



7/1147
Gk 53

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

10 Mayıs 2012

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/1442
Konu : İzmir Milletvekili
Sayın Mustafa MOROĞLU'nun
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 21.11.2011 tarihli ve A.01.0.GNS.0.10.02.00-30309 sayılı yazınız.

İzmir Milletvekili Sayın Mustafa MOROĞLU'nun 7/1147 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)



İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN MUSTAFA MOROĞLU'NUN 7/1147 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Genel seçimler Öncesinde, Adalet ve Kalkınma Partisince İzmir ile ilgili 35 proje açıklanmıştır. Bu projelerden biri olan Konak Tüneli Projesi'nin temeli, 23 Eylül 2011 tarihinde atılmıştır. Tünelin fizibilite çalışmaları, projesi yapılmadan, bölgenin heyelan riski taşıdığı ve arkeolojik sit alanı olduğu dikkate alınmadan temel atma töreni yapılmıştır. Bu projeye ilgili olarak sivil toplum kuruluşları, mühendis ve mimarlar odası pek çok çekinceyi, kaygıyı ve sorunu ortaya koymuştur. Ancak sivil toplum örgütleri tarafından getirilen eleştiriler ve öneriler dinlenilmemiştir.

Konak Tüneli güzergâhı önce Konak-Mürsel Paşa Bulvarı olarak açıklanmıştır. Ardından hemen güzergâh değişikliğine gidilmiştir. Bu kez Bahri Baba Parkı'ndan Yeşildere Caddesi'ne uzanacak bir projeden söz edilmektedir. İzmir'in ulaşım sorununu çözeceği iddia edilen Konak Tüneli, İzmir'in Ulaşım Ana Planı'nda da bulunmamaktadır. Tünelin geçmesinin öngörüldüğü güzergah başlangıcının 3.derece arkeolojik sit alanı ile heyelan bölgesi yakınında olması da dikkat çekmektedir.

Bu çerçevede;

SORULAR:

1-Konak Tüneli'nin, Konak-Mürsel Paşa Bulvarı olarak açıklanan güzergâhının Bahri Baba Parkı-Yeşildere olarak değiştirilmesinin nedeni nedir?

2-Yeni güzergâhın zemin etüdü, plan ve projesi yapılmış mıdır? Yapıldıysa zemin etüdünün sonucu nedir?

3-Karayolları 2.Bölge Müdürlüğü yetkililerinin Tünel kazısı çalışmaları ile jeolojik etüt çalışmalarının aynı anda yapılacağına ilişkin açıklamaları basında yer almıştır. Tünel yapımında, zemin etüdü ile kazı çalışmalarının aynı anda yapılması yöntemi yeni midir?

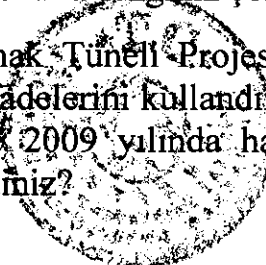
4-Bu yöntem ile yapılacak çalışma sonucunda; zeminin tünel yapımına uygun olmadığı anlaşılırsa ortaya çıkacak ekonomik zararın, iş gücü ve zaman kaybının sorumlusu kim olacaktır?

5-Tünelin geçtiği güzergah Kadifekale heyelan bölgesi yakınlarıdır. Bu durum göz önüne alınmış mıdır?

6-Olası bir toprak kayması ya da depremde oluşabilecek felaket ve bununla ilgili alınacak önlemler fizibilite çalışmalarında mevcut mudur?

7-İzmir tarihi ve kültürel miras açısından önemli kentlerden biridir. Konak Tüneli'nin, 3. derece arkeolojik sit alanından geçtiği bilinmektedir. Temel atma töreninde "Sit ise de yapılır. Değilse de yapılır. Her şeyin çözümü vardır." şeklindeki açıklamalarınız basına yansımıştır. Sözü ettiğiniz çözüm nedir?

8-Temel atma töreninde, Konak Tüneli Projesi ile ilgili olarak, "Her şeyin hesabı kitabı, planı, projesi vardır" ifadelerini kullandınız. Konak Tüneli'nin planının, İzmir'in nazım imar planlarında ve 2009 yılında hazırlanıp, onanan Ulaşım Ana Planı'nda olmadığını neden söylemediniz?



9- 23.03.2011 tarihinde yayınlanan "Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023 Raporu'nda" otomobil odaklı ulaşım tercihinin, fiziksel çevreyi onarılmaz biçimde bozan en önemli etkenlerden biri olduğu belirtilmiştir. Bu rapora göre karayolu ve otomobil taşımacılığı yerine toplu taşımayı özendirecek raylı sistemler tercih edilmelidir. Konak Tüneli Projesi bizzat Bakanlığınız tarafından yayınlanan raporla çelişmektedir.

-Bu çelişkinin nedeni nedir?

-Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi'ne ulaşım yatırımlarına uyulmayacaksa, bu konuda raporun hazırlanmasının nedeni nedir?

10-Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi "Hedef 2023" Raporunda kentlerdeki ulaşımın uzlaşma odaklı karar sürecinden söz edilmektedir. Konak Tüneli ile ilgili olarak hangi sivil toplum kuruluşu, meslek odası ya da yerel yönetim ile uzlaşma sağlanmıştır?

11-Konak Tüneli'nin toplu taşımayı teşvik eden, İzmir'in diğer ulaşım projeleri ile uyumlu, planlama ilkelerine uygun ve kamu yararı çerçevesinde hazırlanmış bir proje olduğunu gönül rahatlığı ile söylemek mümkün müdür?

CEVAPLAR:

Konak Tüneli ve Bağlantı Yolları projesi; planlama aşamasından itibaren Konak-Yeşildere doğrultusunda projelendirilmiştir. Bu güzergâh dışında herhangi bir güzergâh üzerinde çalışma yapılmamıştır. Sözkonusu proje kapsamında arazi ve büro çalışmaları Karayolları Genel Müdürlüğü'nün teknik elemanları ile başlatılmış, güzergâh çalışmaları bu şekilde tamamlanarak yatay ve düşey hat belirlenmiştir. Bu çalışma esnasında mevcut jeolojik haritalar ve yüzeysel jeoloji çalışmaları da yapılarak ön proje çalışması tamamlanmıştır. Tünel yapım çalışmalarına yönelik, uygulama projeleri ve buna bağlı sondaj çalışmaları tünel yapım teknolojisi açısından, inşaat aşamasında yapılabilmektedir. Bu çalışmalar projenin yatay ve düşey hattını etkilememektedir.

Sözkonusu çalışmalar kapsamında ayrıntılı zemin etütleri ve sondaj çalışmaları yürütülmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü yetki ve sorumluluğunda yapılan işlerden farklı ve özel bir işlem yapılmasını gerektiren bir durum sözkonusu değildir. Her türlü zemin yapısında tünel inşaatı mümkün olup, buna göre destekleme, ankraj ve portal yapısı oluşturulmaktadır. Konu ile ilgili olarak sizlerinde malumu olduğu üzere bu bölgede (İzmir-Kadifekale) İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca da çalışma yapılmakta ve yer yer heyelan oluştuğu bilinmektedir.

Bu hususlar tarafımızca dikkate alınarak, Tünelin projelendirme aşamasında tüm olumsuzluklar belirlenip, gerekli çözümleriyle birlikte tünel dizayn edilmektedir. Bu çözümlerde deprensellik etkisi de incelenmiştir. Ayrıca tüneller gömülü yapılar olduğundan ve uygulanan ileri yapım teknikleri açısından tabii zemindeki heyelan olasılıkları tünel inşasını etkilememektedir.

Tünelin geçtiği güzergâhın tamamı için Büyükşehir Belediyesi, Sit kurulları ile Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma kurullarından görüş alınmaktadır. Yapım çalışmalarının uzamasının bir nedeni de bu çalışmalardır. Tünel projesi tüm unsurlarıyla Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kuruluna sunulmuş ve olumlu görüş alınmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığı arasında gerekli görüşmeler yapılmış, proje güzergâhı ve proje ile ilgili bilgilendirme yapılarak, proje güzergâhı üzerinde mutabakata varılmıştır. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı ve yetkili teknik personel ile yapılan şifahi görüşmeler neticesinde; Konak Tüneli Projesinin, İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından çalışmaları yürütülen "Şirinyer Menderes Caddesi ile Yeşildere Çevre Yolu Arası Yol ve Köprü Projesi" ile uyumlu olması konusunda görüş birliğine varılmış ve proje çalışmaları bu doğrultuda sürdürülmüştür.

Söz konusu proje çalışması yeni bir çalışma olduğundan mevcut planlarda yer almamaktadır. Ancak; 22.09.2011 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yatay ve düşey hat güzergâhı onaylanan projenin, ilgili imar planlarına işlenmek üzere 27.09.2011 tarihinde İzmir Büyükşehir Belediyesi' ne başvurusu yapılmış olup, onay süreci devam etmektedir.

Söz konusu projenin 1/100.000 ölçekli İzmir, Manisa, Kütahya Çevre Düzeni Planına işlenmesi için 27.09.2011 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığına başvuru yapılmış olup, süreç devam etmektedir.

Öte yandan, 3,8 km' lik İkiztepe-Konak-Doğanlar projesi kapsamında şu ana kadar İkiztepe Kavşağı-Konak arası 8,2 km' lik kesim olan Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ile 12,6 km' lik Halkapınar Kavşağı-Doğanlar Kavşağı arası kesimler geçmiş dönemlerde tamamlanarak trafiğin hizmetine sunulmuştur. Projenin 3 km'lik kesimini oluşturan Konak-Halkapınar kavşağı arasındaki kesim (Konak Meydanı-Cumhuriyet Meydanı-Kordon-Liman Viyadüğü) SİT Kararları, Danıştay Kararları ve hukuksal nedenler ile yapılamamıştır. Tamamlanamayan bu güzergâhın işlevini sağlamak amacı ile Konak-Yeşildere Bağlantı Yolu güzergâhı 1 Temmuz 2011 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü yol ağına alınmıştır. Bu tarihten itibaren ilgili Kurumlara tebliğ edilmiş olup, bu güzergâhın arazi ve büro çalışmaları başlatılmıştır.

Tünelin yapılacağı alan ile hitap edeceği trafik düşünüldüğünde maksimum kapasitede çalışan yollar arasında yer alacağı görülmekte ve var olan trafiği rahatlatacağı düşünülmektedir. Konak Tüneli Projesi, İzmir ilindeki raylı sistem projelerine alternatif bir proje olarak görülmemelidir. Toplu taşıma aynı zamanda sistemin tamamlayıcısıdır. Kaldı ki; Bakanlığımızın İzmir ili dahilinde raylı sistem projelerine de desteği sürmektedir.

Konak Tüneli ve Bağlantı Yolları projesi karayolları ağında yer alan Mustafa Kemal Sahil Bulvarı ile Yeşildere yollarının Çevre Yoluna bağlantısını sağlayacağı gibi İzmir Büyükşehir Belediyesince planlanan ve ihale edilen "Uçan Yol" ile devamındaki otagara kadar planlanan güzergâhın en önemli bölümüdür.

Projenin tamamlanması ile günlük 30.000/40.000 civarında araç trafiğine hizmet edecek olup, işletme ve yakıt giderlerinden yıllık takriben 30 milyon TL tasarruf sağlanacaktır.