7/767

305

BURSA MİLLETVEKİLİ TEOMAN ÖZALP'İN (7/767-2262) ESAS NOLU YAZILI SORU ÖNERGESİNİN SORU VE CEVAPLARI

SORULAR:

1 – Bursa çevre yolu için proje tadilatı yapmayı düşünüyor musunuz?

2 – Bursa çevre yolunun viyadükle ovadan geçmesi halinde, ovadaki zirai faaliyet engellenmeyecektir. Bu yönde çalışma yapmanız mümkün müdür?

3 – Ovanın üzerinden 10-15 mt. yükseklikten geçecek olan viyadüğün sayesinde arzu edilmeyen imar gelişmeleri ve yapılaşmalar engellenecektir. Bakanlık olarak bu konuda bir çalışma yapıyor musunuz?

4 – Çevre yolunun Bursa ovasına rastlayan kısmı, viyadükle geçilmesi halinde ovanın geri kalan kısmının yapılaşmasının önlenmesini ve elden çıkmasının önüne geçileceğini düşünüyor musunuz?

5- Fayda-Maliyet analizi yapıldığında normal olarak yapılan bir yoldan viyadükle geçildiğinde ek maliyet getirmeyecektir. Bu konuda ne düşünüyorsunuz? Ayrıca kamulaştırma bedelleri asgariye inmez mi?

6 – Bursa-Yenişehir yolunu ne zaman bitirmeyi düşünüyor sunuz?

7 – Bursa-Karacabey yolunun trafik yoğunluğu da dikkate alınarak biran önce bitirilmesi gerekmez mi?

8 – Bursa-İnegöl yolu ne zaman bitirilecek? Konulan ödeneklerin yeterli olduğuna inanıyor musunuz?

CEVAPLAR:

İstanbul-Bursa-Balıkesir-İzmir Otoyolu'nun bir kesimini oluşturan Bursa Çevre yolu, Bursa girişinde doğu ve batı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Çevre yolunun batıya yönelen birinci kısmı, Bursa ilini kuzeyden sınırlayan yatık eğimli tepelik alanlar ile Bursa ovasının kenar zonlarının arasından geçmektedir. Bursa Çevre yolu güzergahının ikinci kısmı ise Bursa ovasını kuzeyden sınırlayan ve doğu-batı doğrultusunda uzanan dağlık alanın eteklerinden geçmektedir. Yukarıda belirtildiği şekilde Bursa ovasının kenarından geçirilen Bursa Çevre Yolu güzergahının tesbitinde izlenen temel prensiplerin, ovanın bölünmemesi ve ziraat alanlarına zarar verilmemesi, olduğu görülmektedir.

Bu doğrultuda;

1 – Ön proje çalışmaları Haziran 1993 yılında, uygulama projesi çalışmaları Mayıs 1997 yılında başlatılan Bursa Çevre Yolunun yapımı Eylül 1998 yılında ihale edilmiştir. Ağır zemin koşullarının ve Kuzey Anadolu Fay Hattının güney kolunun proje alanından geçmesi nedeniyle güzergahın ikinci kısmında yer alan İsmetiye Tünelinin iptal edilmesi amacıyla, yapılması zorunlu olan proje tadilatının dışında, bu aşamada başka bir tadilat yapılması düşünülmemektedir.

2 – Bursa Çevre Yolunun ovanın üzerinden 10-15 m. yükseklikte bir viyadükle geçmesi halinde, yüksek olmayan dolgularla geçirilmiş olan mevcut güzergaha göre yapım maliyeti oldukça yüksek olacaktır.

Ayrıca mevcut güzergahın projelendirilmesi sırasında zirai faaliyetlerin engellenmemesi açısından otoyolun üstünden ve altından yeterli sayıda geçit verilmiş ve ilgili kurumlar ile temasa geçilerek kanal v.b. iletim yapılarının sürekliliğinin sağlanması amacıyla gerekli projelendirme yapılmıştır.

3 ve 4- Bursa Çevre Yolu, kamulaştırma sınırları boyunca tel çitlerle çevrilerek giriş-çıkışları sınırlandırılacak olan ve sadece kavşaklar aracılığıyla trafiğin katılma ve ayrılmasını sağlayan erişme kontrollu otoyoldur. Mevcut yerleşimlerin otoyola bağlanması amacıyla otoyol güzergahı boyunca 6 adet kavşak projelendirilmiştir. Otoyola giriş ve çıkışların sadece bağlantı yolu kavşaklarından yapılabileceğinden, otoyol, (viyadük veya dolgu ile geçirilmiş olmasının önemi olmamakla birlikte), çevresinde yapılaşmayı teşvik edecek bir unsur değildir. Arzu edilmeyen yapılaşmanın engellenmesi konusu ise Bursa Büyükşehir Belediyesinin sorumluluğu altında bulunan ve söz konusu Belediyenin çalışmaları ile çözümlenmesi gereken bir konudur.

5 – İkinci maddede de belirtildiği gibi viyadük ile geçilen bir güzergahın yapım maliyeti dolgu ile geçilen aynı güzergahın yapım maliyetine göre oldukça fazladır. Ayrıca viyadük temellerinin kazıklı olmasını gerektiren ova kısmındaki zemin koşulları da göz önüne alındığında sanat yapısı maliyetinin daha da yüksek olacağı açıktır.

Otoyol güzergahının viyadükle geçirilmesi durumunda kamulaştırma genişliği asgariye indirilmiş olacaktır. Bununla birlikte, otoyolun işgal ettiği arazi sınıfının, kamulaştırma bedelini etkileyen en önemli faktör olduğuna göre, ova kısmından, I. sınıf tarım arazisinden viyadük ile geçirilen güzergaha ait kamulaştırma bedeli, ovanın kenarından geçirilen güzergaha ait kamulaştırma bedelinden daha yüksek olabilecektir.

6 ve 7 – Bursa-Yenişehir ve Bursa-Karacabey yollarının bitiş tarihi sözleşmesine göre 30.11.2000 olarak tespit edilmiştir. Ancak Bütçe imkanlarının kısıtlı oluşu ve Karayollarına verilen ödeneklerin yetersiz olması nedeniyle işin bitim tarihi ileriki yıllara sarkabilmektedir. Yeterli ödenek verilmesi halinde söz konusu yol 2001 yılında bitirilebilecektir.

8- Bursa-İnegöl Yolunun bitiş tarihi sözleşmesine göre 2002 olarak tespit edilmiştir. Ancak, Bütçe imkanlarının kısıtlı oluşu ve Karayollarına verilen ödeneklerin yetersiz olması nedeniyle işin bitim tarihi ileriki yılara sarkabilecektir. Yeterli ödenek verilmesi halinde söz konusu yol 2002 yılında bitirilebilecektir.