

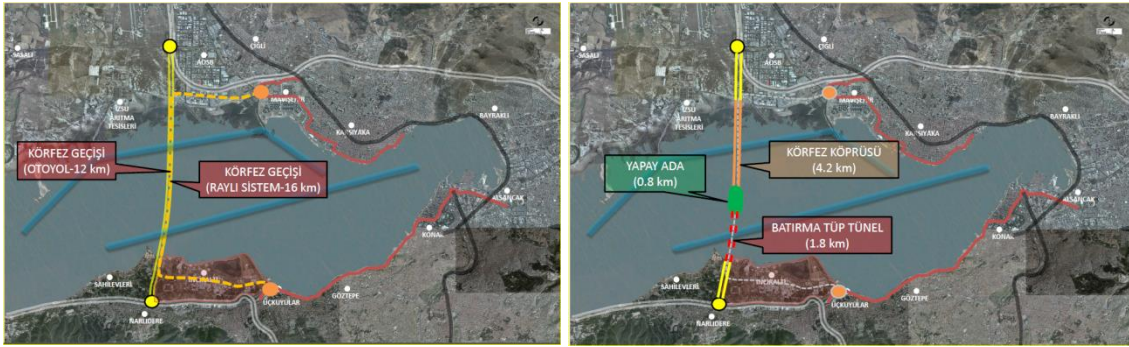
TMMOB
İZMİR İL KOORDİNASYON KURULU

İZMİR İLİ, BALÇOVA, ÇİĞLİ, NARLIDERE, KARŞIYAKA İLÇELERİ
İZMİR KÖRFEZ GEÇİŞİ PROJESİ (OTOYOL VE RAYLI SİSTEM DAHİL)
ÇED RAPORU DEĞERLENDİRMESİ

Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından, İzmir ili Balçova, Çiğli, Narlıdere, Karşıyaka ilçesi sınırları içerisinde T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması planlanan İzmir Körfez Geçişi (Otoyol ve Raylı Sistem Dahil) projesi ile ilgili 17/01/2017 İDK Toplantısı gerçekleştirileceği duyurulmuş ve konuya ilişkin ÇED Raporu yayımlanmıştır.

Söz konusu faaliyete ilişkin Halkın Bilgilendirme Toplantısı Sunumu ve ÇED Raporuna ilişkin olarak TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulumuz tarafından yapılan değerlendirmeler aşağıda ifade edilmektedir.

KÖRFEZ GEÇİŞİ PROJE ÖZETİ



Şekil 1. Sunumda aktarılan proje güzergahı ve mesafeler slaytı

İzmir Körfezi Geçiş Projesi Kuzey Çevre yolu Çiğli Sasalı kavşağından başlayıp köprü olarak körfez ortalarına kadar ve sonrası tünel olarak devam eden ve Yenikale'den Narlıdere'de İzmir Çeşme otoyoluna bağlanan kavşakla sona ermektedir.

Proje 12 km. otoyol, 16 km. raylı sistem tramvay olarak öngörülmekte bu kapsamda kuzeyde 4.2. km ayaklar üzerinde köprü (körfez tarama kanalı üzerinde 200 m. kadar asma köprü şeklinde), 800 m. bir yapay ada ve 1.9 km. batırma tüp tünel olarak önerilmektedir. Tünel kesitleri; karayolu 2x3 izli olup, raylı sistem 2x1 izli olarak yaklaşık toplam 43.40m. genişlikte ve 32m. derinlikte 9.90m. yüksekliğinde projelendirilmiştir.

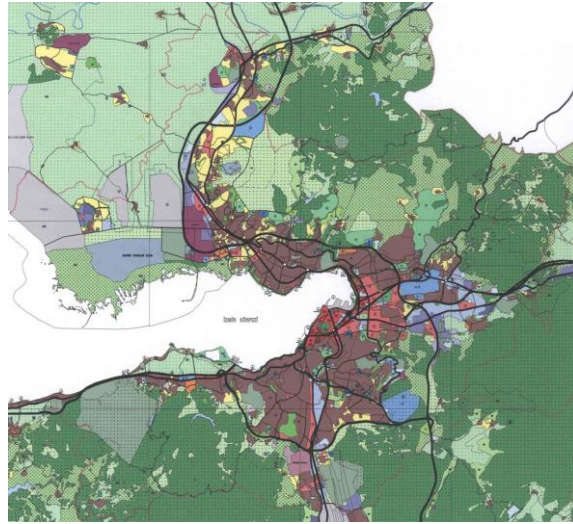
“Projenin uygulaması aşamasında 3.500.000 (3.5 milyon) m³. tarama malzemesi çıkacağı bir bölümünün yapay adada kullanılacağı, diğer kısmı için dolgu yeri bulunacağı, fizibilite etüdüne göre projenin yaklaşık toplam 3.5 milyar lira maliyeti olacağını hesaplandığı.

800 m. Uzunluğunda ve yaklaşık 200 m. genişliğindeki yapay adanın körfez içi akıntılara ve su sirkülasyonuna olumsuz etkisinin kesin olacağı, bunun en aza indirilmeye çalışılacağı,

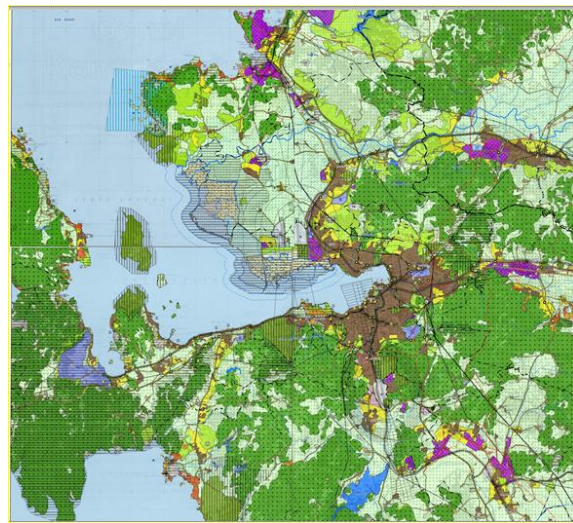
Projenin yapılan ön fizibilite etüdüne göre finansal açıdan fizibil olmadığı." Proje sunumunda açıkça belirtilmiştir.

PROJENİN İZMİR KENT PLANLARI İLE İLİŞKİSİ

İzmir kentinin yürürlükte 1/100000 ölçekli il çevre düzeni planı, 1/25000 ölçekli il çevre düzeni planı, 1/25000 ölçekli Nazım imar planı, 1/5000 ölçekli Nazım imar planları ve 1/ 1000 ölçekli uygulama imar planları bulunmaktadır. Önerilen İzmir körfezi geçiş projesi bütün bu planların hiç birinde yer almamaktadır. Bir başka ifadeyle İzmir'in bütün ölçeklerdeki plan kademelerinin hiç birisinde böyle bir köprü-tünel geçişi ve projesi gereklilik olarak ortaya konmamıştır. Bu proje kent planlarının bir öngörüsü ve önerisi değildir.



Şekil 2.İzmir 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı



Şekil 3.İzmir 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı

Balçova İlçesi, İnciraltı Turizm Merkezi (İnciraltı Kesimi) askı itirazlarına yapılan değerlendirme sonucunda düzeltilen şekliyle Çevre ve Şehircilik Bakanlık Makamının 06.08.2013 tarih ve 7968 sayılı Olur'u ile 644 sayılı KHK'nın 13/A maddesi uyarınca onaylanan 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı iptaline ilişkin davanın ; İzmir 5. İdare Mahkemesi 2014/414 Esas nolu dosyaya ilişkin 24.06.2015 tarihinde 2015/1075 sayılı kararla dava konusu planın İPTALİNE karar verilmiştir.

Balçova İlçesi, İnciraltı Turizm Merkezi (İnciraltı Kesimi) askı itirazlarına yapılan değerlendirme sonucunda düzeltilen şekliyle Çevre ve Şehircilik Bakanlık Makamının 06.08.2013 tarih ve 7968 sayılı Olur'u ile 644 sayılı KHK'nın 13/A maddesi uyarınca onaylanan 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı iptaline ilişkin davanın; İzmir 5. İdare Mahkemesi 2014/883 Esas nolu dosyaya ilişkin 13.07.2015 tarih ve 2018/1288 sayılı kararla dava konusu planın İPTALİNE karar verilmiştir. Söz konusu planlarda Körfez Tüp geçişi projesi plana işlenmediği halde deniz kenarına ulaşan yol hazırlığı yapılmış ancak planlarda İPTAL kararı verilmiştir.

Ancak Raporun içeriğinde Onaylı 1/5.000 Ölçekli, İzmir İnciraltı Kesimi Turizm Merkezi Koruma Amaçlı İmar Planından (İzmir İKTMKAİP) bahsedilmekte, alternatiflerin değerlendirmelerinde Expo planı olarak geçmektedir. Dolayısıyla Raporun hukuken herhangi bir hükmü olmayan imar planı kararları ile proje alternatifleri ve değerlendirmelerinin yapıldığı görülmektedir. Bu durum açıkça mevzuata ve ilgili yasalara aykırıdır.

Aynı zamanda ÇED Raporu sayfa 177'de '2.12.3 Proje Alanına Ait İmar Planına Esas Jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporları' bölümü yer almaktadır. Ancak yukarıda onaylı yürürlükte projeye ilişkin imar planı yokken hangi imar planına esas Jeolojik ve Jeoteknik Etüt Raporu oluşturulduğu anlaşılamamıştır.

Ülkemizin deprem açısından en riskli ili gerek zemin özellikleri, gerek yapı özellikleri gerekse bulunduğu bölgenin tektonik özellikleri nedeniyle İzmir'dir.

İzmir Körfezinde özellikle Körfez Geçiş Projesinin bulunduğu güzergahlarda DEÜ. Deniz Bilimleri Teknolojisi ve Enstitüsünün yaptığı araştırmalarda tespit edilen fayların ayrıntılı incelenmesi gerekmektedir. Çalışma kapsamında; K. Piri Reis gemisinin büyüklüğü ve denizin

sıĝlaşmasından dolayı körfez içine kadar gidememesi ve denizin sıĝlaşması nedeni ile tespit edilen 4 yeni fayın uzantılarının tespit edilemediği ifade edilmiştir.

“İzmir Körfez Geçişi Projesi (Otoyol Ve Raylı Sistem Dâhil) evresel Etki Değerlendirmesi Raporu” (ÇED) incelendiğinde kıyıya dik (t p geçiş güzergahına paralel) 15 adet ve bu hatları dik kesen kıyıya paralel (8 adet) olmak üzere toplam 23 adet hat üzerinde deniz sismiği çalışması gerçekleştirildiği görülmüştür. Bu alışma, yapılması düşünülen projenin dinamik zemin parametrelerini elde edilmesi konusunda önemli ve doğru bir çalışma olarak görülmektedir. Ancak DE . Deniz Bilimleri Teknolojisi ve Enstitüsünün yaptığı araştırmalarda İzmir Körfezinin birçok yerinde gaz çıkışlarının tespit edilmiş olması ve tespit edilen 4 fayın uzantılarının İzmir Fayına uzantısının olma riskini göz önünde bulundurulursa deniz tabanı fay araştırmasına yönelik derin sismik yansımaya yöntemlerinin uygulanması önem arz etmektedir. Çok kanallı derin sismik yansımaya çalışmaları yapılarak körfezdeki fayların geometrisi ve konumu tespit edilmelidir. İncelenen ÇED raporunda bunların yapılmadığı tespit edilmiştir. Uzun Ada'nın hemen doğusunda bulunan ve İzmir Fayı ile Uzun Ada Fayı'nın arasında kalan bir alanın halen çalışılmadığı ve mutlaka incelenmesi gerekmektedir. Bu tip çalışmaların ÇED raporunda görülmemesi önemli bir eksikliktir. Körfez Geçişi projesi için hazırlanan 5 farklı alternatif güzergahının maliyetlerine bakıldığında 2.400.000.000 – 3.600.000.000 TL arasında değişirken fay araştırmasının maliyeti profil sayısı ve araştırma derinliğine göre sadece binde biri bir maliyeti karşılayacaktır. Böyle büyük bir projenin maliyetine bakıldığında fay araştırmasının bedeli neredeyse binde birinden bile azken yapılmamış olması ileride meydana gelebilecek riskleri artıran bir etken olmaktadır.

PROJENİN İZMİR ULAşIM ANA PLANI İLE İLİşKİSİ

İzmir kentinin 2009 yılı onaylı Ulaşım ana planı ayrıntılı trafik sayımları, hane halkı anketleri ve erişim ulaşım talepleri ve eğilimlerine göre kentin 2030 yılı projeksiyonu esas alınarak kent içi ulaşım türlerini, güzergahlarını ve uygulama takvimini belirlemiştir.

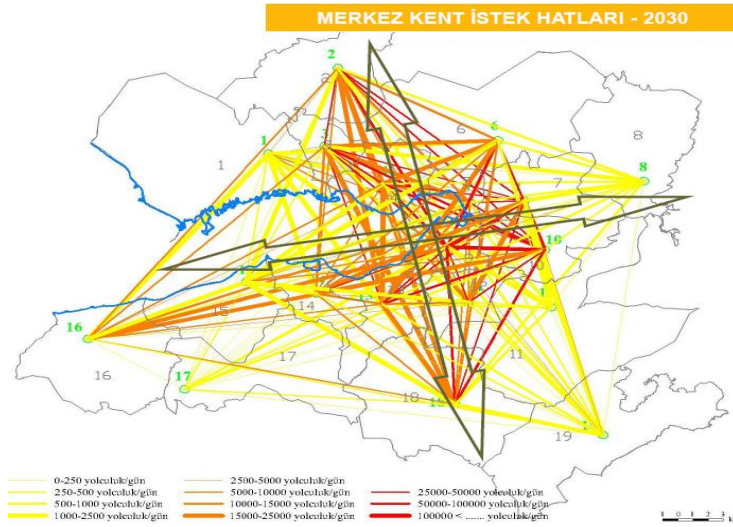
İzmir kentinin yaklaşık 3 milyon kişiye ulaşan merkez kent nüfusu Karşıyaka, Çiğli, Bayraklı, Bornova, Konak, Karabağlar, Buca ve Gaziemir ilçelerinde yoğunlaşmaktadır. Geleneksel ticaret merkezi tarihi Kemeraltı bölgesinde işlevini sürdürürken, merkezi iş alanları Alsancak

Çankaya bölgesinde yer almakta ve giderek liman arkası, salhane, bayraklı bölgelerine gelişme aşamasındadır. İzmir kent planları da bu gelişmeyi yönlendirmekte desteklemektedir.

İzmir de konut bölgeleri ise yine Çiğli, Karşıyaka, Bayraklı, Bornova, Konak, Karabağlar, Buca, Gaziemir ilçelerinde yoğunlaşmaktadır. Merkez kentin hizmetler sektörü işlevinin gelişeceği plan kararlarının öngörüsü ve metropoliten ilişkiler bu gelişmeyi destekler niteliktedir. Bu gelişmeye Metropoliten kentin erişeceği bir aşamadır denebilir.

Özetlenen yerleşme deseni kapsamında konut alanları ile merkezi iş alanları ilişkisi kuşkusuz erişim ulaşım taleplerinin (yolculuk istek hatlarının) en fazla olduğu zonları ve koridorları içermektedir. Üniversite ve sağlık alanları da yaklaşık benzeri bir dağılım göstermektedir.

Diğer yandan sanayi, organize sanayi, küçük sanatlar gibi çalışma alanları da İzmir'in kuzey, doğu, ve güney akslarında ve kent çıkışları çevresinde yer seçmişlerdir. Bu bağlamda yukarıda belirtilmiş olan konut alanları ile çalışma alanları arasındaki erişim ulaşım talepleri de tanımlanan bu akslarda ve koridorlarda yoğunlaşmaktadır.



Şekil 4. İzmir Ulaşım Ana Planında 2030 Yılı için yolculuk istek hatları

Plan kararları kapsamında diğer çalışma ve merkezi iş alanları ise kuzeyde Aliağa, güneyde Torbalı, doğuda Kemalpaşa alt merkezleri olarak gelişmektedir. Erişim ulaşım talepleri iç körfez çevresinde konut bölgelerinden merkezi iş alanlarına ve körfez çevresi yerleşimlerden başlamak üzere kuzeye, doğuya ve güneye çalışma alanlarına doğru yoğunlaşmaktadır.

İzmir kent içi erişim ulaşım taleplerinin tanımlanan akslarda geliştirilmesi, çeşitlendirilmesi ve entegrasyonu beklentidir. Yukarıda özetlenen yerleşme ve sektörel işlevlerin dağılımları kapsamında oluşan yolculuk istek hatları ve erişim ulaşım talepleri ile önerilen körfez geçişi-köprü tünel projesinin hiçbir ilişkisi kurulamamaktadır.

Ulaşım ana planı etütlerinin ve araştırmalarının hiçbir yerinde önerilen körfez köprü tünel projesinin gerekliliğine dair bir bulgu ortaya konmamaktadır. Bu nedenle önerilen körfez geçişi köprü-tünel-ada projesinin İzmir kent içi ulaşım sorunlarının çözümüne yönelik bir proje olmadığı ortaya çıkmaktadır. **Bu proje İzmir Ulaşım Ana Planının bir önerisi değildir.**

Söz konusu ÇED raporunda, İzmir Körfez Geçişi projesinin 11.03.2009 Tarih ve 2009/50 no.lu UKOME Kararıyla Onaylanan İzmir Ulaşım Ana Planında yer almadığı açıkça ifade edilmektedir. Ancak, yine ÇED raporunda belirtildiği üzere 2012 yılında çalışmalarına başlanmış olan İzmir Körfez Geçişi projesinin, İzmir Ulaşım Planında yer almamasına rağmen, ulaşım planının yürürlüğe girişinde sadece 3 yıl sonra hangi bilimsel ve teknik gerekçeye dayanarak ortaya çıkmış olduğu konusunda hiçbir açıklama yapılmamıştır. Böyle bir açıklama yapılmamakla birlikte, ÇED raporunda sadece İzmir Körfez Geçişinin İzmir Ulaşım Planına entegrasyonunun “rahatlıkla sağlanabileceği” gibi bilim dışı bir ifade kullanılmıştır.

Söz konusu proje başta bir ulaşım alternatifi için yer seçim konusudur. Yer seçimi açısından değerlendirildiğinde tüm alternatiflerin çevresel etkileri anlamda önemli eşik değer oluşturduğu ortadadır. Üst ölçekten bir yaklaşımla bakıldığında alanın çevresel eşik değerlerinin yüksek olması nedeniyle bilimsel anlamda da tercih edilmemesi gerekliliği ortadadır. Bu konunun ölçeği ve kapsamı gereği mevzuatlara uygun olarak İzmir Ulaşım Master Planı ve Mekansal Planlar ile olabilecektir. Ancak ÇED raporunda onaylı bir Ulaşım Master Planı veya Mekansal Planlar anlamında Nazım ve İmar Planı kararları bulunmamaktadır.

KÖPRÜ TÜNEL PROJESİNİN İZMİR KÖRFEZİNE ETKİSİ

İzmir Körfezi kentin en önemli doğal zenginliğidir ve özenle dikkatle duyarlılıkla korunması gereken bir alanıdır. Önerilen projede orta körfezde yaklaşık 4.2 km. uzunluğunda köprü ve ayakları ile, 800 m. uzunluğunda 200 m. genişliğinde yapay ada oluşturulması körfezin ufuk çizgisini yok edecek bir müdahale olacak, kentin ufukunda bir duvar etkisi yaratılacaktır.



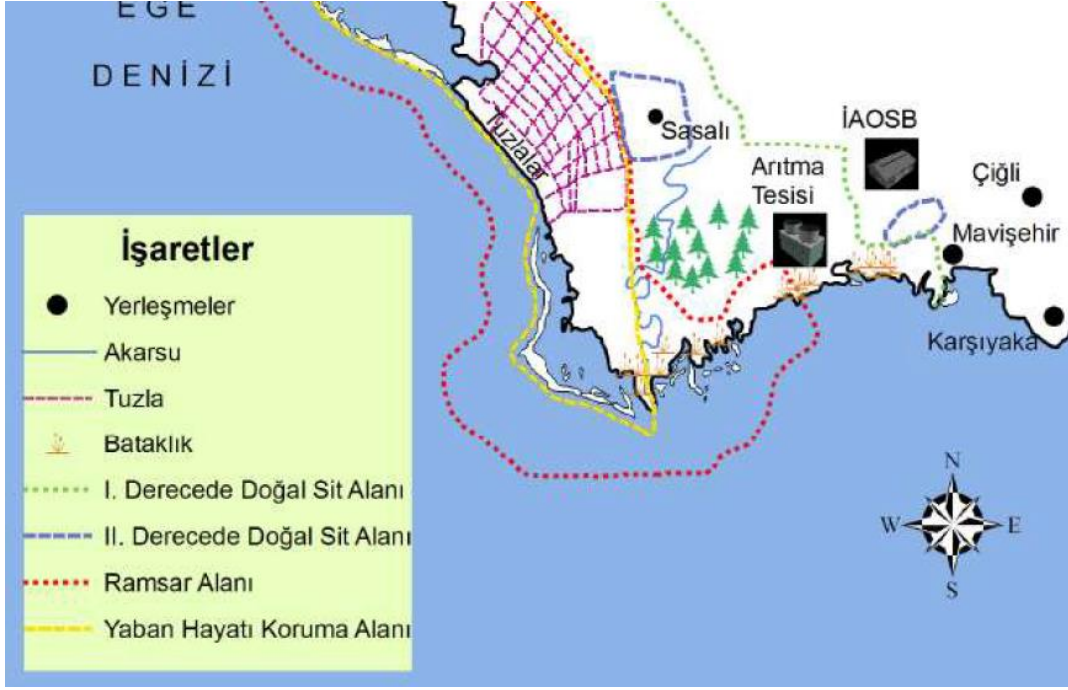
Şekil 5. İzmir Körfezi Hava Fotoğrafı

Projeyi hazırlayan ve sunan uzmanlar da bu köprü ayakları ve yapay adanın körfez dip akıntılarına ve su sirkülasyonuna önemli bir engel oluşturacağını belirtmişlerdir. Bir başka ifadeyle körfezin deniz suyu temizliği sürecine son derece olumsuz etkisi olacağı ve körfezin kirliliğine neden olacağı itiraf edilmiştir. Körfez temizliği için yıkılmış olan Ragıppaşa Dalı köprü ayakları ile yeniden inşa ediliyor denebilir.

Bu durumda önerilen köprü-tünel-ada projesi ile İzmir körfezi için yaşamsal bir çevre sorunu-felaketi yaratılmış olacaktır. İzmir körfezi ortasında hiç gereği olmayan ve yapılabilecek en büyük yanlış bir yapay ada oluşturmaktır.

SULAK ALANLARA VE DOĞAL SİT ALANLARINA ETKİSİ

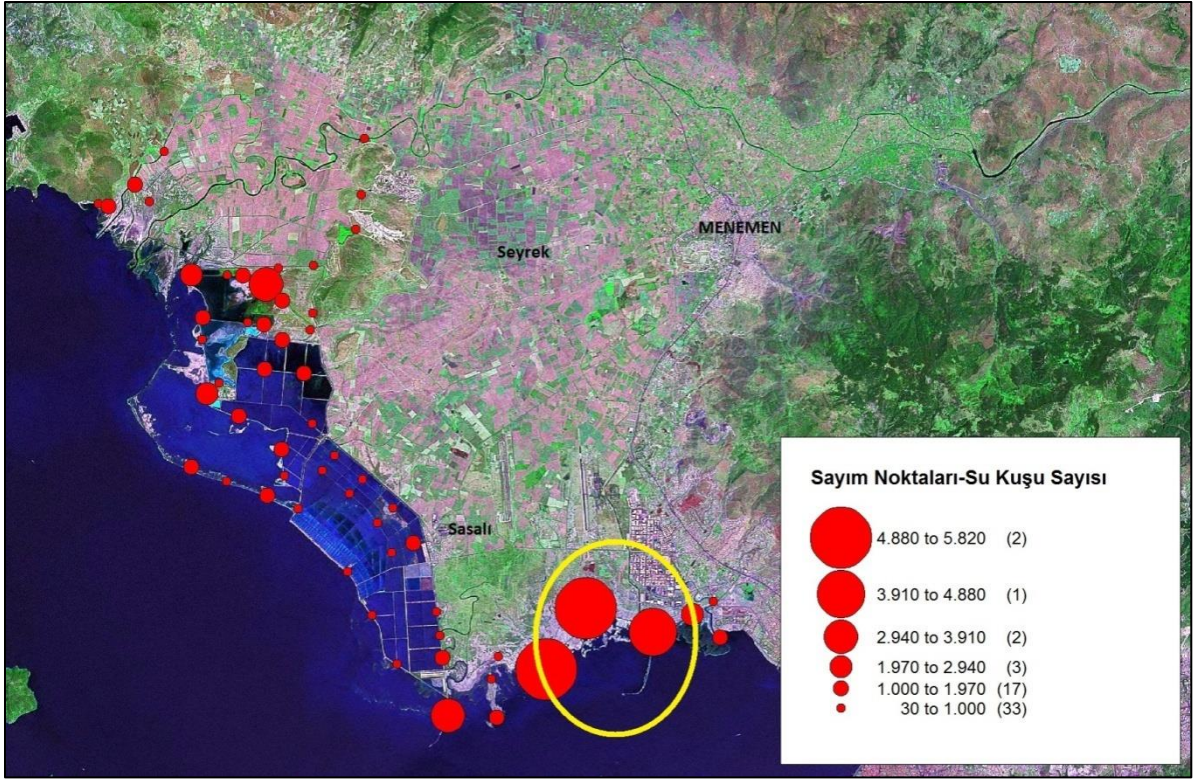
Planlanan projede kuzey bağlantısı Gediz Deltası'nın güneydoğusunda bulunan eski Ragıp Paşa Dalı'nın olduğu bölgeden geçmektedir. Bu bölge Gediz Deltası'nın sahip olduğu en iyi durumdaki kıyı bataklıklarını ve çamur düzlüklerini içermektedir. Bu habitat tipleri başta flamingolar olmak üzere pek çok kuş türünün en önemli beslenme alanlarını oluşturmaktadır. Bölgenin en önemli özelliği şehre bu kadar yakın olmasına rağmen halen doğal yapısını büyük oranda korumuş olmasıdır. Zengin biyoçeşitlilik başta kuş türleri olmak üzere pek çok canlı türünü bölgeye çekmektedir. Alanın sığ su yapısı ve bitki örtüsü, beslenmek için bu tarz sığ sulara ihtiyaç duyan kuş türlerinin bu bölgede yoğunlaşmasına neden olmaktadır.



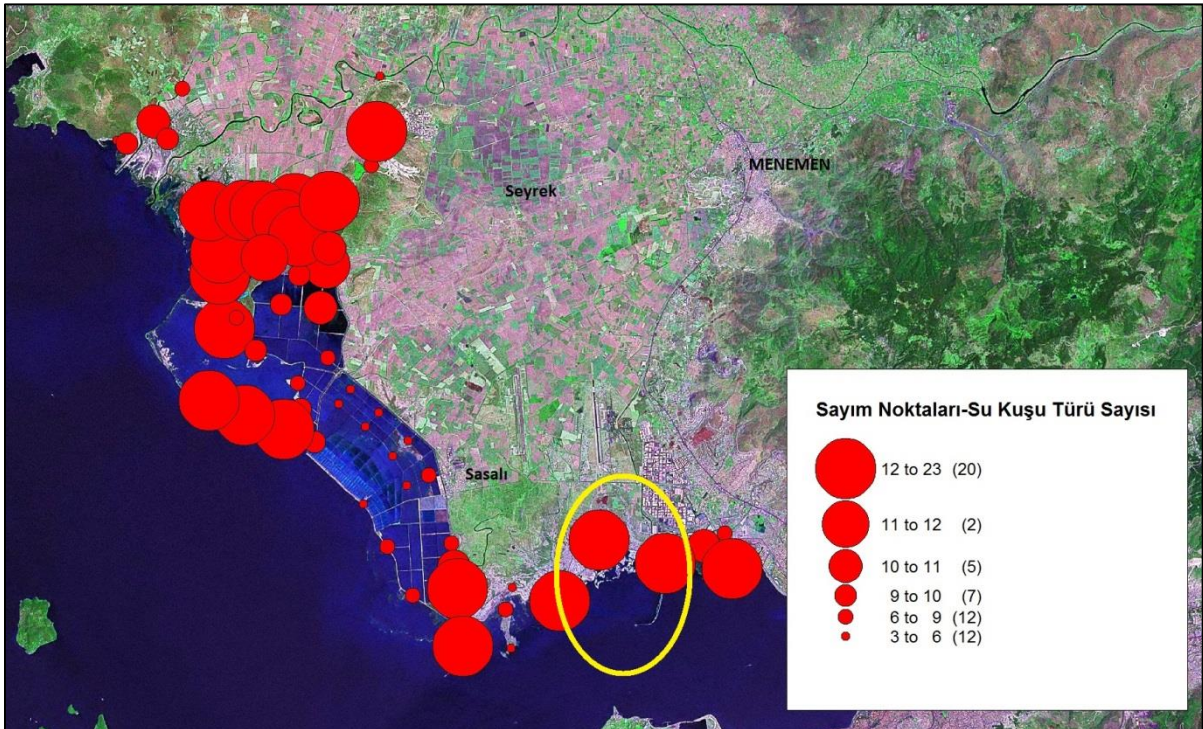
Şekil 6. Gediz deltası RAMSAR alanı ve Doğal Sit Sınırları haritası

Alanda uzun yıllardır gerçekleştirilen kış ortası su kuşu sayımlarına göre alan Gediz Deltası'nda kışlayan önemli sayıda kuş türünün beslenme alanı bu bölgedir. Tüm Gediz Deltası sulak alanı düşünüldüğünde, bu bölgedeki kuş türü ve bu türlerin birey sayıları alanın zenginliğini ortaya koymaktadır. 2013 kış ortası sayımına göre söz konusu alana yakın 3 sayım noktasında toplam 4742 su kuşu sayılmıştır. Bu sayı deltada o yıl sayılan su kuşlarının %6,82'sini oluşturmaktadır. 2014 yılında aynı noktalarda 6467 (deltada o yıl sayılan su kuşlarının %9,13'ü), 2015 yılında ise 10.248 (deltada o yıl sayılan su kuşlarının %15,87'si) su kuşu sayılmıştır. Belirtilen oranlardan anlaşılacağı üzere Gediz Deltası'nda kışlayan su kuşlarının çok önemli bir kısmı bu bölgede görülebilmektedir.

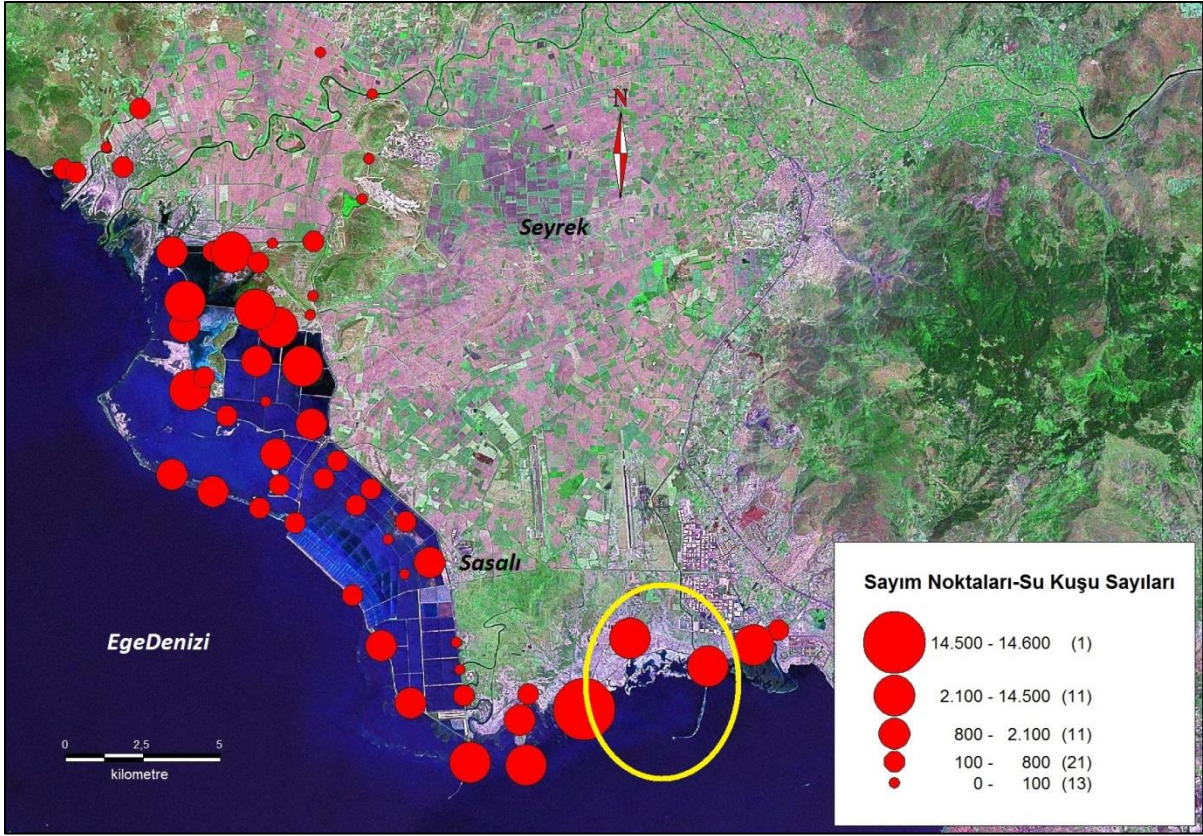
Bölgede 2002, 2006 ve 2014 yıllarında yapılan üreyen kuşlar atlas çalışmasına göre alanda 25 farklı kuş türünün ürediği tespit edilmiştir. Özellikle Ragıp Paşa Dalyanı'nın kıyı kesimlerindeki adacıklarda Akdeniz Martısı, Gümüş Martı, Sumru ve Küçük Sumru gibi koloniyel üreyen su kuşlarının binlercesi kuluçkaya yatmaktadır. Alanda üreyen ve kışlayan türlerin çok önemli bir kısmı Bern Sözleşmesi ile koruma altına alınan türlerdir.



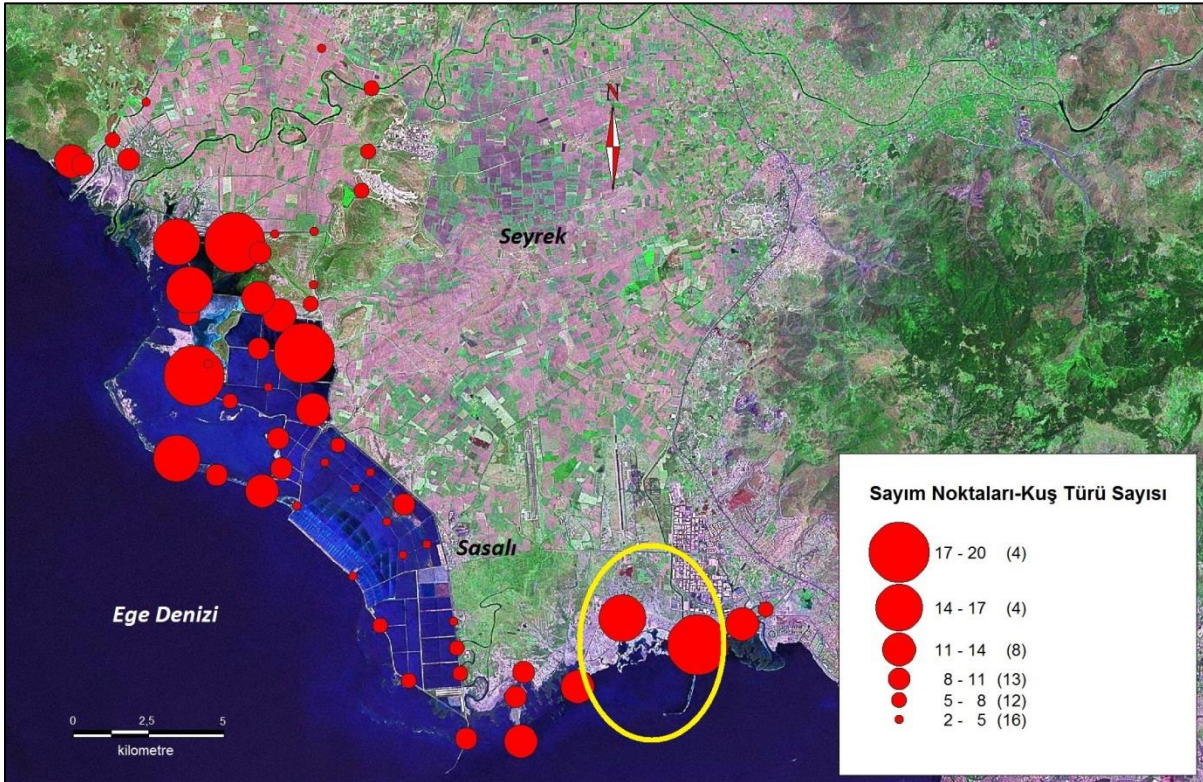
Şekil 7. Gediz Deltası 2015 yılı KOSK sayımında sayım noktalarına göre su kuşu sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)



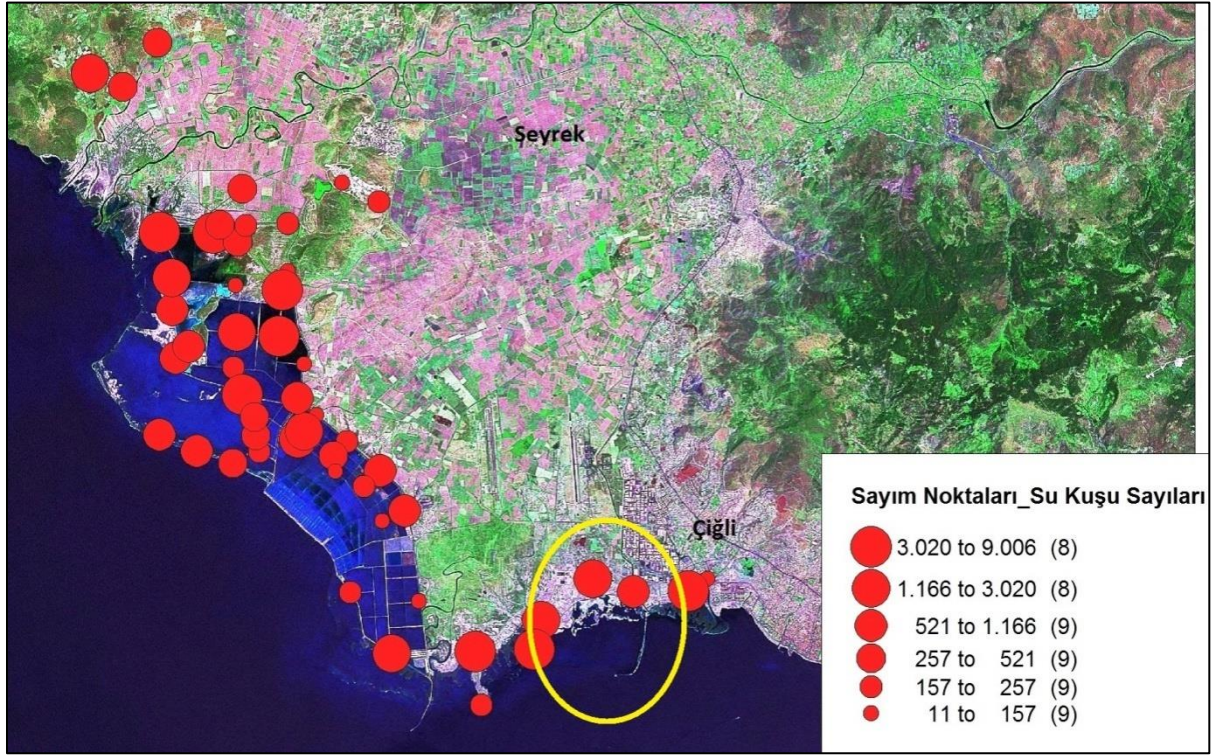
Şekil 8. Gediz Deltası 2015 yılı KOSK sayımında sayım noktalarına göre su kuşu türü sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)



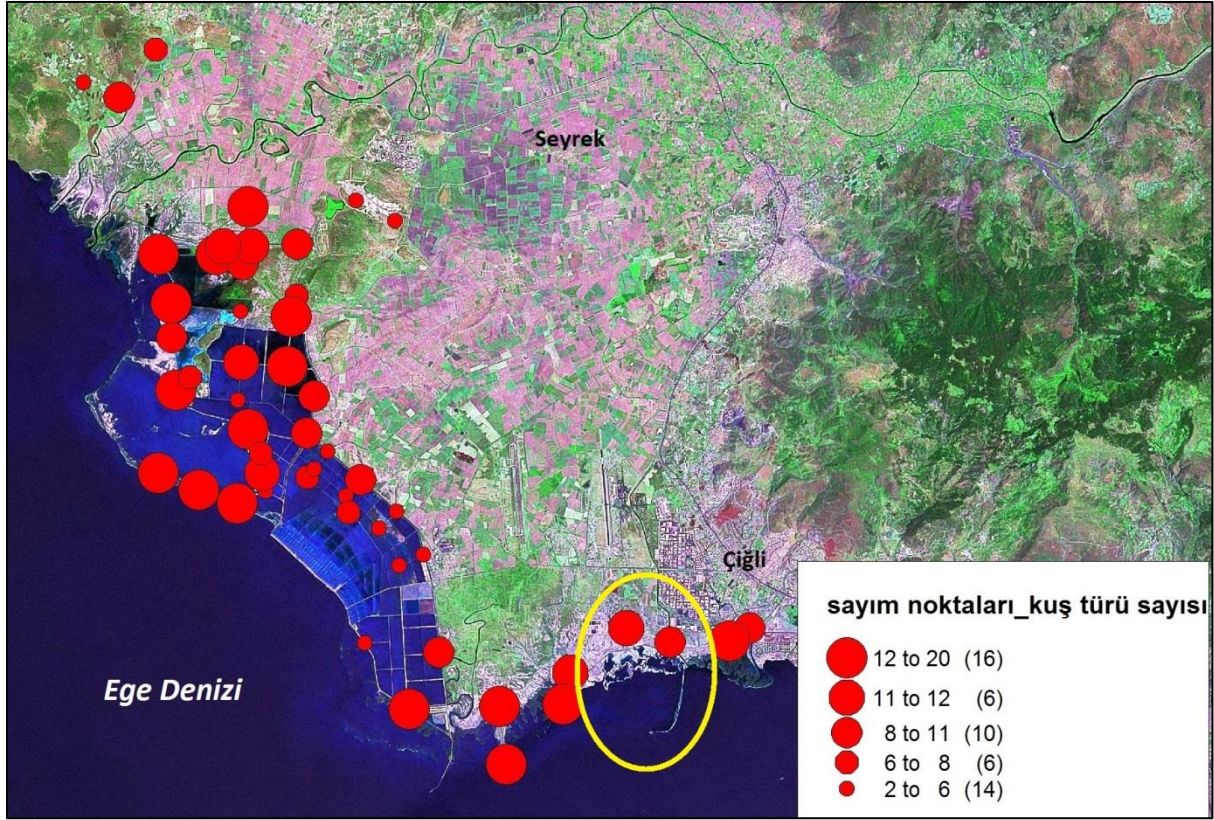
Şekil 9. Gediz Deltası 2014 yılı KOSK sayımında sayım noktalarına göre su kuşu sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)



Şekil 10. Gediz Deltası 2014 yılı KOSK sayımında sayım noktalarına göre su kuşu türü sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)



Şekil 11. Gediz Deltası 2013 yılı KOSK sayımında sayım noktalarına göre su kuşu sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)



Şekil 12. Gediz Deltası 2013 yılı KOSK sayımında sayım noktalarına göre su kuşu türü sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)

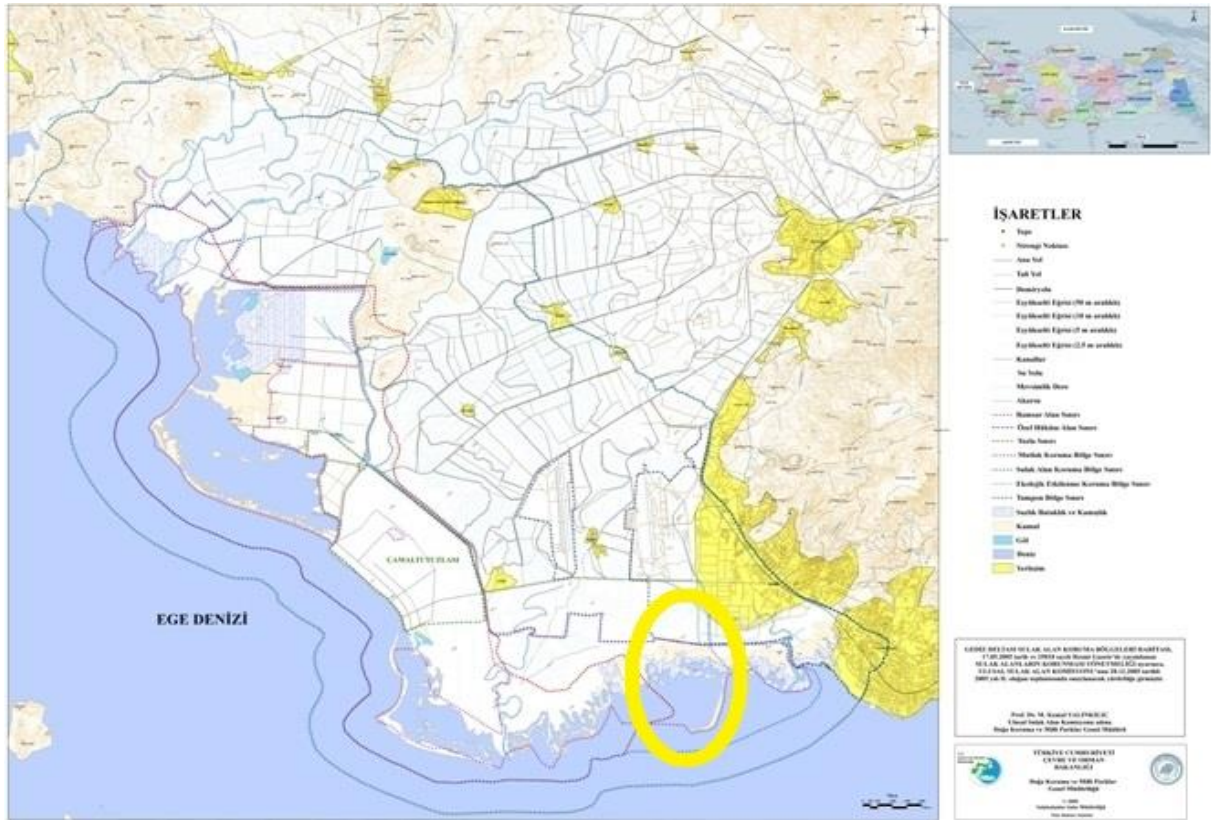
Gediz Deltası Sulak Alanı farklı koruma statüleri ile koruma altındadır. Gediz Deltası'nın 8000 hektarlık kısmı Orman Bakanlığı tarafından 1982 yılında Yaban Hayatı Koruma Sahası ilan edilmiştir. Daha sonra Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca 1985 yılında Leukai antik kentinin bulunduğu Üçtepeliler mevki 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Sazlıklar kısmı 1. Derece Doğal Sit Alanı, Yaban Hayatı Koruma Sahası'nın geri kalan kısmı da 2. Derece Doğal Sit Alanı olarak tescil edilmiştir.

Çevre Bakanlığı 1998 yılında Gediz Deltası'nı RAMSAR Alanı (özellikle su kuşları açısından önemli sulak alanların korunmasına yönelik uluslararası sözleşme) olarak ilan etmiştir. Gediz Deltası Türkiye'de bu statüye sahip 15 sulak alandan biridir. RAMSAR statüsü alanın uluslararası ölçekte önemli bir sulak alan olduğunu göstermektedir.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu, 1999 yılında deltadaki 2. Derece Doğal Sit alanlarını genişleterek 1. Derece Doğal Sit Alanı'na dönüştürmüştür.

2005 yılında Çevre ve Orman Bakanlığı Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği gereği Gediz Deltası Sulak Alan Yönetim Planı çalışmalarını başlatmıştır. Bu çalışma kapsamında Gediz Deltası'nda koruma bölge sınırları oluşturulmuştur. Beş yıllık hazırlanan Gediz Deltası Sulak alan Yönetim Planı, 13 Haziran 2007'de toplanan Ulusal Sulak Alan Komisyonu (USAK) tarafından kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Yönetim planı sürecinde "Mutlak Koruma Bölgesi", "Sulak Alan Bölgesi", "Ekolojik Etkilenme Bölgesi" ve "Tampon Bölge" olmak üzere koruma kuşakları belirlenerek "Sulak Alanları Koruma Yönetmeliği" kapsamında koruma altına alınmıştır. Gediz Deltası sulak alanının koruma bölge sınırları, tampon bölge hariç yaklaşık 30.000 hektardır (Şekil 7).

Görüldüğü üzere körfez geçiş projesinin kuzey aksı çok önemli bir doğa koruma alanının içinden geçmektedir. Alan I. Derece Doğal Sit Alanı ve aynı zamanda RAMSAR Alanı'dır. Uluslararası sözleşmelerle koruma altında olan canlı türlerini barındırmaktadır ve bu nedenle uluslararası sözleşmelerle koruma altındadır.



Şekil 13. Gediz Deltası Sulak Alan Koruma Bölgesi sınırları sayıları (Sarı Halka=projeye göre yolun karaya bağlanma noktası)

Bölge sadece kuşlar ve koruma bölgeleri açısından değerlendirildiğinde dahi çok hassas bir ekosisteme sahiptir. Zaten bu özellikleri nedeniyle farklı koruma statüleri ile koruma altına alınmıştır. Bu bölgede yapılacak herhangi bir çalışma buradaki çok değerli bataklık alanları yok edecektir. Dahası koruma statülerinin delinmesi alanda bir rant oluşmasına ve gelecekte bölgede daha fazla yapılaşmaya yol açacaktır. Günümüzde ülkemizde hatta dünyada böylesine büyük bir kente yakın doğal alanların sayısının ne kadar az olduğu aşikârdır. O nedenle hem canlılar hem de insanlar açısından bu bölgenin korunması gerekmektedir.

Ayrıca bölgede deniz börülcesi ve balık yemi toplayıcılığı ile balıkçılık pek çok dar gelirli insanın geçim kaynağını oluşturmaktadır. Proje buradan geçimini sağlayan insanları da olumsuz etkileyecektir.

Körfezin güneyinde, İnciraltı, Narlıdere kesiminde kıyı kuşağında birinci derece doğal sit, kıyı ile otoyol arasında ise üçüncü derece doğal sit olarak tescilli koruma alanları yer almaktadır. Önerilen köprü-tünel ve bağlantı yolları ve kavşakları bu bölgedeki doğal alanları da olumsuz etkileyecektir.

Doğal sit alanlarına ve sulak alana yapılacak bu olumsuz, zararlı etkiyi giderebilecek hiçbir bilimsel veya doğal önlem bulunmamaktadır. Önerilen projede, olması gereken koruma kullanma dengesi duyarlılığı, yalnızca kullanma, tahrip etme yönünde tercih edilmiştir. Önerilen proje uygulanacak olursa İzmir'in sahip olduğu doğal zenginliklere çok önemli ve geri dönüşü mümkün olmayan zararlar verilecektir.

DİĞER ÇEVRESEL VE TEKNİK PROBLEMLER

Önerilen Körfez Geçişi Projesi köprü-tünel-yapay adanın İzmir körfezinde yaratacağı diğer risk ve çevresel problemlerin örneğin karbon ayak izi, kıyı ayak izi vb. yönlerden gerekli bilimsel araştırmalarla ortaya konmasına ihtiyaç vardır. İzmir Körfezi ve bu proje hakkında hidroloji, jeoloji, jeofizik, çevre, peyzaj, deniz bilimleri, ornitoloji (kuşbilimi) vb. farklı uzmanlık alanlarının hazırlayacakları ayrıntılı raporlar İzmir Körfezinin geleceği için yaşamsal önem taşımaktadır.

İzmir kentinin ve körfezin depremsellik durumu göz önüne alındığında çok ayrıntılı jeolojik, jeofizik, jeoteknik araştırma etüd ve analizler hazırlanmadan ve ortaya çıkacak riskleri

giderecek çok yüksek maliyetli yapım teknikleri belirtilmeden (gerçek maliyeti hesaplanmadan) böylesi bir projenin ortaya konması akılcı ve bilimsel görülemez.

ÇED Raporunda; Körfez Rehabilitasyon Projesi kapsamında gerçekleştirilecek iyileştirme çalışmasının Körfez Geçişi projesi ile olumsuz etkileneceği ifade edilmiştir. Bu nedenle Körfez Geçişi Projesine ek olarak ilave tarama çalışması yapılacağı belirtilerek Körfez Rehabilitasyon Projesinin veriminin arttırılacağı belirtilmiştir. Körfez Geçişi kapsamında yapılacak tarama çalışması ile 2.855.136 m³ tarama malzemesi oluşacağı, ilave tarama çalışması ile 17.015.406 m³ olmak üzere 19.870.542 m³ malzemenin tarama çalışması ile Körfezden alınacağı belirtilmiştir. İzmir Körfezinde tarama malzemesinin tehlikeli/ tehlikesiz olma durumu ile ilgili yeterli çalışma yapılmamıştır. Bu kapsamda ÇED Raporu içerisinde inşaat aşamasından önce temsili numuneler alınarak Atık Yönetimi Yönetmeliği hükümleri kapsamında çalışma yapılacağı belirtilmiştir. Bu kadar yüksek miktarda malzemenin Körfezden alınacağı düşünülürse atık özelliği, bertaraf yöntemi ve yapılacak çalışmanın körfez ekosistemine etkileri değerlendirilmeden Çevresel Etkilerinin doğru değerlendirilmesi mümkün değildir.

ÇED Raporu kapsamında; tarama malzemesi ile doğal yaşam adası oluşturulacağı ifade edilmiştir. ÇED Raporu kapsamında yapay adanın oluşturulacağı bölge, deniz ortamı ve körfez ekosistemine etkisi üzerine etkileri değerlendirilmemiştir.

ÇED Raporu kapsamında tarama çalışması ile "Tarama işlemlerinde beklenen en olumsuz etki, tarama esnasında deniz suyuna geçebilecek nütrientler, ağır metaller, petrol bileşenleri ve klorlu hidrokarbonlar olarak bilinmektedir." ifadesi bulunmaktadır. Bu etkiler ile ilgili olarak Körfez ekosistemi üzerindeki değerlendirmeler bulunmamaktadır.

ÇED Raporu içeriğinde; "Proje Sahası ve etki alanı Gediz Deltası Sulak Alanı sınırları içerisinde kalmaktadır. Gediz Deltası: Planlama Bölgesi sınırları içindeki en önemli sulak alan, Uluslararası öneme sahip, Ramsar Alanı olan ve İzmir Kus Cenneti olarak da bilinen Gediz Deltası'dır. Bu alanda bozulmaya neden olabilecek türden gelişme kararlarının, özellikle İzmir merkez kentin bölgeye yönelen gelişmesinin durdurulması, Delta üzerinde baskı oluşturacak kararların alınmaması temel ilke olarak kabul edilmiştir. Söz konusu alana ilişkin koruma ve kullanma kararlarının, bu alan için hazırlanmış olan Sulak Alan Yönetim Planı çerçevesinde belirlenmesi öngörülmüştür. Sulak alanın bulunduğu bölge aynı zamanda doğal sit alanı

olarak koruma altındadır.” İfadeleri bulunmaktadır. Gerçekleşecek proje ile koruma alanları ve Gediz Deltası sulak alanı üzerinde oluşabilecek çevresel baskılar değerlendirilmemiştir. Son derece hassas özellikteki bölgelerden geçen projenin bu çerçevede alanların mevcut koşullarını olumsuz etkileyeceği, projenin gerçekleşmesi halinde yaratacağı çevresel baskılar nedeni ile de alanların mevcut özelliklerinin değişebileceği ve olumsuz etkileneceği öngörülmekte, Rapor içerisinde bu konu ile ilgili yeterli değerlendirme bulunmamaktadır.

KÖRFEZ GEÇİŞİ PROJESİNİN MALİYETİ İLE İZMİR KENTİÇİ ULAŞIMINDA ÖNCELİĞİ OLAN HANGİ ULAŞIM PROJERİ YAPILABİLİR

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın İzmir'de hayata geçirmeyi öngördüğü körfez geçişi projesi Narlıdere (İnciraltı) ile Çiğli (Sasalı) arasında projelendirilmiş olup ÇED Raporunda yer alan fizibilite hesapları incelendiğinde geçiş ücretinin 3 USD üstünde bir değer olarak belirlenmesi durumunda ekonomik açıdan yapılabilir bir proje olarak değerlendirilmediği ifade edildiği görülmektedir. Geçtiğimiz 2016 yılı içinde açılışı gerçekleştirilen Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Osman Gazi Köprüsü gibi yatırımlar için belirlenmiş olan geçiş ücretleri dikkate alındığında İzmir Körfez Geçişi içinde geçiş ücretinin 3 USD üstünde olacağı açık olduğu görülmektedir. Dolayısıyla söz konusu körfez geçişi projesinin hiç bir bilimsel ve nesnel dayanağı bulunmamaktadır. Bahsedilen güzergahta İzmir Büyükşehir Belediyesine bağlı arabalı vapurlar en yoğun saatlerde bile 45 dakikalık periyotlar ile çalışmaktadır. Bunun yanı sıra arabalı vapurların özendirilmesi adına belediye tarafından düşük fiyat politikası uygulanmakta ancak talep yaratılamamaktadır. Bu da söz konusu güzergahtaki ulaşım talebinin ne olduğu ile ilgili fikir sunmaktadır. Ayrıca söz konusu güzergahta çalıştırılmak üzere İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafında arabalı vapur ihalesine çıkılacağı duyurulmuş, Devlet Planlama Teşkilatı (T.C. Kalkınma Bakanlığı) bu alıma onay vermiştir. Söz konusu güzergahtaki ulaşım talebi arabalı vapurlar ile hem de çok daha az maliyetli mevcut altyapı kullanılarak karşılanabilecekken aynı nokta için iki farklı yatırım kararı alınması kamu kaynaklarının boşa harcanması anlamına gelmektedir.

Projenin 3.500.000.000.TL. (3.5milyarlira) maliyetinin olacağı hesaplanmış ve açıklanmıştır. İzmir'de Konak Tünelleri ve Sabuncubeli Tünellerinde ortaya çıkan maliyet artışları dikkate alındığında bu projenin gerçek maliyetinin de 4.5 - 5 milyar liraya ulaşacağı rahatlıkla

söylenbilir. Hesaplanan 3.5 milyar liralık maliyet baz alındığında bile 1 km. si yaklaşık 330 milyon liraya mal olacaktır.

(Uygulanan metro projelerinde açıklandığı şekliyle, 1km. metro maliyetinin yaklaşık 60 milyon lira olduğu düşünülduğünde ne kadar pahalı bir yatırım olacağı görülmektedir.)

3.5 milyar lira bir kaynak ile İzmir kent içi ulaşımında ;

- 1- Üçyol, Bozyaka, Yağhaneler, Buca, DEÜ kampusu metro hattı yaklaşık 9 km.
- 2- Halkapınar, Çamdibi, Otogar metro hattı yaklaşık 4 km.
- 3- Ulaşım ana planı revizyonuyla oluşacak Evka3, Bornova merkez, Manavkuyu, Bayraklı metro hattı yaklaşık 7 km.
- 4- Ulaşım ana planı revizyonuyla oluşacak Konak, Alsancak, Liman arkası, Halkapınar metro hattı yaklaşık 6 km.
- 5- Ayrıca yine merkezde Ulaşım ana planı revizyonuyla oluşacak yeni 30 km. metro hattı.
(Toplam 60 km. metro hattı)
- 6- Körfezde kent planlarının öngördüğü 6 adet vapur iskelesi.
- 7- 20 adet farklı kapasitelerde hızlı güvenli konforlu yolcu vapuru.
- 8- 5 adet yeni nesil olarak tanımlanan 80-100 araç kapasiteli arabalı vapur.

3.5 milyar liralık bir kaynakla yukarıda özetle sıralanan Ulaşım Projelerinin tamamı ile ulaşım araçlarının tamamı gerçekleştirilebilir. İzmir kent içi ulaşım sorunları gelecek on yılları kapsayacak şekilde ve kalıcı olarak çözülebilir.

HALKIN BİLGİLENDİRME TOPLANTISINDA ÖRNEK OLARAK SUNULAN PROJELER;

İzmir körfezi geçiş projesi sunumunda ilgiler örnek olarak, Oresund boğazında yapılmış olan İsveç ile Danimarka'yı birbirine bağlayan Oresund köprü tünel projesini göstermişlerdir.

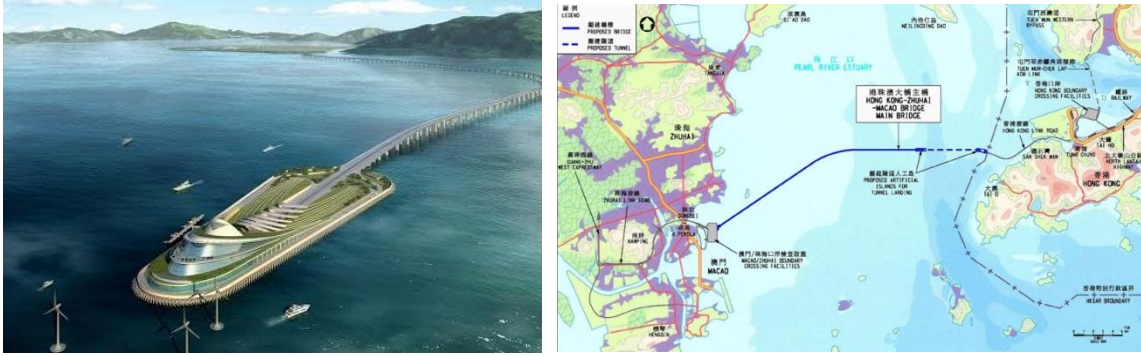


Şekil 14. Oresund Köprü tünel fotoğrafları ve haritası

Oresund boğazında yaklaşık 4 km.si tünel, 4 km.si ada ve 8 km.si köprü olan Oresund köprü tüneli bir yandan iki kuzey ülkesini, 2x2 izli karayolu ve 2x1 izli demiryolu ile bir birine bağlarken, diğer yandan iki yakadaki Danimarka'nın 1.213.000 nüfuslu Kopenhag kenti ile İsveç'in 664.400 nüfuslu Malmö kentlerini birbirine ve de Avrupa'ya İskandinav ülkelerine bağlamaktadır.

Kuzey denizlerinin rüzgarlı dönemlerinde çalışmayan feribot deniz ulaşımına da bir alternatif ve zorunluluk olarak planlanıp uygulandığı belirtilmektedir.

Diğer anlatılan örnek ise uzak doğuda geçmişte 1990'lara kadar, İngiliz sömürgesi olan Hong Kong ile yine geçmişte Belçika sömürgesi olan Macao bölgelerini birbirine bağlamak için inşaatı sürmekte olan Zhuhai köprü tünel projesidir.



Şekil 15. Zhuhai HKMZ Köprü Tünel Projesi

Çin'in güneyinde iki özerk yönetim bölgesi olan Hong Kong ve Macao güney Asya'nın en güçlü iki serbest pazarı, güçlü iki endüstri, liman ve turizm kentleridir. Zhuhai HKMZ köprü tüneli bu iki özellikli kenti ve ekonomiyi birbirine bağlamaktadır.

Verilen bu örneklerin kendine özgü koşul ve gerekçelerinin, kültürel, mekânsal, fiziki ya da ekonomik pozisyonlarının İzmir kenti ve İzmir körfezi ile ve İzmir körfez geçiş projesi ile hiçbir benzerliğinden söz edilemez.

SONUÇ :

İzmir körfezinin su sirkülasyonuna yapay ada ve köprü ayakları ile engel oluşturarak kirliliğin sürmesine neden olacak olan, ekonomik açıdan fizibil olmayan, kentin erişim, ulaşım talepleriyle ve kent içi ulaşım ile hiçbir ilişkisi bulunmayan, kentin ulaşım ve imar planlarının

önerisi olmayan ve sulak alanlara, doğal sit alanlarına ve koruma alanlarına büyük zarar verecek olan bu projeden vazgeçilmelidir.

İzmir kentini, kentsel alanı ve körfezi doğrudan etkileyecek İzmir Körfezi Geçiş Projesi karayolu-otoyol gibi büyük teknik altyapı projelerinin, kent planlarının (ulaşım ve imar planları) kararına dayanması ve bu gibi büyük yatırımların kentin mekânsal oluşumuna, doğal değerlerine zarar vermeyecek şekilde, bilimsel ve akılcı tercihlerle planlanmasına özen gösterilmelidir.

Yüksek maliyetli ulaşım, altyapı projelerinin ve yatırımlarının seçiminde de teknik, bilimsel ve akılcı yöntemler esas alınmalı, kaynaklar kentin ulaşım sorunlarını çözecek öncelikli kamu toplu ulaşım projelerine harcanmalıdır.

Özetlenen duyarlılıkların gösterilmediği durumlarda, bu ve benzeri projelerle kentlerde kamusal yarar yerine, giderilmesi olanaksız ve büyük ölçüde mali kaynak israfına ve çevresel, kamusal zarara neden olunacaktır.