

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali YILDIRIM** tarafından Anayasanın 95. Ve İçtüzüğü'nün 98. Maddesi gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.



Mehmet Hilal KAPLAN
Kocaeli Milletvekili

Kuzey Marmara Otoyolu kapsamında planlanan Gebze Organize Sanayi Bölgesi (GOSB) civarı otoyol, bağlantı yolları ve gişeleri için kamulaştırma çalışmaları yapılmış ve imar planları işlenmiş bir şekilde yapılacak çalışmalar beklenmektedir.

Bölgede yapılacak yol çalışmasının bir an önce yapılması ve bu projeye öncelik verilmesi, ülke ekonomisine ve bölge ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır.

Bu yapılacak olan otoyol projesi iki açıdan önem arz etmektedir;

Birincisi: Gebze – Darıca – Çayırova - Tuzla bölgesinde yaşayan yaklaşık 600 binin üzerinde nüfus var. Bu nüfus TEM'in kuzeyinde bulunan 5 OSB'ler le ulaşım açısından sınırlıdır. Ulaşım eski dar yollarla yapılmaktadır. OSB'lerden ve TEM'den gelen taşıtların Gebze'ye kuzeyden giriş yapması hem trafiği rahatlatacak hem de OSB'lerle bölgede yaşayan insanların günlük ulaşım süreleri kısılacaktır. Bu aynı zamanda OSB'lerin kamudaki günlük gereksinimlerini TEM'in altındaki yerleşim bölgelerinde giderilmesi için kolaylık sağlayacaktır.

İkincisi: TEM'in kuzeyinde kalan yaklaşık 600 civarında sanayi kuruluşu barındıran OSB'lere ham madde ve ürün giriş-çıkışlarını TEM'den tırlarla yan yollarla ve Gebze'nin içine girmeden direk olarak bu bölgede verilmesini sanayi kuruluşları açısından Gebze trafiği açısından önemli ve aciliyet kaydetmektedir.

Bu bölgede ulaşım akışı ve yükü Şekerpınarı kavşağı üzerinden olmaktadır. Bunu detaylı bilgilendirilmesi de aşağıdaki gibidir.

GOSB ve civarında yaklaşık **600 sanayi kuruluşu** bulunmaktadır. Bu bölgede yoğun bir şekilde faaliyet gösteren sanayi kuruluşlarının ulaşım ihtiyacı her geçen gün katlanarak büyümektedir.

Bölgedeki sanayi kuruluşlarının faal haldeki **150.000 kişilik nüfusunun** büyük bir bölümü, yani %60'a varan kısmı İstanbul'da ikamet etmekte olup günlük ulaşımının E80 Şekerpınarı gişeleri ve bu gişelerin bağlandığı kavşağı kullanmaktadır. Şekerpınarı kavşağının bu yoğunluğuna personel taşınmasının üzerine hammadde ve ürün taşınması, nakliyesi eklendiği zaman trafikteki kuyruk kilometrelerce uzunluklara, kaybedilen zamanlarda katlanılmaz boyutlara ulaşmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğünün 2011 verilerine göre;

Orhanlı-Şekerpınar arası otoyol 83.574 araç tarafından kullanılırken, bu araçların 58.305'i Şekerpınarı- Gebze arası otoyoldan geçmektedir. Bu sayılar GOSB'nin yoğunluğunu net bir şekilde ortaya koyuyor.

İstanbul'a ulaşımında en aktif kullanılan gişe olan, Şekerpınarı gişelerinden çıkarak GOSB yönüne dönen araçlar Şekerpınarı kavşağında günlük ;

Kavşaktaki günlük trafik yükü:34,291 otomobil geçmektedir.

Bu araç trafiği yaklaşık 85.000 kişiyi mesai giriş ve çıkışlarında sadece E80-Şekerpınarı gişelerini ve kavşağını kullanmalarına mecbur bıraktığı için 5km'ye varan trafik kuyrukları oluşturmaktadır.

Gebze Şekerpınarı gişelerinden GOSB girişine kadar olan mesafe 8 km, bu mesafe normal şartlarda 10 dakika gibi kısa bir sürede alına bilecekken 40 dakikada alınmaktadır. Aradaki bu yarım saatlik farkın ülke ekonomisine kaybı büyüktür.

Bu ekonomik kaybın ülkemize maliyeti;

85.000 kişinin trafikte beklemesi (iş kaybı) : 42.500 saat/gün – 935.000 saat/ay – 11.220.000 saat/yıl

Kocaeli Gebze Bölgesinde yevmiye ücretleri 10TL: 11.220.000saat/yıl x 10TL/saat = 112.200.000TL/ yıl

34.291 aracın 8km'lik yolda harcadığı mazot: 24.689,53 litre/günlük-543.169,60 litre/aylık-6.518.035,20litre/yıl

Kocaeli ilinde mazot bedeli 4.25 TL/litre: 6.518.035,20 litre/yıl x 4.25 TL / litre = 27.701.649,60 TL

E80 Şekerpınarı gişelerinin OSB'lere bağlantısındaki 30 dakikalık kaybın ve trafikteki sıkışıklığın sadece yakıt ve zaman olarak ülkemize kaybı: 112.200.000 + 27.701.649 = 139.901.649 TL'dir.

8 km'lik yolun ülkemiz ekonomisine yıllık **maliyeti minimum 140 milyon TL'dir.**

Bu bağlamda;

1. Hem OSB'lerin hem de Gebze bölgesinde yerleşim yerlerindeki insanların bu gereksinimlerini karşılamak ve yukarıda belirttiğimiz maliyetleri düşürmek adına TEM üzerinde Mutlukent ile GOSB girişi arasında halen tır dinlenme ve tır otoparkı olarak kullanılan bölgede ivedilikle TEM'den bir girişin yapılmasını, kavşak oluşturulmasını düşünüyor musunuz?
2. Kuzey Marmara Otoyolu kapsamında düşünülen yan yol ve bağlantılarının hangi süreçte yapmayı planlıyorsunuz? Bazı OSB'lerde doluluk oranın %100 olmadığı göz önünde bulundurulursa kısa zaman içinde bu trafik yoğunluğunun, zaman kaybının, ekonomik kaybın biran önce giderilmesi konusunda başka bir çözüm yolu yada master planınız var mı?