

7/9026
64 23

T.C.
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü

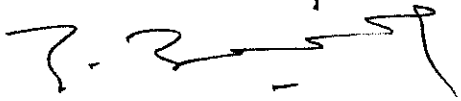
10.12/2009

SAYI : B.05.0.MAH.0.07.02 .00/ 31153
KONU: 7/9026 Esas No'lu yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 13/08/2009 tarih ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-14725-7/9026/14823/32077 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın A. Jale AĞIRBAŞ'ın 7/9026 sayılı yazılı soru önergesi ile ilgili olarak; İstanbul Valiliğince gönderilen cevabi yazı ekte sunulmuştur.
Bilgilerinizi arz ederim.


Beşir ATALAY
Bakan

EKİ:1

DAĞITIM :
Gereği :
TBMM Başkanlığına

Bilgi :
Başbakanlığa

stand

T.C.
İSTANBUL VALİLİĞİ
İl Mahalli İdareler Müdürlüğü

Sayı :B.05.4.VLK.4.34.07.00/610/73626

GÜNLÜ
21.08.2009

Konu : 7-9026 Esas No'lu Yazılı Soru Önergesi.

610
(09)

İÇİŞLERİ BAKANLIĞINA
(Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü)

İlgi : 19.08.2009 tarih ve 21671 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Ayşe Jale AĞIRBAŞ'ın 7/9026 sayılı yazılı soru önergesinde yer alan sorular hakkında;

1- İstanbul'un içinden doğu-batı yönünde geçen D-100 karayolu halk dilinde (E-5)'in, TEM otoyolu bitene kadar hem transit hem de şehir içi trafiğe hizmet verdiği, D-100, TEM otoyolunun 1989 yılında devreye girip E80 yolu statüsüne kavuşması ile devlet yolu sınıfına alındığı, D-100 karayolu 08-11-2004 tarihinde yapılan protokol ile Karayolları Genel Müdürlüğü yol ağından çıkartılarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredildiği ve böylece D-100 karayolu şehir içi yol statüsüne geçtiği,

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca D-100 Söğütlüçeşme(Kadıköy)-Avcılar karayolunun ortasına toplu taşımada kullanılan özel otobüs yolu (Metrobüs) ve kenarlarında 2x3 şeritli şehir içi yolu ve bu yola giriş çıkışı sağlayacak 1x2 şeritli tek yönlü yanyolların oluşturulduğu.

13-08-2008 tarihinde alınan UKOME kararıyla Avcılar-Mecidiyeköy arası hız limiti 70 km/s (yanyollar hariç) olarak belirlendiği göz önüne alınırsa şu anki mevcut şerit genişliklerin dar değil, bilakis ideal genişlikler olduğu ve yapılan çalışma sonucunu daralma olarak değil şerit disiplininin sağlanarak trafik akışının düzenlenmesi olarak nitelemenin daha doğru olacağı,

D-100 gibi şehir içi yol statüsünde olan yollarda emniyet şeridi yapma zorunluluğunun bulunmadığı, ülkemizde ve bir çok gelişmiş ülkede şehiriçi yollarda emniyet şeridi uygulamasının olmadığı, örneğin İstanbul'un en önemli şehiriçi ulaşım arterlerinden Büyükdere Caddesi, Barbaros Bulvarı, Bakırköy - Sirkeci sahil yolu, Vatan Caddesi, Millet Caddelerinde de emniyet şeritlerinin olmadığı, yurtdışı örneği olarak Londra'da otoyol olmayan şehir içi yolların büyük bir kısmında emniyet şeridinin bulunmadığı, ayrıca İngiltere'de bazı otoyollarda (A57) bile emniyet şeridinin bulunmadığı,

D-100 gibi İstanbul'un en yoğun ulaşım aksında otomobil arızalanması veya kaza olmasının sık rastlanılan bir durum olduğu, ancak bu gibi durumlarda sürücünün uygun yol işaretlemesi ile D-100 üzerinde seyreden diğer sürücülerini bilgilendirmesinin gerektiği, arıza veya kaza durumunda diğer sürücülerin uygun bir şekilde bilgilendirilmemesi halinde veya D-100 üzerinde hız limitlerine uyulmadığı zaman maalesef üzücü durumlarla karşılaşılacağı, trafik kurallarının sürücüler tarafından ihlal edildiği durumlarda yolun "kusurlu" sayılmasının vatandaşlar arasındaki trafik bilincinin eksik olduğunun bir göstergesi olduğu,

2- D-100 Avcılar - Zincirlikuyu arası karayolu Metrobüs projesiyle beraber 2x3 şeritli şehir içi yolu ve bu yola giriş çıkışı sağlayacak 1x2 şeritli tek yönlü yanyollar oluşturularak eski trafik, karmaşasından kurtarıldığı, bu hat üzerinde minibüs ve otobüs hatlarının kaldırılmasıyla ve metrobüs hizmetinden yararlanmaya başlayan yolcuların özel araçlarını kullanmayı bırakmalarıyla trafik akış hızında artış sağlandığı ve D-100 Avcılar -Zincirlikuyu arasında D-100'den yanyollara 33 adet giriş ve yanyollardan D-100'e 35 adet çıkış sağlanarak acil durumlarda polis, ambulans ve itfaiye araçlarının daha çabuk müdahale etmesinin sağlandığı.

3- Emniyet şeridinin olmadığı şehiriçi yollarda sürücülerin; herhangi bir arıza veya kaza anında hem kendi güvenlikleri hem de trafik güvenliği açısından almaları gereken tedbirlerin Karayolları Trafik Kanununu ve ilgili yönetmeliklerde belirlendiği, ayrıca Büyükşehir Belediyesi olarak söz konusu hatta acil durum cebi planlama çalışmalarının devam ettiği,

T.C.
İSTANBUL VALİLİĞİ
İl Mahalli İdareler Müdürlüğü

4- Yaklaşık 40 km olan D-100 karayolu Avcılar - Söğütluçeşme (Kadıköy) arasında Havaray raylı sisteminin uygulanabilmesi için Haliç Köprüsü (yaklaşık 800 m), Boğaziçi Köprüsü (yaklaşık 1560 m, ayaklararası mesafe 837 m), Mecidiyeköy Viyadüğü (yaklaşık 1000 m), Ortaköy Viyadüğü (yaklaşık 1000 m) geçişlerinin sağlanmasının gerektiği, bu köprüler ve Viyadükler sebebiyle ya hatta kesintilerin meydana geleceği ya da maliyetleri çok yüksek köprüler inşa etmek gerekeceği,

Ayrıca söz konusu güzergah göz önüne alındığında Avcılar - Haliç Köprüsü arasında 14 adet, Haliç köprüsü -Zincirlikuyu arasında 4 adet ve Zincirlikuyu- Söğütluçeşme arasında 5 adet olmak üzere toplam 23 adet köprülü kavşak olduğu, dünyadaki örneklerinde 5,50 - 6,00 metre yükseklikte giderken, karayolu ulaşımı sağlayan D-100 üzerinde bulunan bu köprüler sebebiyle Havaray, 12,00 - 13,00 metre yükseklikte imal edilmesinin gerekeceği, özellikle Edirnekapi'da bu yüksekliğin 17,00 - 18,00 metre yüksekliklere çıkacağı, bu köprülü kavşakların bir başka öneminin ise bu bölgelerin ana arterler ile O-1 çevreyolu bağlantı kavşaklarının olduğu, yaya sirkülasyonunun yoğun olduğu bölgeler olması sebebiyle istasyon ihtiyacı duyulan bölgeler olduğu, bu sebeple 12,00 - 13,00 metre yükseklikte sadece Havaray hattı değil aynı zamanda istasyonların da yapılmasının hem teknik hem de maliyetler olarak uygulanabilirliği minumuma indirdiği,

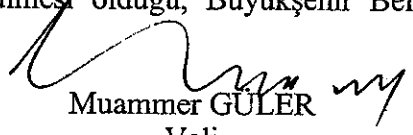
Metrobüs hattının ekspres yol olarak kullanılarak Havaray sisteminin uygulamaya alınması; söz konusu hattın yolcu kapasitesi bakımından Havaray'ın gidiş - geliş olarak ayrı ayrı dizayn edileceği düşünülürse çift viyadük ayağıyla D-100 karayolunun üzerinden geçeceğinden mevcut Metrobüs hattının bazı kesimlerinin ekspres yol olarak kullanabilme özelliğinin ortadan kalkacağı.

Mevcut raylı sistem işletmeciliği yapılan bölgelerde motorlu taşıt trafiğinin azaldığı ve böylece trafik talebinde özel araçlardan toplu taşıma araçlarına geçişin teşvik edildiği ve şehir içindeki trafiğin bu bölgelerde rahatlatıldığı, yaşanılabilir şehirselleşme bir çevre oluşturulduğu, böylece mevcut toplu taşıma sisteminin özel araçlara bağımlılığı azalttığı, bu bağlamda 147,3 km mevcut raylı sistem ağının bulunduğu, inşaat aşamasında olan 51.5 km raylı sistem, projesinin de imalatının sürdürüldüğü, toplu taşıma ağını geliştirmek için şu arada inşaatı ihale aşamasında olan 5 raylı sistem projesi 84,5 km, proje çalışmalarına devam ettikleri 8 raylı sistem projesi 121 km., Etüt - Plan aşamasında olan 19 raylı sistem projesi 204,3 km olmak üzere toplam 613.2 km raylı sistem hattı ile 2023 hedef yılında maksimum raylı sistem ağına ulaşılacağı,

Söz konusu projeler ile oluşturulan Ulaşım Master Planı çerçevesinde gerekli ekonomik değerlendirmeler ve inşaat önceliğine göre sıralanarak toplam 27 milyar \$ bütçe ile 2023 hedef yılında bitirilmesinin ön görüldüğü,

İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak uzun vadede trafik problemini çözmek için hedeflerinin; Raylı Sistem projelerine hızla devam edilerek, 2023 hedef yılında maksimum raylı sistem ağına ulaşıp, İstanbul'un gelecekteki demiryolu ağına etkili ve verimli çalışabilen bir toplu taşıma sistemi haline dönüştürülmesi olduğu, Büyükşehir Belediye Başkanlığından alınan bilgilerden anlaşılmıştır.

Bilgilerinize arz ederim.


Muammer GÜLER
Vali