanbul'daki yolcu taşımacılığını sadece ve sadece yüzde 1.1 oranında etkileyeceğini yetkililer söylüyorlar, biz söylemiyoruz. Bilindiği gibi, birinci köprü ve ikinci köprü'nün yapılmasının temel nedenlerinden birisi, İstanbul'un lineer olarak doğu-batı aksında gelişmesini sağlayarak, İstanbul'un kuzeyinin yapılaşmasının önlenmesiydi, o bölgedeki orman ve su kaynaklarının kurtarılmasıydı. Birinciyi yaptık, önleyemedik; ikinci bitmeden o bölge kaçak olarak yapılaştı. Şimdi, üçüncüyü kendimiz yapıyoruz. Bu, o bölgede bulunan, İstanbul'un hayat damarlarının tümünden yok olmasını getirecek ve İstanbul'un ulaştırmasını de kesinlikle çözmeyecektir. Çünkü İstanbul'un problemi, Boğaz geçişleri problemi değil. Kent içi ulaştırmasıyla birlikte düşünmek gerekir. Dolayısıyla, üçüncü köprüyü de bununla birlikte düşünmek gerekir.

Ulaştırma, mutlaka, tek elden ve eşgüdüm çerçevesinde yönlendirilmelidir. İstanbul'daki ulaştırma yatırımları mutlaka plana dayalı olarak yapılmalıdır. Ulaştırma yatırımları toplu taşımaya yönelik olmalıdır. Mevcut toplu taşıma sistemleri olan deniz taşımacılığı, raylı sistem taşımacılığı ve otobüs taşımacılığı geliştirilmeli; aralarındaki aktarma ve eşgüdüm olanakları iyileştirilmelidir. Birinci köprüde

ve trafiğin yoğun olduğu ana güzergahlarda da sadece otobüsler için özel bir şerit ayrılmalıdır. Deniz ulaşımının kullanımını artırmaya yönelik çözümler ivedilikle uygulamaya geçirilmelidir.

İstanbul Metrosu ve bağlantıları zaman kaybedilmeden tamamlanarak, mutlaka faaliyete geçirilmelidir. Yol kapasitesini artırıcı trafik mühendisliği önlemleri alınmalıdır. Minibüslerin kent içi trafiğine getirdiği olumsuz etkileri gidermeye yönelik önlemler mutlaka alınmalıdır. Yol kenarı parklanmaları önlenmelidir. Trafik denetimleri etkinleştirilmelidir. Yaya ulaşım imkanları artırılmalıdır. Otomobil kullanımını özendiren çalışmalardan kesinlikle vazgeçilmelidir. Köprü ve kavşak düzenlemeleri, şerit açma çalışmaları bu özendirmeyi fazlasıyla artırır. Mutlaka, yoğunluk artırıcı ve kentin boş bulunan alanlarına yeni konut yapılmasından vazgeçilmelidir.

İstanbul'a üçüncü bir TEM otoyolu önermek, üçüncü Boğaz Köprüsü'nü önermektir. Bu otoyolun yapılması demek, Anadolu Yakası'nda Ömerli, Beykoz, Avrupa Yakası'nda Belgrat Ormanları, Kemerburgaz ve Çatalca'nın kuzeyindeki su havzaları ve ormanların yok edilmesidir. Bu durum, aynı zamanda ulaşımın daha derin bir çözümsüzlüğe itilmesidir.

5 Ocak 2007 tarihli gazetelerde çıkan habere göre, İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçidi ihalesi haziran ayı içerisinde yapılacak. "Yap-işlet-devret" modeli kapsamında, kapalı teklif alma usulüyle ihale ilanı yapılmıştır ve dosyalar ilgililere verilmiştir. Yakın bir zamanda, tahmin ediyorum, haziran ayı içerisinde ihalesi yapılacaktır. Onunla ilgili olarak Sayın Gedizlioğlu'nun mutlaka söyleyecekleri vardır, ben söylemiyorum.

İstanbul'da yeni kavşak, köprü ve yol genişletme çalışmalarından, çok zorunlu değilse, kesinlikle vazgeçilmeli; buralara atılan kaynaklar metro yapımı için kullanılmalıdır. Köprü, kavşak, yol genişletme çalışmalarına, Yedi Tepeye Yedi Tünel Projesine bugüne kadar harcanan ve harcanacak paralarla yaklaşık olarak 80-100 kilometre metro yapılabilir. İstanbul'un kaynaklarının doğru kullanılmamasıyla ilgili bir problem vardır. Bu tür çalışmalardan mutlaka vazgeçilmeli, İstanbul'un kaynağı metroya yönelik, toplu taşımaya yönelik olarak harcanmalıdır.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Cemal Beyin dile getirdiği teknokrat çözümlere karşı çıkmak biraz güç. Bunlar, olması gereken, akılcı, bilimsel çözümlerdir... Ama bunlar niye kabul görmüyor? Bu noktada neler söyleyeceksiniz İsmail Bey?

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - Bir kere, kamu bilinci yanlış tarafta. Kamu bilinci, arabası olsa da, olmasa da, bir belediye başkanına, bir yol yaptığı, bir kavşak yaptığı takdirde olumlu bakıyor. Otomobil yönünde gelen çözümler Belediye Başkanını çalışıyor gösteriyor, Belediye Başkanı çok şey yapıyor görünüyor.

İkincisi, yine prestijli projeler dediğimiz raylı sisteme çok sıcak bakıyorlar. Biraz evvel, Mustafa Bey gayet güzel söyledi; yani bizim 230 veyahut 330 kilometrelik bir raylı sistemi bu şehirde yapmamız imkansız, kaynaklarımız bakımından imkansız. Ama kamu öyle istiyor diye, politikacılar o tarafa gitmeye başlıyor. Biraz evvel söyledim; insanların yüzde 85'i toplu taşımacılıkta, yüzde 15'i özel arabayla gidiyor. Yol sathını da bu oranda ayırsak; yani arabasızlar için yüzde 85, arabalılar için de yüzde 15 ayırırsak sorun zaten çözümlenecek. Yani olaylara artık biraz başka türlü bakılması lazım ve kamuya da bunun mal edilmesi lazım. Eğer kamu bu yönde bilinçlenirse, politikacılar da kendilerini daha kolay değiştirebileceklerdir.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Bu sorun çözümlenebilir bir sorun, yani çözümsüz bir sorun değil.

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - Evet. En azından hafifletilebilir, doğrular şeyler yapılırsa hafifletilebilir.

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Ya da katlanılabilir hale getirilebilir.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Sayın Milletvekilim, bu sorunun çözümüyle ilgili olarak Parlamentoda hava nasıl? Siz, Komisyon üyesisiniz; orada bununla ilgili birtakım şeyler konuşuluyor, parlamentonun gündemine bir yasa tasarısı getirme hazırlığı içinde olduğunuzu söylediniz.

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Eğer biz teknisyenler, işi bilenler işe sahip çıkarsak, popülist politikalara meydan verecek şekilde davranmazsak, doğruları öne alırsak, ülkenin kaynaklarını en iyi şekilde kullanmalarına yardımcı olursak, bunlara başkanlar da mutlaka ilgi göstereceklerdir.

Bu kavşaklar konusunda da şunu söyleyeyim: Birtakım gerekli olan kavşaklar var. Bir analiz yapıldığında, “Kavşakların hepsi gereksizdir” diyemezsiniz. Gelişmiş ülkelerde de, toplu ulaşımına çok önem veren ülkelerde de kavşak var. Ama bizde biraz abartılıyor bu. Bakıyorsunuz, küçük belediyelerde bile, saatte 100-200 araçlık bir trafiği olan yerlere bile bir tane kavşak veya tünel açmaya çalışıyorlar. Size açık söyleyeyim: Ben, sizleri de temsil ettiğimizi düşünüyorum. İktidarıyla, muhalefetiyle, ulaştırma sorununun çözmek için hazırladığımız yasa teklifini Türkiye Büyük Millet Meclisinde kabul ettirebilirsek, bu önemli bir şey. Bu konuda herkesin desteğine ihtiyacımı var.

İstanbul’un en büyük darboğazı ne? İstanbul, Türkiye’deki ekonomik potansiyelin yüzde 60’ından fazlasına sahip. Yani İstanbul’dan aldığım vergiyle Erzurum’a yatırım yapıyorum. İstanbul’da TOKİ’nin yaptığı evlerden elde ettiği gelirle, kazandığı parayla, oradaki köyleri rehabilite ediyoruz, binlerce konut yapıyoruz. İstanbul, dünyadaki gelişmiş büyük kentler arasında 34. sıraya oturuyor. Tabii ki, buradaki arsaların metrekaresi 1000 dolar, 2000 dolar olacak. Büyük bir talep var, bunları da düşüneceğiz.

Bir de şu trafik şeritleri konusu var. İsmail Beyin İzmir’de yaptıkları çok iyi bir örnektir. Orada yaptığı düzenlemeler, geometrik düzenlemelerle şerit genişliğini ayarlaması, otobüs durağı, parkı, çizgisi, yatayı, düşeyi, ayrılması, katılması... Demek ki bu düzenlemeleri yapacağız. Ondan sonra, proje derken, ana planlarımızı güncelleştireceğiz, eylem planları yapacağız, bunun finansman boyutunu nereden bulacağımızı araştıracağız.

Bir kere, ben, hiçbir ülkede boş dolaşan taksi görmedim, taksiler boş dolaşmıyor. Boş dolaşan otomobillerin yüzde 50’ye vardığı bazı yerler var. Gelişmiş ülkelerde, adamlar, bu konuda yöntem geliştirmişler; çağrı merkezleri oluşturmuşlar, belli durakları var, en yakın yerdeki yolcuyla karşılaşıyorlar.

Yine yapmamız gereken çok önemli bir düzenleme de tercihli yollar. Mesela, ben, bunu Sayın Başkana çok işliyorum. Bu manada Kadir Beyin de hakkını vermemiz lazım; yapılan iyi, doğru şeylere de, “Doğrudur” diyeceğiz ki, başkanlar da bu doğru şeylerin sayısını artırsınlar.

Kısa vadede, otobüs hatlarının yeniden düzenlenmesi, akıllı teknolojilerin kullanılması, durakların ona göre planlanması, trafik güvenliğinin artırılması yönünde kamera sistemlerine geçilmesi, bunun için yetkinin belediyeye verilmesi için gerekli düzenlemeler vs. Bütün bunlar yapıldığı takdirde sonuç alınacaktır diye düşünüyorum.

Son cümle olarak şunu söylemek istiyorum: Bu olaya siyasal bakmayalım. Bu ulaştırma konusunda, hangi görüşte olursak olalım, doğruları ortaya koyup, en az sempatimiz olan başkanın bile yaptığı olumlu işleri öne çıkarmamız lazım ki, onlar yer tutsun.

Bugünkü geldiğimiz durumda hepimizin sorumluluğu var, hatamız var. Ben de, muhalefet kürsüsünde otursam çok farklı şeyler söyleyebilirim, iktidarda farkı söylüyorum. Burada önemli olan şu: Hiç değilse, bu ulaştırma konusu ortak akılla ele alınması gereken, çözüm bulunması gereken bir bilimsel konu. Bu, bilimsel bir konu olduğuna göre, ülkenin gerçekleri de belli olduğuna göre, başkan olanların kapasitesi, vekil olanların kapasitesi ülkenin standardı belli olduğuna göre, yöntemimizi olumlu yönde değiştirmemiz lazım.

Üçüncü köprüye de bir cümleyle değineyim. Üçüncü köprüye hepimiz karşıyız, ben de karşıyım. Bence de, üçüncü köprüye gerek yok. Ama bir planlama dahilinde, kuzeydeki arterleri geliştirecek, ülkemin bir lira kaynağı çıkmadan, iyi planlayıp, “yap-işlet” modeli olursa, o zaman değişik bakarım bu olaya. Eğer bir lira para çıkmadan bunu yapacaklarsa, tamam.

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - Yahu, memleketin kaynağı çıkmadan kimse bedava bir şey yapmaz. Yani, “Memleketin kuruşu çıkmayacak,” demek yanlış. Çünkü sonuçta Türk halkı verecek bunu.

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Normal olarak, İstanbul'da üçüncü bir köprüye ihtiyaç olmadığını düşünüyorum. Çünkü tüp geçidim var, alttan bir tane daha tünel yapıyorum. Ama eğer iyi bir planlamayla, netice itibarıyla, kaynak bizim ülkemizden çıkmadan yapılacaksa, dış kaynakla, milyarlarca dolar getirilip, “yap-işlet” modeliyle gerçekleştirilecekse onu değerlendiririz. Yani ben, “Yok, kardeşim, getirme bu parayı” diyemem, sizin de dememeniz lazım. Oturup bakmamız lazım. O manadaki projeleri alırız, değerlendiririz, gerekli hesapları yapar, eğer bize bir avantaj sağlıyorsa gerçekleşmesi için gerekeni yaparız.

**Dr. İSMAİL HAKKI ACAR** - Üçüncü köprünün önceliği neden; biraz önce söyledim, prestij projesi. “Bu köprüyü X Başbakan yaptı” demek için; bütün olay bu. Bakın, İstanbul'da, günde 10 milyon seyahat var. Köprüden geçen 1 milyon. Yani sorunun yüzde 10'u köprüde, yüzde 90'ı başka yerde. Ama biz hâlâ yüzde 10'a konsantre oluyoruz. Neden? Bunun bir tek sebebi var; prestij projesi.

Diğer bir nokta da şu: Tahmin ediyorum, bu konuda Ergun Hoca ile daima aynı lisanı kullandık. Trafik sorunun çözümü sadece ve sadece parasal kaynağa bağlanamaz. Ergun Hoca, “Ben, sinyalizasyonu düzenlersem yüzde 30, koridoru düzenlersem yüzde 30” diyor ya; bir tek kavşağa harcayacağın parayla bir koridoru düzenleme imkanı var. Belki de bütün bir kent merkezini.

İstanbul'da da, mesela, taksilerle ilgili sorun. Size şöyle bir şey söyleyeyim: 92 yılında, İETT, bir günlük bir direniş yaptı ve İstanbul kenti kilitlendi. Aynı şekilde, Sözen döneminde taksiciler bir gün direniş yaptı, bütün trafik aktı. Bakın, bu çok önemli bir şey bu. Pişman oldular ve bir daha da yapmadılar. Bunlarla ilgili sorunların çözümü parasal değildir, kararlara bağlıdır. Ufak mühendislik çözümleriyle, bu şehrin trafiği yüzde 30 rahatlatılabilir. Bu katlı kavşaklara harcayacağımız paralarla kentin bütününde trafiği rahatlatma imkanımız var.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Konuyu toparlaması için Ergun Hocama sözü vereyim.

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Toparlama öncesi, Mustafa Beyin son söylediği şeye ilişkin bir şey söyleyeyim. Dedi ki, “Eğer şu kadar milyon dolar para ‘yap-işlet’le Türkiye'ye geliyorsa, ben, bu projeye başka türlü bakarım.”

Tabii, liberal bir bakış açısıyla bu olağan bir şey. Tamam, “yap-işlet-devret” modeliyle geliyor... Ama yapılan proje sürdürülebilirlik taşıyor mu, çevreye olan etkisi nedir; bunlara da dikkat etmek lazım. Kuzeye yapılacak üçüncü köprünün sürdürülebilir olduğu iddia edilemez, kesinlikle mümkün değil bu. Çünkü İstanbul'un son kalan yeşil alanını ve su kaynaklarını yok edecek, bu çok açık. Bir başka nokta var orada, ki bu atlanıyor. “Yap-işlet-devret”le üçüncü köprüyü yapacak olan, köprüyü ve kısa bağlantı yollarını yapacak. Halbuki, o üçüncü köprünün, kuzeyde olması nedeniyle, kente bağlanabilmesi için yüzlerce kilometre çevre yoluna ihtiyacı var. Bunu biz yapacağız, “yap-işlet-devret” modeliyle köprüyü yapan yapmayacak. Türk Hükümeti, Türk halkı üzerinden takır takır vergi alıp yapacak bunu. Bu köprüyü yapmakla iş bitmiyor; onu kente bağlamak lazım ve bunu da biz cebimizden yapacağız. O zaman söyler misiniz; hangi para geliyor?

Toparlama gelince; bana göre, Cemal Başkan çözümler konusunu çok güzel topladı. Orada özellikle, az önce benim de işaret etmeye çalıştığım gibi, yapılarda projelerin sürdürülebilir projeler olması, gelecek kuşakların geleceğini ipotek altına almayan projeler olması çok önemli. Tünel vesaire gibi geri dönülemez projeler yapılacağı zaman, bunun çok dikkatli bir biçimde ve açıkça, bütün kamuoyu önünde tartışılarak değerlendirilmesi lazım. En önemli konu bu.

Bakın, Karayolu Tünel Geçişi, Harem-Kumkapı Projesi şu anda gündemde, ihalede. İhale koşullarından birisinin ne olduğunu biliyor musunuz; kayda geçsin diye söylüyorum: Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, bu Projeye gireceklerine senede 25 milyon taşıt garantisi veriyor. Beheri 6 dolar bunun; 150 milyon dolar garanti veriyor Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, “Her yıl buradan 150 milyon dolar kazanacaksın; kazanamazsan farkı ben tamamlayacağım” diyor. İhale koşulu bu. Böyle “yap-işlet-devret” modeli olur mu? Dosyada bu konu çok net olarak var. 25 milyon araba geçişi taahhüt ediliyor.

**Prof. Dr. MUSTAFA ILICALI (Erzurum Milletvekili)** - Bu şekilde, “yap-işlet-devret” modelini kötülemeye çalışıyorsun Hocam. Oradaki durum farklı.

**Prof. Dr. ERGUN GEDİZLİOĞLU (İTÜ)** - Hepsini adım adım, sırayla tartışabiliriz. Mustafa, senin mantığına bağlamaya çalışıyorum. Dedin ya, “Benden para çıkmıyorsa buna sıcak bakarım.” Para geliyor, doğru; ama sen, onun geri dönüşünü ve de herhangi bir karşılık olmaksızın ödemeyi taahhüt ediyorsun. Bu, pahalı bir kredi, başka bir şey değil. Uluslararası bankalardan bu krediyi çok daha ucuza alabilirsin. Üstelik, 5.5 kilometrelik bir tünel bu, bir de bağlantı yolları var. Tünelden geçebilir o trafik, o mümkün; ama bağlantı yollarından geçmesi mümkün değil. Bağlantı yollarının geometrik standartları ona göre yetersiz. İhaleye girecek firmalar sordular, “Ne yapacağız, buradan bu trafik geçer mi?” vesaire türünden. Fazlasını gözlüyor onlar, “Fazlasını geçirebilir miyiz?” diye hesaplıyorlar. Tekrar sizin sorunuza döneyim. Ne yapmalıyız?

Açık olmalıyız. Kamuoyunda tartışmalıyız projelerimizi ve insanlara öncelik tanıyan projeleri öne almalıyız.

**Prof. Dr. EROL KÖKTÜRK** - Çok teşekkür ediyorum. Çok parametrelili, karışık, karmaşık bir sorunu çeşitli yönleriyle değerlendirdik. Hepinize teşekkür ediyorum, sağ olun.