7/618 -3-

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/ 1426-669 20 EKİM 1999
KONU : İstanbul Milletvekili
Sayın Bülent AKANCALI'nın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: 18.10.1999 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-2202 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Bülent AKARCALI'nın 7/618-2010 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Prof.Dr.Enis ÖKSÜZ
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu (3 Sayfa)

7/618 -4-
297

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN BÜLENT AKARCALI'NIN 7/618-2010 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU:

İstanbul'a yapılacak tüp geçit ile ilgili olarak;

1- Bu konuda İstanbul Milletvekillerine bilgi vermeyi düşünür müsünüz ?

2- Projeyi kamuoyunda ne zaman tartışacaksınız ?

3- Özelleştirme esas iken, bu proje neden dış borçla yapılmakta ve yap-işlet modeli tercih edilmemektedir ?

4- Yap-işlet modeline sırt dönüp, Devleti 2,5 Milyar ABD $ borçlandırmak ne derece doğrudur ?

5- Proje'de kara taşıt geçişi neden yoktur ?

6- Proje'ye kara taşıt geçişinin eklenip böylece Boğaz'a 3. Köprü için para vermekten kurtulmamız daha doğru değil midir ?

7- Proje için uluslararası ihaleye çıkılacakmı ?

8- Çıkılmayacaksa, rekabet nasıl sağlanacaktır ?

CEVAP:

Demiryolu Boğaz Tüp Tüneli ve Gebze-Halkalı Bonliyö Hattının Yüzeysel Metro'ya dönüştürülmesi projesi, İstanbul Milletvekilleri ile birlikte kararlaştırılacak tarih ve mekanda bilgilerine sunulacaktır.

İstanbul Boğaz Tüp Geçişi projesi, 1995 yılında İstanbul Teknik Üniversitesinde düzenlenen 3. Ulaşım Kongresinde, Bilimsel Kuruluşlar, Meslek Odaları ve Yerel Yönetimler ile ilgili Bakanlıkların yetkili temsilcilerinin katılımıyla tüm yönleriyle tartışılmış ve İstanbul için bugüne kadar amacına uygun tek proje olduğu kararlaştırılarak Kamuoyuna bir bildiri ile duyurulmuştur.

1997'de İstanbul'da yapılan bir basın toplantısında, proje tüm İstanbullulara ve basına takdim edilmiştir.

1999 seçimleri öncesinde Büyükşehir Belediyesince düzenlenen panelde de, proje anlatılmış, bu panele diğer İstanbul Milletvekilleri ile birlikte şahsınız da davet edilmiş, ancak yoğun programınız nedeniyle katılamayacağınızı belirten başarı telgrafınız alınmıştır. Yine seçimden önce Arnavutköy'de proje takdim edilmiş, bu takdime bütün İstanbul Milletvekili adaylarının yanı sıra Belediye Başkan adayları da davet edilmiştir. Son olarak İstanbul Valiliğince düzenlenen panelde proje tekrar takdim edilmiştir.

-Proje, Yatırım Programında Yap-İşlet-Devret Modeli ile yer almakta iken, yapılan detay çalışmalar sonucu aşağıdaki sakıncalar görülmüş ve Yap-İşlet-Devret Modelinden vazgeçilmiştir.

TCDD'ye ait arazi ve tesisler ile üzerindeki depolar, bakım atölyeleri, triyaj garları, istasyonlar ve elektrifikasyon tesisleri hem yüzeysel metro, hemde anahat trenleri için kullanılacaktır. Özellikle yol, köprüler, katener ve sinyal sistemlerinin bakım sorumluluğunda iki ayrı işletmenin var olması seyrüsefer emniyetini tehlikeye sokabilecektir. İnşaatın işletme altında yapılma zorunluluğu olduğundan, inşaat süresince işletmeci kuruluş ile çeşitli ihtilaflar ortaya çıkabilecektir. Aynı hat ve tesislerin ortak kullanılacağı bir projeye özel sektör ilgi göstermeyecektir.

Ayrıca, 1,6 Milyar ABD Doları tutarındaki böylesine büyük bir projeye finansman temin edilmesinin güç olacağı yapılan çalışmalar sonucu anlaşıldığından, kredili olarak gerçekleştirilmesi uygun bulunmuştur. Ancak işletmenin özelleştirilmesi mümkün olabilecektir.

-Boğaz Tüp Geçişi projesinin gerçekleşmesi ile yaratılacak kapasite sonucunda mevcut iki boğaz köprüsünün yükü azalacak ve yeni bir karayolu köprüsü yatırımına ihtiyaç kalmayacaktır.

-Proje'ye kara taşıt geçişi eklenmeyişinin sebepleri şu şekilde tespit edilmiştir.

- Bakanlığımızca hazırlanın proje ile, Boğaz öngörünüm alanlarında köprüler, viyadükler ve batıp çıkan tünellerle İstanbul'un tarihi doğal yapısı ve yeşil alanları tahrip edilmeyecektir. Çalışmalar, Kültür ve Tabiat Varlıkları Yüksek Kurulu'nun önerileri doğrultusunda yürütülmüştür.

- Projede otomobil kullanımını teşvik edici değil, planlanan otoparklar ve toplu taşımda sağlanacak hızlı, ucuz ve güvenli erişebilirlik ile caydırıcı rol oynayarak raylı sistemin kullanımı cazip hale getirilecek, böylece kent merkezinde ve köprülerdeki otomobil baskısı azalacak ve İstanbul özlenen trafik akışına kavuşacaktır.

- Karayolu geçişi ile otomobil trafiği, bugün tıkanmış olan her iki yakadaki ana noktalarla günlük ilave 120 Bin araç yükü getirerek, kent merkezinin tamamen boğulmasına sebep olacaktır. Keza bugün her iki boğaz köprüsünde zirve saatlerde ortaya çıkan ve onlarca kilometre uzayan kuyrukların, kentin ana arterlerine ve sokaklarına uzaması kaçınılmaz olacaktır.

- Proje'ye kara taşıt geçişi eklenmesi, sadece yollardaki trafiği tamamen hareketsiz hale getirmekle kalmayacak, merkezdeki otopark talebini ve park yeri bulma sorunlarını da artıracak ve çözümlerin daha zor ve pahalı olmasına yol açacaktır.

- Kent merkezinde tıkanan trafikle birlikte toplu taşım araçlarının (Otobüslerin) hızları daha da düşecek ve toplu taşım işletmeciliğinin verimliliği ortadan kalkacaktır.

- Dünyada kent merkezlerine otomobille giriş yasaklanır ve yüksek düzeyde ücretlendirilirken, İstanbul'da kent merkezine otomobille girişi destekleyecek bir yatırım yapılmış olacaktır.

- Merkezde yığılacak otomobiller nedeniyle, artacak araç sayısı ve buna bağlı oluşacak tıkanıklık, kent merkezinde hava kirliliğinin daha da artmasına yol açacaktır. Halbuki hazırlanmış olan projenin gerçekleşmesi ile, yılda 270 Bin ton sadece karbondioksit gazında azalma olacaktır.

• Yaklaşık 2000 M.'lik karayolu tüp tünelinin havalandırılmasının maliyeti çok yüksek olacağı gibi, boğazın iki yakasında yer alacak havalandırma binalarından çıkacak kirli hava, boğaz üzerine bir bulut halinde çökecektir.

• Çelik olarak projelendirilen tüp tünel, Karayolu da geçmesi durumunda zorunlu olarak betonarmeye dönüşecek ve sistemin deprem dayanıklılığı azalacaktır.

Yukarıdaki hususlar dikkate alınarak projeye kara taşıt geçişi eklenmemiştir.

- Boğaz Tüp Geçişi Proje'sinin mühendislik ve müşavirlik ihalesi önseçimi için 11.10.1999 tarihinde ilana çıkılmıştır. Yapım ihalesi için de 2000 yılı sonunda Uluslararası ihaleye çıkılması planlanmaktadır. İlan yolu ile duyurulacak bu ihaleler, OECF (Japon Denizaşırı Ekonomik İşbirliği Fonu) ile imzalanan kredi anlaşması çerçevesinde rekabete açık yürütülecektir.