



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/4259

GK:113

07 Nisan 2012

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/1413
Konu : İzmir Milletvekili
Sayın Musa ÇAM'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 23.02.2012 tarihli ve A.01.0.KKB.0.10.00.00-49943 sayılı yazınız.

İzmir Milletvekili Sayın Musa ÇAM'ın 7/4259 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı
hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (1 Sayfa)



İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN MUSA ÇAM'IN
7/4259 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

1-İstanbul 3. Köprü ve Kuzey Marmara Otoyolu projesi için güzergah boyunca jeolojik araştırma ve zemin etütleri yapılmış mıdır? Yapıldıysa hangi uzman veya şirketler tarafından ve ne zaman yapılmıştır?

2-Köprü ve otoyol için fizibilite çalışmaları yapılmış mıdır? Bu fizibilite raporunda yer alan köprü ve otoyolun yapılabilirliğini gösteren temel veriler nelerdir?

3-Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yol ve köprüye ilişkin yıllar itibariyle günlük araç geçiş rakamlarına ilişkin öngörüsü nedir?

4-Yine köprü ve otoyol için çevresel etki değerlendirme (ÇED) raporu hazırlanmış mıdır? Yapılmışsa ÇED raporu hangi tarihler arasında yapılan çalışmalar sonunda, hangi uzmanlar veya şirketler tarafından hazırlanmıştır?

5-Yol ve köprü'nün projesi, uygulama projeleri yapılmış mıdır? Proje ve uygulama projeleri kimler tarafından ne zaman hazırlanmıştır?

6-Köprü'nün yeri ve yolun kriteri hangi kurum tarafından ne tür kriterler dikkate alınarak belirlenmiştir?

7-Otoyolun güzergahı neden İstanbul'un akciğerleri sayılan ormanların içinden geçirilmiştir? Yol, bir süre sonra bölgede yapılaşmayı hızlandırarak ormanlara ağır tahribata neden olmayacak mı?

8-Köprü ve otoyol projesi Devlet Planlama Teşkilatı'nın onayından geçmiş midir? DPT'nin projeye ilişkin görüşü nedir? Herhangi bir itirazda bulunmuş mudur? Bulunmuşsa hangi itirazları dile getirmiştir?

9-DPT'nin projede devre dışı bırakıldığı doğru mudur? Doğruysa bunun gerekçesi nedir?

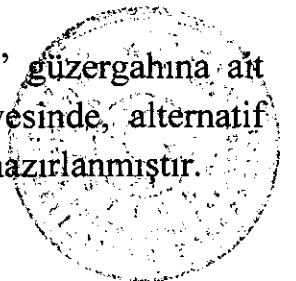
10-Projede Yüksek Planlama Kurulu'nun (YPK) devre dışı bırakıldığı doğru mudur? Doğruysa nedenleri nedir?

11-Bu tür büyük projelerin YPK tarafından onaylanması yasal bir zorunluluk değil midir? Eğer değilse sebebi nedir? Hangi düzenlemeler bu tür projelerde YPK onayının atlanabileceğini söylemektedir?

12-Eğer YPK'nın devre dışı bırakıldığı doğru değilse proje hangi tarihli YPK kararında onaylanmıştır? Bu kararda ne denilmektedir?

CEVAPLAR:

“Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesi” güzergahına ait 1/5000 ölçekli plan-profiller Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde, alternatif güzergahlar üzerinde yapılan teknik ve mali çalışmalar neticesinde hazırlanmıştır.



Güzergahın belirlenmesi aşamasında ilgili bakanlıklar ve belediye başkanlıkları arasında koordineli olarak çalışmalar sürdürülmüş olup, güzergah üzerinde yer alan İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli ve Sakarya Belediyeleri de güzergah ile ilgili mevcut imar durumları ve önerilerini bildirerek çalışmalara katkıda bulunmuşlardır.

3. Boğaz Köprüsünün konumu ile ilgili olarak 6 farklı alternatif üzerinde çalışılmış ve sözkonusu alternatifler, İstanbul Boğazı Geçişi için belirlenmiş olan özel kriterlere göre mukayese edilerek değerlendirilmiş, hazırlanan raporlar doğrultusunda tartışılmıştır.

Bahse konu özel kriterler şunlardır:

A. Çevresel Boyut

- a) Su ve orman kaynaklarının korunması
- b) Hava ve gürültü kirliliği
- c) Tarihi yapılar ve SİT Alanları

B. İşletme Maliyetleri (akaryakıt + amortisman + iş gücü kayıpları)

C. Diğer trafik sistemleri ile uyum

D. Mevcut durum ve gelişim planları ile uyumluluk

- a) Mevcut şehir içi trafik yükünün azaltılması
- b) Mevcut yol ağına katkısı
- c) Yeni sanayi ve yerleşim alanları üzerine etkiler

E. Kamulaştırma ve arazi kullanımı

F. İnşaat Maliyetleri

Bu özel kriterler arasında bulunan “çevresel boyut” başlığı altında Doğal Sit Alanlarının ve ekolojinin korunması konusunda ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli olarak çalışılmaya devam edilecektir. Yeşil alanların tahribatını önlemek amacıyla, sözkonusu alanların tünel ve viyadük yapılarıyla geçilmesine önem verilmiştir. Ekolojik yapının ve doğal hayatın korunmasına yönelik olarak gerekli yerlere orman ekosistem köprüleri de yapılabilecektir.

Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesinin ekonomik ve finansal açıdan yapılabilirliğini değerlendirmek amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü’nce Yap- İşlet- Devret (YİD) modeli çerçevesinde Ekonomik ve Finansal Fizibilite Etüdü gerçekleştirilmiş olup, uygulama projeleri ile jeolojik ve jeoteknik etütler YİD İhalesi kapsamında yaptırılacaktır.

ÇED Yönetmeliğinin proje üzerindeki etkisinin soruşturulması maksadıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığından (mülga Çevre ve Orman Bakanlığı) bilgi talep edilmiş ve Yatırım Programında yer alan “Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil)” Projesi için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (mülga Çevre ve Orman Bakanlığı) tarafından, “ ÇED Yönetmeliğinin Geçici 3. maddesi uyarınca ÇED Yönetmeliği hükümlerine tabi olmadığı” bildirilmiştir.

Projenin hassasiyeti ve öneminin yanında, büyüklüğü dikkate alındığında finansmanının ancak dış kaynakla gerçekleştirilebilecek olması gerçeğinden hareketle projenin ÇED'den muaf olmasına rağmen kredi temin sürecinde yabancı kreditorlerce ÇED Raporunun hazırlanması istenmekte olduğundan, projede zaman kazanılması ve ülkemiz hizmetine bir an önce kazandırılması maksadıyla Yap-İşlet-Devret ihalesine paralel olarak ÇED Raporu hazırlık çalışmalarına başlanmıştır.

Bu maksatla ÇED Raporu hazırlanması ihalesi 11.04.2011 tarihinde yapılmış olup, işe ait sözleşme 20.05.2011 tarihinde imzalanmıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesinin ülke ekonomisine faydalarının araştırıldığı ekonomik analizinde, projenin gerçekleştirilmesi durumu ile mevcut durumun sürdürülmesi (ulaşımın mevcut devlet yolları ve otoyollarla sağlanması) alternatifleri, proje güzergahı ve mevcut güzergahlar karşılaştırılarak değerlendirilmiştir. Analizde öncelikle projenin gerçekleşmesi durumunda;

*Trafik akım koşullarının iyileşmesi nedeniyle trafikteki sıkışıklık düzeyinin azalması, dolayısıyla hızın artması göz önünde bulundurularak yol kullanıcıları tarafından zamandan sağlanacak faydalar,

*Yol fiziki ve geometrik standartlarının iyileşmesi nedeniyle yol kullanıcıları tarafından taşıt işletme giderinden sağlanacak faydalar ile

*Trafik kazalarının azalmasından elde edilecek faydalar gibi, projenin ülkeye olan sosyo-ekonomik etkilerinin parasal olarak ifade edilebildiği faktörler tespit edilmiş ve projeden elde edilecek bu faydalar projenin yapım maliyetleri ile karşılaştırılmış, İç Karlılık Oranı, Net Bugünkü Değer ve Fayda/ Maliyet Oranı teknikleri kullanılarak gerçekleştirilen ekonomik analiz sonuçlarına göre proje "yapılabilir" olarak değerlendirilmiştir.

Kuzey Marmara Otoyolu projesi kapsamında yer alan 3.Boğaz Köprüsünün 2016 yılı açılış trafiği "İstanbul Boğazı Lastik Tekerlekli Tüp Geçişi" dikkate alındığında ortalama günlük hafif taşıt trafiği 15.918 ve ağır taşıt trafiği 37.066 olmak üzere toplam günlük ortalama trafik 52.984 olarak tahmin edilmiştir.

Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesinin Karayolları Genel Müdürlüğü'nce hazırlanan Ekonomik ve Finansal Fizibilite Etüdü Raporu, projenin YİD modeli ile gerçekleştirilmesi için Yüksek Planlama Kurulu (YPK) kararı alınması talebiyle Kalkınma Bakanlığı'na sunulmuştur. Konu ile ilgili 27.12.2010 tarih ve 2010/47 sayılı YPK Kararı ile Kuzey Marmara Otoyolu (3. Boğaz Köprüsü Dahil) Projesinin 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet- Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun" kapsamında YİD modeliyle gerçekleştirilmesi kararlaştırılarak sözkonusu yatırım ve hizmetleri yapmak üzere görevlendirilecek şirket ile sözleşme yapmaya Karayolları Genel Müdürlüğü yetkili kılınmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nce Kuzey Marmara Otoyolu (3.Boğaz Köprüsü Dâhil) (414 km) projesinin ihalesinin 23 Ağustos 2011 tarihinde gerçekleştirilmesi planlanmış ancak, daha sonra ilanda belirtilen ihale tarihi 10 Ocak 2012 olarak değiştirilmiştir. Söz konusu ihale için 18 istekli şartname almışken, 10 Ocak 2012 tarihinde yapılan ihaleye katılım olmamıştır. İhale sonrası, 3. Boğaz Köprüsünün de dahil olduğu (Odayeri-Paşaköy) 95 km uzunluğundaki 3. Kesimin Yap-İşlet-Devret Modeliyle yeniden ihalesi için başlatılan hazırlıklar tamamlanmış ve 28 Ocak 2012 tarihinde ihale ilanına çıkılmış olup, 20 Nisan 2012 tarihinde yapılan ihaleye aşağıdaki 5 firmadan teklif gelmiştir.

- Salini-Gülermak Ortak Girişimi,
- İçtaş İnşaat Sanayi Ticaret AŞ-Astaldi Ortak Girişim Grubu,
- China Communications Construction-Doğuş İnşaat Ticaret AŞ-Yapı Merkezi-Arkon İnşaat Ortak Girişimi,
- MAPA İnşaat ve Ticaret AŞ
- Cengiz İnşaat-Kolin İnşaat-Limak İnşaat-Makyol İnşaat-Kalyon İnşaat

Söz konusu ihaleye teklif veren isteklilerden, China Communications Construction-Doğuş İnşaat Ticaret AŞ-Yapı Merkezi-Arkon İnşaat OGG'nin teklifi "uygun doküman çıkmadığı" gerekçesiyle alınmamıştır. İhale süreci devam etmektedir.