

İSTANBUL'UN RAYLI SİSTEM AĞI DEPREME DAYANIKLI MI? SEFAKÖY-TÜYAP HATTINDA SON DURUM NE? HIZRAY NE AŞAMADA?

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin, Radyo Trafik'te katıldığı canlı yayında İstanbul'daki metroların depreme dayanıklılığı için "İçinde yaşadığımız meskenlere göre daha güvenli." ifadelerini kullandı. Alpkökin, 2023'te de Kamu Yatırım Programına alınmayan Sefaköy-Beylikdüzü-Tüyap metro hattına dair tüm projenin hazır olduğunu, tek gerekenin bir imza olduğunu aktarırken İBB'nin Hızray projesinin de 1-2 ay içinde bakanlığa onay için sunulacağını söyledi.

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin, katıldığı Radyo Trafik canlı yayınında İstanbul'da aktif olarak çalışan, yapımı devam eden ve yapılması planlanan metro hatları ile ilgili önemli açıklamalarda bulundu.

İSTANBUL'UN METROLARI DEPREME DAYANIKLI MI?

Kahramanmaraş merkezli depremler sonrası tüm yapıların dayanıklılığı sorgulanır hale geldi. Vatandaşların yerin onlarca metre altına inerek yolculuk yapacakları metro hatları ile ilgili olası endişelerine İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin canlı yayında yanıt verdi. Alpkökin, deprem standartlarının, yönetmeliğin ve teknik şartnamelerin, önemine göre yapıları sınıfladığını, metroların da yüksek dayanıma sahip olması gereken kategoriye girdiğini belirtti.

METROLAR İÇİNDE YAŞADIĞIMIZ MESKENLERE GÖRE DAHA GÜVENİLİR OLARAK TASARLANIYOR

Metroların 2 bin 475 bin yılda gelebilecek bir depreme göre tasarlandığını aktaran Alpkökin, şu bilgileri paylaştı: Çok büyük yapılar yaptığımız için yeraltında tüm tüneller ve tüm istasyonlar için özel deprem risk raporları oluştururuz. Geoteknik olarak tamamıyla üniversitelerle beraber çalışırız ve genelde birçok metromuz, birkaç tanesi hariç 99 deprem yönetmeliğinden sonra, değişiminden sonra yapılmış metrolar. Dolayısıyla standartları yüksek, yeni nesile göre yapılmış metrolar... Raylı sistemler bizim içinde yaşadığımız meskenlere göre daha güvenilir olarak tasarlanıp yapılıyor.1999 depremi öncesi yapılan metrolara ilişkin de bilgiler aktaran Alpkökin; "Örneğin, İstanbul'un ilk metrosu dediğimiz M1 hattı. Yani Yenikapı'dan Kirazlı ve Atatürk Havalimanı'na giden hattımız... Bunun 90'lı yılların başında yapılmış olan viyadükleri, köprü yapıları var. 2020 yılında bunların nasıl bir bakım onarımı veya yeni deprem yönetmeliğine göre güçlendirme çalışmaları yapılmış mı diye hemen çalışmaya başladığımızda hiçbir çalışmanın yapılmamış olduğunu gördük. Hızlıca buraya çok güzel güçlendirme projeleri yaptık. Hat devam ederken, işlerken tamamıyla yeniden, yeni deprem yönetmeliğine göre artı dinamik yükler altında çok uzun bir süre işletme altında olan sistemin tabii ki deprem olmasa dahi bakım onarımının yapılması gerekiyor. Biz bu projeleri çıkarttık. Depremle ilgili Dünya Bankası'nın İller Bankası'na açmış olduğu bir fona da başvurduk. Yaklaşık bir yıldır bu fondan herhangi bir onay alamadık. Ne yazık ki şimdi biz tabii ki kendi öz bütçemiz ile ya da İBB kaynağının bütçesiyle bu viyadükleri güçlendirmek için çalışmalara başlayacağız. Bunun ihale sürecini başlatıyoruz." dedi.

OLASI BİR DEPREMDE METROLAR LOJİSTİK MERKEZLERİ OLABİLİR

2000'li yılların başında yapılmış olan diğer metroları da kontrol ettiklerini aktaran Doç. Dr. Pelin Alpkökin, metroların içinde yaşadığımız meskenlere göre daha güvenli olduğunun altını bir kez daha

çizerken, bir deprem durumunda metroların başta lojistik olmak üzere başka amaçlarla da kullanılabileceğini söyledi ve sözlerini şöyle sürdürdü: “Burada altını gene çizmek istediğim bir diğer konu, metro ve tüneller ve istasyon yapıları dediğim gibi diğer yapılara göre yani içinde yaşadığımız meskene göre biraz daha güvenli olduğu için, birinci kategoride yer aldığı için aslında bir deprem durumunda da çeşitli lojistik merkez olarak, mesela sahra hastanesi olarak ve ilk etapta çok hızlıca birkaç saat içinde yapısal kontrolleri yapıldıktan sonra acil sağlık hizmeti, kurtarma ekiplerinin lojistiğinin de sağlanacağı aslında alternatif lojistik koridorları olabilir. Dünyada da bu şekilde kullanılıyor zaten. Dolayısıyla aslında İstanbul'a ne kadar çok raylı sistemi götürürseniz İstanbul'un bir deprem sırasında lojistik erişimini daha güçlendirmiş oluyorsunuz.”

İSTANBUL'UN İKİ AYRI LOGOLU METRO AĞI

İstanbul'da raylı sistem projeleri iki kurum tarafından yapılıyor ve işletiliyor. Alışlagelmiş “M” logolu İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen metro hatları dışında “U” logolu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının hizmete açtığı metrolar da var. İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin, kentteki bu iki logolu metro “rekabetine” ilişkin şu açıklamalarda bulundu: “İstanbul'un 16 milyon nüfusu var ama Gebze'yi de kattığınızda, kayıt dışı nüfusu da kattığınızda veya günlük İstanbul'daki ticari veya işte sanayi aktiviteleri, turistik aktiviteleri de işin içine kattığınızda 19-20 milyonun yaşadığı bir mega kentten bahsediyoruz ve şu an bizim yaklaşık 330 kilometrelik bir raylı sistem ağıımız var. Yeter mi? Katiyetle yetmez. Dolayısıyla İstanbul'a yapılan her raylı sistem, tabii ki doğru planlanan, zamanında planlanan, tasarımları doğru olan, güzergahı doğru olan her raylı sistem İstanbul için bir değerdir, bir katkıdır. Bir kere ben akademisyen olarak bunu söylemek istiyorum. İkincisi dünyada da böyledir. Bir kısım hatlar yerel yönetimler tarafından yapılır, bir kısım hatlar merkezi idareler tarafından yapılır ve geçmişte de bu böyleydi. Bundan sonra da böyle olacak. Ortaklaşa yapılacak işler de vardır. Aynı zamanda birlikte aynı projenin yönetildiği işler de var. Çünkü bakın bundan bir sene öncesine kadar kilometresi 40.000.000 €, bir aracın da 1.000.000 € olduğu hatlar şu an gelinen ekonomik krizden dolayı bir metro aracı 2.000.000 € bir tanesinden bahsediyorum ve yaklaşık kilometre maliyetleri 50.000.000 €'lara gelen işler bunlar.” İstanbul'da devam eden her metro projesinin kendi ölçeğinde birer mega proje olduğunu söyleyen Doç. Dr. Pelin Alpkökin, bu mega projelerin farklı yönetim ve finans yöntemleri olduğunu aktarırken yanlış yaklaşımlar olduğunu da söyledi bu durumu şu sözlerle açıkladı: “Birincisi bu hatlar yapıldıktan sonra bu hatların paraları İstanbul büyükşehir Belediyesinin merkezi idareden almış olduğu vergi gelirinden kesiliyor ve bu kesinti çok büyük bir kesinti. Yani ben bu hattı kendi bütçemde yaptığımda her ay müteahhidine ödeyeceğim paranın kat ve kat fazlası benim aylık vergi gelirimden İBB olarak kesiliyor. Daha doğrusu İBB bu vergi gelirini ne için alıyor? Bunu kamu görevi olarak İstanbulluların hizmeti için alıyor. Normalde günlük, aylık bizim sürekli İstanbullular için yaptığımız çöp toplama, ulaşım vs. gibi ihtiyaçlar için verilen vergiden metro projeleri için çok yüksek rakamlar kesiliyor ve bu rakamların bu kadar yüksek kesilmesi 2019 Mayıs ayında yayınlanan yeni bir kanunla yapılıyor. Dolayısıyla birincisi, yapım işleri yapıp bize devredilen hatlarda bizden çok ciddi paralar bir metronun belki de 5 yılda kendisini geri, yani 5 yılda hak edişde ödeyeceğim bir metroyu ben bir yılda vergi gelirinden kesilerek ödüyorum. Şimdi bu doğru bir yaklaşım değil. Bu doğru bir şey değil. Çünkü metrolar az önce de söyledim, mega projelerdir ve sizin öz kaynaktan aylık halk için halkın ya da kamu için yaptığınız rutin hizmetlerden farklı olarak finansal modellemesi gerekir ki biz de öyle yapıyoruz. Bizim bütün metrolarımız yurt dışı kredileriyle, eurobondla, yeşil bondla, kalkınma ve yatırım bankalarıyla yapılan uygun anlaşmalarımızla ve uzun vadeli anlaşmalarımızla biz kredileri alıp metroları yapıyoruz. Yoksa öz kaynakla hiçbir yerel idare bu metroları yönetemez. Birinci konu bu... İkinci konu da, bu hatları

aldıktan sonra bu hatların üzerindeki araçları da biz temin ediyoruz. Dolayısıyla şu an halihazırda benim yeni ihale sürecini başlattım ve başlatacağım yaklaşık 600 adet araç alım işlemi var. Az önce size bir şey söyledim; metro araçları bugün 2.000.000 €'ya geldi, tanesi 1.500.000-2.000.000 arasında ve şimdi de kilometresinin de 40.000.000 € olduğunu söylüyorum. Dolayısıyla bunları üst üste koyduğunuzda burada dönen bütçe, hacim, iş çok büyük. Dolayısıyla ben olaya bu anlamda bakıyorum. Yapılan her doğru hat İstanbul için bir değerdir. Ancak bunların bu şekilde parasının İstanbul büyükşehir Belediyesinden kesilmesi çok büyük bir hatadır. Bize devredilip, araçları siz alın denmesi de doğru bir yaklaşım değildir.”

“İSTANBUL HALKI METROYU BEKLİYOR, İSTİYOR, BUNU KORUYOR VE SAHİPLENİYOR”

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin, İBB'nin Avrupa'nın en büyük metro işletmecilerinden biri olduğunu, Avrupa'ya göre çok daha yeni nesil bir metro işlettiklerini söylerken İstanbulluların metroya yaklaşımına ilişkin de övgü dolu sözler sarf etti: “Avrupa'ya gittiğiniz zaman metrolarda çok ciddi vandalizm görürsünüz, belki fark etmişsinizdir. İstanbul halkı bu anlamda o kadar metrosuna sahip ve o kadar iyi ki, diğer yerlere baktığımız zaman. Yani İstanbul halkı raylı sistemi, metroyu bekliyor ve çok istiyor ve bunu koruyor ve sahipleniyor. O yüzden de İstanbul'a yapılan her raylı sistem, her güzergahı planlaması doğru raylı sistem bir değerdir.”

KAMU YATIRIM PROGRAMINA ALINMAYAN SEFAKÖY-BEYLİKDÜZÜ-TÜYAP METRO HATTI

İBB'nin geçen sene olduğu gibi bu sene de Sefaköy-Beylikdüzü-Tüyap metro hattı projesi Kamu Yatırım Programına alınmadı. İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin, kentin önemli bir nüfus yüküne denk gelen metro güzergahının yatırım programına alınmaması ve metro hattına ilişkin gelişmeleri şu sözlerle değerlendirdi: “Proje 2002 yılından beri hep yapılmak istenilen, birtakım tasarımları yapılan bir iş. 2019'da bunun tasarımlarını aldığımız zaman, yani bizim öncelikle Ulaştırma Bakanlığına bağlı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünden teknik olarak bunun onayını almamız gerekiyor. Bizden önceki yönetim birtakım projelerle başvurmuş, yalnız Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü, bu projelerde işte bazı eksiklikler görmüş ve bunları tamamlayın demiş ve o şekilde bırakılmış. Projenin bir daha üzerine gidilmemiş. Biz bu projeyi aldığımız zaman öncelikle bir şeyi gördük. Çok ciddi kamulaştırmalar var. Yani birtakım viyadükler ile tasarlanmış ve İstanbul'da kamulaştırma demek sadece maliyet değil süre de aynı zamanda. Çünkü bunların süreçleri çok fazla biliyorsunuz. Dolayısıyla birinci olarak biz projeyi biraz daha derine batırıp kamulaştırmadan ve hızlıca, daha güvenli bir şekilde imalatını sağlamak için tasarımları yeniden revize ettik. Bazı istasyonların hiç tasarımları yoktu. Bazı istasyonları yeniden sıfırdan tasarladık. Güzergahta çok güzel, önemli revizyonlar yaptık. Şu anda aslında tasarımımız, her şeyimiz hazır ve biz bu süreç içerisinde teknik onaylarımızı, ÇED raporumuzu, her şeyimizi yeniledik. Bu proje için Avrupa Yatırım Kalkınma Bankası'nda 2 sene önce bir ön anlaşma yaptık. Avrupa Yatırım Kalkınma Bankası bunu yeşil şehirler projesinin, yeşil şehirler konseptinde pilot proje olarak seçti. Fizibilitemiz onaylandı. Her şeyimiz hazır. Yani bankadan paramız hazır, projelerimiz hazır, teknik şartnamemiz hazır... İhaleye hemen çıkabiliriz. Tek ihtiyacımız var; yurt dışından kredi kullanabilmemiz için bu hattın Kamu Yatırım Programına dahil edilmesi, yani bir imza... 2022'de başvurduk reddedildi, 2023 için başvurduk reddedildi, 2023 için ikinci başvuruyu yaptık, bekliyoruz.”

İBB'NİN HIZRAY PROJESİ 1-2 AY İÇİNDE BAKANLIĞA ONAY İÇİN SUNULACAK

İBB Genel Sekreter Yardımcısı Doç. Dr. Pelin Alpkökin, Beylikdüzü'nden Sabiha Gökçen'e 53 dakikada ulaşımı mümkün kılacak "Hızray" projesine ilişkin de açıklamalarda bulundu. Alpkökin, projede gelinen nokta ve gelişmeleri şu sözlerle anlattı: "İstanbul'da ortalama bizim metrolardaki hızımız 30-35 km/sa. Daha fazla hız, daha fazla konfor bekleyen araç kullanımına daha yatkın sosyo-ekonomik profili araçlarından alıp toplu taşımaya adapte edebilecek bir sistemimiz henüz yok. Dünyada bugün gelinen noktada İstanbul gibi, Paris gibi, Seul gibi, Tokyo gibi, Londra gibi önemli şehirlerde bu şekilde ekspres metro hatları var ve bu ekspres metro hatları şehre hem çok ciddi bir değer veriyor hem de hızı çok fazla arttırıyor. Biz Hızray'ı tasarlarken kentin doğu batı aksında tasarladık ve yerleşimin en yoğun olduğu D100 ve TEM arasındaki koridorda tasarladık ve tam 74,5 kilometre ve 13 tane istasyonu var. Yapılan simülasyonlara göre 90'ın biraz üzerinde ortalama hız olacak. 140'a göre tasarlanıyor, ortalama 90 km/sa ile gideceğiz. Bir başka deyişle 4. Levent'te ve İstanbul Finans Merkezi'nde çalışan iki arkadaş, birbirlerine öğle yemeğinde 1,5 saatlik arada yemeğe gidip gelebilecekler. Kahvelerini içebilecekler. İstanbul bunu çok çok öncesinden hak ediyor."

Projenin, fizibilitesinin tamamlanmış durumda olduğunu ve ihale edilebilecek düzeye geldiğini belirten Alpkökin; "Biz bunu 1-2 ay içerisinde de bakanlığa onay için sunacağız. Günde 1,5 milyon 2040 yılında yolcu bekliyoruz. 50 küsur dakikada Sabiha Gökçen'den Beylikdüzü'ne ulaşabileceğiz." bilgilerini verdi.