



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

7/11460
GK 112

Sayı : 44697349-610.01/69264
Konu : İzmir Milletvekili
Sayın Müslüm DOĞAN'ın
yazılı soru önergesi

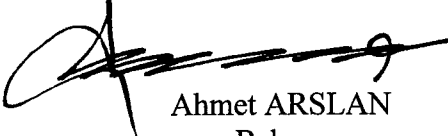
25 Ağustos 2017

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 09.02.2017 tarihli ve 43452547-120.07-82519 sayılı yazınız.

İzmir Milletvekili Sayın Müslüm DOĞAN'ın 7/11460 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


Ahmet ARSLAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (7 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

Telefon: 203 20 92

E-posta: sgb1@udhb.gov.tr

Faks: 213 07 60

İnternet Adresi: www.udhb.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:

N.GÜMÜŞ

V.H.K.İ

Bağlı / İlgili / İlişkili Kurum ve Kuruluşlar





İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN MÜSLÜM DOĞAN 7/11460 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

17 Ocak 2017 tarihinde Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan İzmir Körfez Geçişi (Otoyol ve Raylı Sistem Dahil) projesinin inceleme değerlendirme komisyonu toplantısı gerçekleştirilmiş ve ÇED Raporu yayımlanmıştır.

TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu Körfez Tüp Geçişi ile ilgili yayımlanan ÇED raporunun ardından bir değerlendirme raporu yayınladı. Rapora göre Körfez Tüp Geçişi projesi hayata geçirildiği takdirde oluşacak doğa ve kent tahribatının geri dönülemez olduğunu belirtmişlerdir. Ayrıca raporda İzmir'e ait bütün ölçek planlarında böyle bir projeye gerek olmadığının altı çizilirken, ÇED raporunda fay araştırmasının yapılmadığını açıklamışlardır. İzmir gerek zemin özellikleriyle gerekse de tektonik özellikler nedeniyle Türkiye'nin deprem açısından en riskli bölgelerindendir. Bu alanda yapılacak projelerin tüm riskler göz önüne alınarak yapılması gerekmektedir. Yine raporda geçen ifadelerle göre projenin maliyeti de göz önüne alındığında yapılmasının bilim dışı olduğuna vurgu yapılmış, alternatif çözüm projelerine dair maliyetlere yer verilmiştir.

Bu bağlamda;

SORULAR:

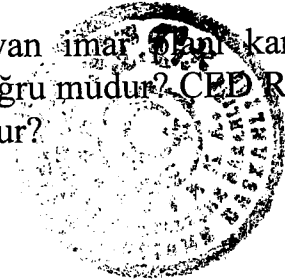
1- İzmir'in bütün ölçeklerdeki plan kademelerinin hiç birinde böyle bir projenin yapılmasının gerekliliğinin olmamasına rağmen kent planlarının önerisi olmayan bu projenin ısrarla yapılmak istenmesinin nedeni nedir?

2- Gerek zemin gerekse de tektonik özellikler nedeniyle Türkiye'nin en riskli deprem bölgelerinden olan İzmir'de yapılması planlanan Körfez Tüp Geçiş projesiyle ilgili olarak çok kanallı derin sismik yansıma çalışmaları ve fayların geometrik konumu araştırmaları neden yapılmamıştır? Yaşanması olası tehlikelerin sorumluluğu kimdedir? Bakanlık olarak bu konuda ne tür çalışmalar yapılmaktadır?

3- Projenin konumu itibarıyla körfezin deniz suyu temizleme sürecine olumsuz etkide bulunacağı ve İzmir körfezinin ufuk çizgisini yok edeceği iddiaları doğru mudur? Bu konuda bakanlığınız ne tür önlemler almaktadır?

4- Yerleşme ve sektörel işlevlerin dağılımları kapsamında oluşan yolculuk istek hatları ve erişim ulaşım talepleri incelenmiş midir? İzmir Büyükşehir Belediyesinin aynı güzergahta çalışan ve özendirmek adına düşük fiyat politikalarına rağmen, yeterli talep görmeyen arabalı vapur seferleri olmasına rağmen bu proje İzmir'in hangi temel problemini çözecektir?

5- ÇED Raporunun hukuken bir hükmü olmayan imar planı kararları ve projeler üzerinden bir değerlendirme yaptığı iddiaları doğru mudur? ÇED Raporunun bu şekilde hazırlanması mevzuata ve hukuka uygun mudur?





6- İzmir’de yapılması planlanan Körfez Tüp Geçiş projesi hangi imar planına esas jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporuna göre hazırlanmıştır?

7- İzmir Körfez Geçişi projesinin, İzmir Ulaşım Planında yer almamasına rağmen, ulaşım planının yürürlüğe girmesinde sadece 3 yıl sonra bu projenin İzmir halkına dayatılmasının amacı nedir?

8- Körfez Tüp Geçiş projesinin kuzey bağlantısı Gediz Deltası’nın güneydoğusunda bulunan eski Ragıp Paşa Dalyanının olduğu bölgeden geçmektedir. Bu bölge Gediz Deltası’nın sahip olduğu en iyi durumdaki kıyı bataklıklarını ve çamur düzlükleri içermektedir. Burası başta flamingolar olmak üzere bir çok kuş türünün beslenme alanıdır. Bu projenin bölgede bulunan bir çok canlı türünün de yok olmasına neden olacağı iddiaları doğru mudur? Bu konuda bölgenin ekosisteminin bozulmaması adına bakanlığınız ne tür çalışmalar yapmaktadır?

9- Körfez Tüp Geçiş projesinin bölgede deniz börülcesi, balık yemi toplayıcılığı ve balıkçılığa engel olacağına dair iddialar doğru mudur? Geçimini buradan kazanan dar gelirli vatandaşlara dair bakanlığınızın bir çalışması var mıdır?

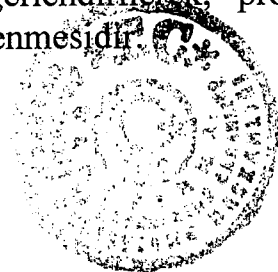
10- Körfez Tüp Geçiş projesi için hidroloji, jeoloji, jeofizik, çevre, peyzaj, deniz bilimleri, ornitoloji (kuşbilimi) vb. farklı uzmanlık alanlarından raporlar istenmiş midir? Bakanlığınızın bu yönde bir çalışması olmuş mudur? Böyle bir çalışma yapılmışsa kamuoyuyla paylaşmayı düşünüyor musunuz? Yapılmamışsa bu konuda bir çalışma yapmakta mısınız?

11- Körfez Tüp Geçiş projesi kapsamında oluşturulacak yapay adanın bölge, deniz ortamı ve körfez ekosistemi üzerine etkileri değerlendirilmiş midir? Değerlendirilmiş ise bu bilgileri açıklar mısınız?

12- Körfez Tüp Geçiş projesini 3.5 milyar liraya mal olacağı açıklanmıştır. Bu maliyete 9 km’lik Üçyol, Bozyaka, Yağhaneler, Buca, DEÜ kampusu metro hattı, 4 km’lik Halkapınar, Çamdibi, Otogar metro hattı, 7 km’lik Evka 3, Bornova merkez, Manavkuyu, Bayraklı metro hattı, 6 km Tik Konak, Alsancak, Liman arkası, Halkapınar metro hattının tamamının yapılabilceğini ve üstüne 6 adet vapur iskelesi, 20 adet farklı kapasitelerde yolcu vapuru alınabileceği ifade edilmektedir. Tüm bu bilgiler ışığında bu projenin ısrarla yapılmasının nedeni nedir?

CEVAPLAR :

Planlar günün ihtiyaç ve talepleri dikkate alınarak değiştirilen ve güncellenen unsurlardır. Bu durumda en önemli kriter, teknik olarak şehrin dokusuna zarar verilmemesi suretiyle projenin getireceği faydaların değerlendirilerek, projenin gerçekleştirilmesinde kamu yararının olup olmadığının belirlenmesidir.





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

Bahse konu proje için bu anlamda en önemli veri ulaşım etüdü ve analizleri sonucunda elde edilecek taşıt ve yolcu talepleri ile bu talepler karşılığında projenin getireceği fayda ve maliyetleri değerlendiren ekonomik fizibilite etüdü sonucunda ortaya çıkacak fayda/maliyet oranıdır.

İzmir Ulaşım Ana Planı, 2009 yılı içerisinde İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından onanmış bir plandır. İzmir Büyükşehir Belediyesi 2015 yılında gerek talep tahminlerinin sınanması, gerekse güncel ihtiyaç ve koşullar nedeniyle Ulaşım Ana Planının revize edilmesi kararı almış; "İzmir Büyükşehir Alanı Kent İçi ve Yakın Çevre Ulaşım Ana Planı Revizyonu Yapılması Hizmet Alım İşi" olarak ihale ederek yenileme çalışmalarına başlamıştır.

Bu anlamda Körfez Geçiş Projesinin toplu taşımaya yönelik ihtiva ettiği raylı sistem (tramvay) hattı da göz önüne alınarak halihazırda çalışmaları devam eden Ulaşım Ana Planı Revizyonu kapsamında bir ihtiyaç olarak değerlendirileceği ve Ulaşım Ana Planı'na entegre edileceği öngörülmektedir.

İzmir Ulaşım Ana Planı altyapısının kullanılması, perde/kordon sayımları ve başlangıç-bitiş anketlerinin yapılması, kurum ve kuruluşlardan yeni bilgi/belgelerin toplanması suretiyle "Ulaşım Talep Tahmin Modeli" oluşturulmuş ve talep tahminlerini içeren "İzmir Körfez Geçişi Trafik Etüdü Final Raporu" hazırlanmıştır. Hazırlanmış olan rapor ÇED Raporu ekinde kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Benzer şekilde talep tahmini ve yatırım/işletim maliyetleri de göz önüne alınarak "Fizibilite Raporu" hazırlanmış ve ekonomik fizibilitede projenin yapılması ve yapılmaması durumunda ortaya çıkacak fayda ve maliyetlerin değerlendirmesi ile fayda/maliyet oranları tespit edilmiştir. Geçiş ücretine bağlı olarak değişen fayda maliyet oranları aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

İzmir Körfez Geçiş Ücreti (Birim Otomobil/Yön)	Ekonomik İç Verimlilik Oranı (%)	Fayda/ Maliyet
Ücretsiz	17.54	1.90
1 USD	14.05	1.45
3 USD	10.78	1.08

Tablodan da görüleceği üzere İzmir Körfez Geçişi projesi, ekonomik faydaları ekonomik maliyetlerinden büyük olan bir projedir. Başka bir deyişle İzmir Körfez Geçişi projesi, ekonomik açıdan yapılabilir (feasible) bir proje olarak değerlendirilmektedir. Kamu yararı göz önünde bulunarak yapımı gerçekleştirilmesi planlanan projenin, tüm ölçekteki imar planlarına işlenmesi doğrultusunda çalışmalar yürütülmektedir.





İzmir Körfez Geçişi Projesi kapsamında yapılması planlanan “Batırma Tüp Tünel” kesimi İzmir Limanı’na gemilerin ulaşımını sağlayan “Navigasyon Kanalı” bölgesinde yer almaktadır. Proje güzergâhının çok önemli bir bölümü çok sığ su derinliklerine sahip olup (0.50-2.00 metre), proje güzergâhının sadece “Navigasyon Kanalı” bölgesindeki dar bir bölgede su derinliği 10–15 metreye ulaşmaktadır. Bu bağlamda, “çok kanallı derin sismik yansıma çalışmaları” için gerekli olan tekneler proje bölgesi içerisinde çalıştırılamamış, görelî olarak daha sığ draftlı tekneler kullanılarak “tek kanallı sismik yansıma çalışmaları” yardımı ile jeofizik veri toplama çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Çalışmalar sonucunda proje kazı kesiti içerisinde herhangi bir fay geometrisi tespit edilmemiştir.

İzmir Körfezi Jeolojik açıdan “graben” olarak nitelendirilen fay kontrollü bir depresyon yapısından oluşmaktadır. Bu grabenin her iki tarafında İzmir Körfezi’nin bugünkü morfolojik halini oluşturan “İzmir ve Bornova Fayları” yer almaktadır. Bu faylar aktif faylardır. Bu fayların “geometrik konumu” MTA tarafından yayımlanan “Türkiye Aktif Fay Haritasında” belirlenmiş olup, “Danışman Firma” tarafından gerçekleştirilen arazi ve ofis çalışmaları sonucunda bu fayların proje geometrisi dışında ve karada kaldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Fayların “geometrik yeri” ve “bilinen aktiviteleri”, yapılacak “Konsept Tasarım Projeleri” için büyük önem arz etmektedir. Konsept tasarım sonrası yapılan proje aşamalarında “Aktif Fayların” bilinen deprem aktivitesi, deprem kayıtları, odak derinlikleri vb. kullanılarak ileri “Mühendislik Analizleri” yapılmakta ve öngörülen yapının ve taban zemininin oluşacak “Deprem Etkisi” altındaki davranışı incelenerek değerlendirilmektedir.

Proje bölgesi için “Boğaziçi Üniversitesi, Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü” tarafından hazırlanan ‘İzmir Körfez Geçişi, Deprem Tehlikesi ve Tasarım Bazlı Deprem Yer Hareketi Belirlemesi Raporu (Mayıs 2015)’ hazırlanmış olup, rapor kapsamında proje alanına özgü kritikler ve yapı–zemin etkileşimine esas deprem ivmesi değerleri ve değerlendirmeleri yer almaktadır. Danışman Firma “Kesin Proje” aşamasında “İzmir Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Projesi (Otoyol ve Raylı Sistem Dahil)” için öngörülen “Deprem İvmeleri” değerlerine göre gerekli “Mühendislik Analizleri” ve değerlendirmeleri yapmış, mevcut ve olası riskleri içeren tüm senaryoları irdelemiş ve “Kesin Proje” aşaması için gerekli tüm çalışmasını tamamlamıştır.

Projenin körfezin deniz suyu temizleme sürecinde olumsuz etkide bulunup bulunmayacağı konusu, projenin körfezin içerisinde sirkülasyonu etkileyip etkilememesi ile ilgilidir. Konunun detaylı ve bilimsel olarak incelenmesi amacıyla “Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü” tarafından “İzmir Körfezi Geçişi Kapsamında Yapılacak Olan Adanın Körfez Akıntı Sistemine Olan Etkisinin Modellenmesi (Kasım 2015)” raporu hazırlanmıştır.





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

Rapor içeriğinde; körfeze giren/çıkan su deseni, miktarı ve hızları; mevcut durum, İZSU Genel Müdürlüğü ve TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yapımı planlanan Sirkülasyon ve Navigasyon Kanallarının gerçekleşmesi durumu ve her ikisinin üzerine İzmir Körfez Geçişi Projesinin gerçekleştirilmesi durumu senaryoları için değerlendirilmiş ve irdelenmiştir. Bu amaçla proje kapsamında alınması gereken önlem ve ek imalatlar belirlenerek projeye dâhil edilmiştir. İzmir Körfez geçişi kapsamında yapılacak imalatların tamamlanması sonrasında projenin körfezin sirkülasyonuna olumsuz etkisi bulunmamaktadır. Bu bağlamda İzmir Körfezi Geçiş Projesi tamamlandığında, İzmir Körfezi'ndeki su sirkülasyonu bugünkü duruma göre en az %40 ve üzerinde bir oranda iyileştirilmiş olacağı, bununla birlikte deniz suyu temizlenmesine bilakis olumlu etki sağlayacağı öngörülmektedir.

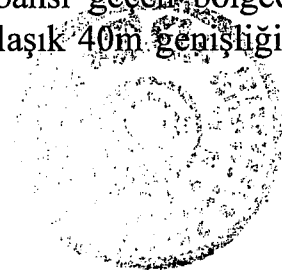
Proje kapsamındaki en önemli üç bileşenden ikisi olan batırma tüp tünel ve yapay adanın Körfez ufuk çizgisini olumsuz yönde etkilemesi fiziki kot ve yapıları itibariyle mümkün değildir. Üçüncü bileşen olan ayaklı köprünün yüksekliği ise ufuk çizgisini olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde mümkün olan en düşük seviyede tutulmuştur. Projenin gerçekleşmesi sonrasında Bayraklı ve Mavişehir'den oluşacak görüşler simüle edilmiştir. Projenin körfezin ufuk çizgisini yok etmesi öngörüsü; projenin şehre olan uzaklığı, konumu ve kotları itibariyle mümkün değildir.

ÇED ve İmar Planı süreçleri, gerek bilimsel ve teknik olarak gerekse de mevzuat açısından birbirinden bağımsız süreçlerdir. ÇED Raporu içerisinde sadece proje bölgesindeki onaylı imar planlarının ve/veya tarihçesinde yapılan imar çalışmaları ve son durumları hakkında bilgiler verilmektedir. ÇED Raporu'nun herhangi bir imar planına dayanması gibi bir durum söz konusu değildir. ÇED Raporu ilgili mevzuata uygun olarak hazırlanmış olup, ÇED süreci hukuka uygun olarak yürütülmüştür.

İzmir Körfez Geçişi projesi için günümüze kadar hazırlanmış olan Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporları, Karayolları Genel Müdürlüğü şartnamelerine uygun olarak hazırlanmıştır.

Ragıp Paşa Dalyanı, iç ve dış körfez arasındaki doğal akıntıyı engelleyen 10 km'lik bir set oluşturduğundan Körfez Temizlik çalışmaları kapsamında yıkılmıştır.

Soruda bahsi geçen "kıyı bataklıkları" ve "çamur düzlükleri" gibi oluşumların, Gediz Deltası sedimanlarının zaman içerisinde oluşturdıkları ve halihazırda körfezin akıntı rejimine olumsuz etkisi ve sürkülasyonu engellemesi nedeniyle, bir kısmının İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından İzmir Körfezi Rehabilitasyon Projesi kapsamında yapılması planlanan sirkülasyon kanalı ile taranacak unsurlar olduğu tahmin edilmektedir. İzmir Körfez Geçişi projesi bahsi geçen bölgede yerleşimin (Atatürk Organize Sanayi) hemen batısından ve yaklaşık 40m genişliğinde köprü ile geçmektedir.





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

Flamingo ve diğer kuş türlerinin beslenme alanları İzmir Körfez Geçişi Projesine yaklaşık 5-6 km mesafededir. Bu nedenle, bu kuş türlerinin İzmir Körfez Geçişi Projesi nedeni ile yok olması mevzu bahis değildir.

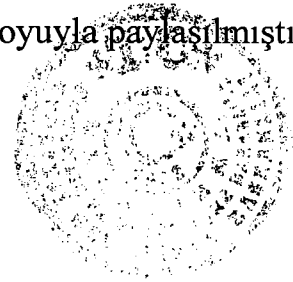
İzmir Körfez Geçişi Projesinin kuzey kesiminde ekoloji üzerine herhangi bir olumsuz etki oluşmaması için alınacak tedbirler ÇED Raporu içerisinde verilmiştir. Ayrıca, bu kesimde alınacak olan önlemlerin etkinliklerini takip edebilmek için etkin bir Çevresel İzleme Programı yürütülecektir. Çiğli atıksu arıtma tesisine ilişkin muhtelif üniteler ile Atatürk Organize Sanayi Bölgesinin yer aldığı bu bölgede bugüne kadar ve hâlihazırda bu tür bir izleme ya da değerlendirme çalışması yürütülmemektedir.

İzmir Körfezi Geçiş Projesinin yer aldığı bölge, İzmir Çiğli atıksu arıtma sisteminin deniz deşarjının yapıldığı lokasyona 2,5 km mesafededir. Bu bölgede deniz bürölcesi yetiştirilmesi ve bunların herhangi bir tüketim amacıyla toplanması sözkonusu değildir. Kastedilen kesimde, deniz suyu derinliği 1 m ve altına hatta yer yer 40 cm düzeylerine kadar düşmüştür. Bu kesimde balıkçılık yapılması ve bu yolla geçim sağlanması da sözkonusu değildir. Çok sık olan bu kesimde sadece yer yer kasık çizimleri giymiş seyyar satıcılar tarafından midye toplanmaktadır.

İzmir Körfez Geçişi projesi kapsamında uzmanlarca hazırlanmış raporların bir kısmı aşağıda maddeler halinde belirtilmiştir.

- İzmir Körfez Geçişi Hidrolik Hidrolojik Etüt Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Hidrografik ve Oşinografik Etüt Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Deprem Tehlikesi ve Tasarım Bazlı Deprem Yer Hareketi Belirlemesi Raporu
- İzmir Körfez Geçişi ÇED Nihai Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Güzergâh Alternatifleri Etüdü Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Trafik Etüt Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Yapay Ada Raporu
- İzmir Körfez Geçişi Peyzaj Raporu
- İzmir Körfezi Geçişi Kapsamında Yapılacak Olan Adanın Körfez Akıntı Sistemine Olan Etkisinin Modellenmesi Raporu

Bu raporların birçoğu ÇED Raporu ekinde kamuoyuyla paylaşılmıştır.





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

İzmir Körfezi Geçiş Projesi kapsamındaki yapay adaya ilişkin çevresel etkiler, inşaat ve işletme dönemleri için ayrı ayrı irdelenmiştir. İnşaat dönemi sırasında, bir başka ifade ile yapay adanın yapımı sırasında oluşabilecek bulanıklığın yayılmasının önlenmesi için silt perdeler başta olmak üzere muhtelif konvansiyonel önlemler alınacaktır. Bu konuda gerekli tedbirler ÇED raporunda izah edilmiştir. Yapay adanın konumu, işletme aşamasında Körfez sirkülasyonunun ve dolayısıyla da deniz ekosistemlerinin olumsuz yönde etkilenmemesi için ayrıntılı üç boyutlu matematiksel modelleme çalışmaları neticesinde saptanmıştır. Konumu bu şekilde belirlenmiş olan yapay adanın deniz ekosistemi üzerinde kalıcı olumsuz bir etki yaratması mümkün değildir.

İzmir Körfez Geçiş Projesinin “Yap-İşlet-Devret” (YİD) modeli ile ihale edilmesine yönelik çalışmalar devam etmektedir. Yapım süresi 5 yıl olarak öngörülmektedir.

