7/2784

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

13 TEMMUZ 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-946/26351
KONU :İzmir Milletvekili
Sayın Erdal KARADEMİR'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ:a)TBMM Başkanlığının 09.06.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/2784-6005/19974 sayılı yazısı
b) Başbakanlığın 17.06.2004 tarih ve B.02.0.KKG.0.12/106-364-17/2872 sayılı yazısı

İzmir Milletvekili Sayın Erdal KARADEMİR tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/2784-6005 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK:
1 Cevap formu(2 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/2784

İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN ERDAL KARADEMİR'İN
SAYIN BAŞBAKANIMIZA YÖNELTTİĞİ 7/2784-6005 SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı sıfatıyla, basına ve kamuoyuna yapmış olduğunuz açıklamalar sırasında, İstanbul'da 3. köprünün Anadolu Kavağı (BEYKOZ) ile Rumeli Kavağı (SARIYER) arasında inşa edileceği gazete ve televizyonlarda da yayınlanmış bulunmaktadır. Bilindiği üzere, 5712 Km2 yüzölçümlü İstanbul'un % 38'i (2 164 Km2) ormanlarla örtülüdür. Ormanlar, İstanbul'un kuzey kesiminde Sarıyer ve Beykoz ilçelerinde yoğunlaşmıştır. İstanbul'un akciğerleri olan bu bölgede, orman ve bitki örtüsünü tahrip edecek her türlü ulaşım ve yerleşim politikalarından özenle kaçınmak gerekmektedir.

Bununla birlikte, rant amaçlı ve siyasi destekli yanlış politikalar yüzünden, İstanbul'daki ormanların 182 km2'lik kısmı orman dışına çıkarılmış bulunuyor. Kamuoyunda 2/B denilen bu alanların büyük bir kısmı, İstanbul'un kuzeyinde Sarıyer ve Beykoz ilçelerinde bulunmaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olduğunuz dönemde, 15.11.1995 günü yürürlüğe koyduğunuz 1/50.000 ölçekli Metropoliten Alan Alt Bölge Nazım İmar Planında ve ardından 1999 yılında 160 ve 668 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararıyla onanlı 1/5.000 ölçekli Nazım İmar Planında, İstanbul'un kuzeyinde herhangi bir boğaz geçişi ve bununla ilgili ulaşım sistemi öngörülmemiştir. Ayrıca, geçen yıl yapılan İstanbul 1. Kentiçi Şurası kararlarına göre de, İstanbul'daki ulaşım politikasının ve uzun vadeli ulaşım planlamasının, hafif raylı sistem ve metroyu da içeren koordineli bir yaklaşımı içerdiği belirtilmiştir. Bu sürece paralel olarak, MARMARAY'ın temeli de geçtiğimiz günlerde tarafınızca atılmıştır.

Bu durumda, İstanbul'da izlenen bu ulaşım politikasını bir tarafa iterek, büyük bir orman yağması ve çevre katliamına yol açması kaçınılmaz olan, İstanbul'un kuzeyinde muhtemel bir 3. köprü ile boğaz geçişinin doğal-kültürel ve tarihi varlıklarımızın hızla yok olmasına ve yoğun bir kaçak yapılaşmaya da neden olacağı şimdiden bellidir. TEMA tarafından sıkça yapılan açıklamalardan görüldüğü üzere,Türkiye'de orman ve bitki örtüsünün korunması ve giderek artırılması sağlanamazsa, dünyayı tehdit eden küresel ısınmanın bir sonucu olarak ülkemizdeki erozyonun önlenemez hale geleceği ve bunun bir sonucu olarak Anadolu topraklarının çölleşeceği belirtilmektedir. Anayasanın 169. maddesi gereği korunması, Başbakanı olduğunuz hükümete ve dolayısıyla Çevre ve Orman Bakanlığı'na bir görev olarak verilen ormanlara karşı yönelen her türlü tehdit ve olumsuzluğun, başta tarafınızca önlenmesi de bir anayasal görevdir.

Bu bağlamda;

SORU 1-İstanbul'un kuzeyinde, Sarıyer ve Beykoz ilçeleri içerisinde, askeri ve ormanlık bölgeden geçecek bir Boğaziçi 3. köprü projesi var mıdır?

CEVAP 1-İstanbul ve çevresindeki hızlı gelişme ve nüfus artışına bağlı olarak İstanbul kent içi ulaşım talebi, araç sahipliğindeki hızlı artışa paralel bir eğilim izleyerek, mevcut yol kapasitelerinin taşıyamayacağı bir seviyeye ulaşmıştır. Bu nedenle mevcut yolların bir çok kesiminde ağır trafik tıkanmaları ve kilitlenmeler meydana geldiği malumlarıdır.

Sorunun kalıcı çözümü için Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca yapılan tespitlere göre;

Boğaziçi Köprüsü'nün 1973 yılında trafiğe açılmış olduğu, köprüden geçen ortalama günlük trafik değerinin 2003 yılı sonu itibariyle 180.000 araca ulaştığı, Fatih Sultan Mehmet Köprüsünün ise 1988 yılında hizmete açıldığı, köprüden geçen ortalama günlük trafik değerinin 2003 sonu itibariyle 165.000 araca ulaştığı, bu yoğunluğun her iki köprü kapasitesi için de öngörülen değerlerin çok üstünde olduğu, bu durumun sabah-akşam pik saatlerde özellikle köprü girişlerinde büyük yığılmalara, trafiğin son derece yavaş seyretmesine ve hareketsiz kalmasına neden olduğu anlaşılmıştır.

./..

T.C. BAŞBAKANLIK BASTIRMA PLANLAMA VE İSTATİSTİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ 1923

Bu nedenle, gerek mevcut talebin ve gerekse İstanbul'un gelecekteki çekim odakları ve yeni yerleşimlerden kaynaklanacak talebin karşılanarak karayolu ulaşımına köklü bir çözüm getirilmesi amacıyla;

-Su havzaları ve orman alanlarını tahrip etmemesi,
-Köprü ve yol boyunun kısa olması,
-Şehir dokusuna zarar vermemesi, kamulaştırma ve maliyetlerinin düşük olması, arzu hattına yakın bir bölgeden geçmesiyle Boğaz Geçişi ve şehir içi trafiğini rahatlatacak ölçüde trafik yükü alması,
-Mevcut iki çevre yoluna kısa bağlantılarla irtibatlanarak, yoğun şehir içi trafiğinin rahatlamasına katkı sağlaması,

-İstanbul Boğazını geçiş olarak kullanan uluslararası ve ulusal trafiğin yanında İstanbul'un her iki yakasındaki yeni yerleşim, sanayi ve ticaret bölgeleri ile İstanbul Olimpiyat Kompleksinin ulaşım ihtiyacını karşılaması gibi kriterler dikkate alınarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından en uygun güzergahın tespiti çalışmaları devam etmektedir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından yürütülen bütün bu çalışmalar İstanbul I. Kentiçi Şura Kararlarının dikkate alınmaması anlamına gelmemektedir. Keza, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından yürütülen bu çalışmalara ilaveten, dünyanın büyük metropollerinden biri olan İstanbul ilimizin kentiçi ulaşım problemine kalıcı bir çözüm getirmek ve karayolu üzerindeki yoğun trafiği demiryoluna kaydırmak amacıyla Ulaştırma Bakanlığınca da İstanbul Boğazı Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi **(MARMARAY)** projesi başlatılmıştır.

Proje, İstanbul Metrosu ve Diğer Hafif Raylı Sistemlerle her iki yakada entegre olacak şekilde planlanmış, İstanbul'un Raylı Sistem taşımacılığının omurgasını oluşturacak bir özellik taşımaktadır.

Tamamlandığında, hem İstanbul'lulara güvenilir, hızlı ve konforlu bir toplu taşıma hizmeti sunacak, hem de Avrupa ile Asya kıtalarını demiryolu ile kesintisiz olarak birbirine bağlayacaktır. Ülkemizin demiryolu sektöründe yer alan önemli çalışmalardan birisi olan bu proje ile İstanbul'da her iki yaka arasındaki ulaşımın demiryolu ile de sağlanması mümkün olabilecektir. Tarihi ipek yolu üzerinde Asya ve Avrupa'yı kesintisiz demiryolu ile birbirine bağlayacak olan sözkonusu proje ile halen saatte tek yön 10.000 kişi olan mevcut banliyö kapasitesinin 75.000 kişiye çıkarılması hedeflenmiştir.

SORU 2- Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından, İstanbul Boğazı'nın hangi bölgesinde, üçüncü köprü için proje çalışmaları devam etmektedir?

CEVAP 2- Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nden alınan bilgilere göre, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün güzergah tespit çalışmaları devam etmekle birlikte, zorunlu olarak Boğaz Geçiş Koridorlarının, İstanbul Boğazı'nın kenar yerleşimleri olan Sarıyer-Beykoz ve Üsküdar-Beşiktaş ilçe sınırların dahilinde bulunduğu anlaşılmaktadır.

SORU 3- 2004 yılı itibariyle, İstanbul Boğazında inşa edilecek bir köprünün yaklaşık maliyeti nedir?

CEVAP 3- Karayolları Genel Müdürlüğünce yürütülen çalışmalar kapsamında güzergah ve köprü boyu henüz kesinlik kazanmadığından, maliyet konusunda net bir tespitin yapılamadığı anlaşılmıştır.