

aktarmış ve otoyolun yapımından vazgeçilmesini istemiştir. Ayrıca İhaleyi alan şirketlere hitaben bu açıklamada yer alan hususlar yazılı olarak iletilmiş ve kendileri bilgilendirilmiştir. Konsorsiyumun yabancı üyesi İtalyan şirketinin, şirket merkezine bile bilgi aktarılmıştır. Buna karşın ihaleyi alan kuruluşlar hiçbir biçimde konu ile ilgilenmemişlerdir. Yapılmak istenen otoyolun, 20 Şubat 1984 tarih ve 18318 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak 1 Eylül 1984'de yürürlüğe giren AVRUPA'NIN YABAN HAYATI VE YAŞAMA ORTAMLARINI KORUMA SÖZLEŞMESİ-BERN SÖZLEŞMESİ'nin 1.,2.,3., 4., 5. ve 6. maddelerine, 27 Aralık 1996 tarih ve 22860 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak 12 Mayıs 1997'de yürürlüğe giren BİYOÇEŞİTLİLİK SÖZLEŞMESİ'nin 1., 3., 6.,7.,8., 9., ve 14.maddelerine, 17 Aralık 1966 tarih ve 12480 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak 12 Eylül 1967'de yürürlüğe giren KUŞLARIN HİMAYESİNE DAİR MİLLETLERARASI SÖZLEŞME-PARİS SÖZLEŞMESİ'nin 2., 4., 10., 11. Maddesine, 17 Mayıs 1994 tarih ve 21937 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak 13 Kasım 1994'de yürürlüğe giren ÖZELLİKLE SU KUŞLARI YAŞAMA ORTAMI OLARAK ULUSLARARASI ÖNEME SAHİP SULAK ALANLAR HAKKINDA SÖZLEŞME-RAMSAR SÖZLEŞMESİ'nin tüm hükümleri dikkate alındığında Uluabat Gölü kıyısından geçecek güzergahının değiştirilmesi gerektiği açıktır.

#### **Tarım Arazilerine Olan Etkisi:**

Otoyolu'un geçiş güzergahı ile ilgili basılı veya sayısal veriler birçok kez resmi yazılarla ilgili kurumlardan istenmesine rağmen Uluabat Gölü ve Orhangazi geçişlerinin dışında kesin veriler elde edilememiştir. Bu nedenle yok edilecek verimli tarım arazileri ve zeytinlik alanlara ait kesin bilgilerin sunulması mümkün olmamakla beraber Orhangazi bölümünde yaklaşık 2200 adet zeytin ağacı ile 10 ha l. Sınıf tarım arazisinin yok edileceği yerelde yapılan toplantılarda sivil toplum kuruluşları tarafından dile getirilmiştir. Gemlik, Bursa Uluabat geçişleri dikkate alındığında binlerce hektar l. sınıf tarım arazisi ile binlerce 100-200 yıllık zeytin ağaçlarının yok edileceği açıktır. Ayrıca otoyolun gerek inşaatı ve gerekse işletilmesi döneminde ortaya çıkacak kirlilik nedeniyle etkilenecek tarım arazisi ve zeytin ağaçları sayısının çok daha fazla olacağı açıktır.

Otoyolun geçeceği güzergah üzerinde iyi tarım uygulamaları ile üretim yapan, sertifikalı tarım yapan ürettikleri ürünleri yurtdışına ihraç eden ve etme potansiyeli olan üreticilerde otoyolun hem arazilerinin üzerinden geçmesi nedeniyle çok sayıda meyve ağacı kaybedecekler hem de otoyolun gerek inşaatı ve gerekse işletilmesi döneminde ortaya çıkacak kirlilik nedeniyle bu sertifikalarını yitirebilecekleri gibi yeni sertifika başvuruları da yapılamayacağı için gelir kaybına da uğrayacaklardır.

#### **Körfez Köprüsüne Demiryolu Geçişinin Yapılmaması**

21. yüzyılın ulaşım aracının hızlı tren olduğu kabul edildiği günlerde. İstanbul-Bursa-İzmir Hızlı Tren Hattı'nın yapımı aşamasında olan İstanbul-İzmir Otoyolu projesi kapsamında yapılacak olan, İzmit Körfez Köprüsü üzerindeki demiryolu hattı yapılmayacağı değişik mecralarda yetkililer tarafından belirtildi. İzmit Körfez Köprüsü üzerine demiryolu hattı yapılmaması durumunda, İstanbul-İzmir Hızlı Tren Hattının yapılması imkansız hale gelecektir. Bu nedenledir ki, Bursa'yı da yakından ilgilendiren bu kararın tekrar gözden geçirilmesi ülkemiz için önemlidir.

#### **Körfez Köprüsü Üzerinden Geçecek Hızlı Tren Hattının Yararları:**

1- Ankara İstanbul hızlı tren hattı uzunluğu mevcut projeye göre yaklaşık

50 - 55 km daha kısa olacaktır. Bu durum, ulaşım süresinin 20 - 25 dk. kısalmasına sebep olacaktır. 3 saat olması öngörülen yolculuk süresi 2.5 saate inecektir.

2- Körfez köprüsünü geçen hızlı tren hattı Gebze ilçesinde mevcut demiryolu hattına bağlanabilecektir.

3- Mevcut ihaleli hattın, Köseköy ile Gebze arasında İzmit kent merkezi ve diğer yerleşimler dikkate alındığında ağırlıklı olarak tüneller ile geçilmesi gerekmekte olup, maliyeti de yüksek olacaktır.

4- Mevcut ihaleli hatta göre boyu daha kısa olacağı gibi, geçtiği güzergah itibarıyla, yapım maliyeti daha düşük olacaktır.

5- Mevcut ihaleli hattın uzunluğu kadar bir hat yapmakla, Ankara'yı hem İstanbul'a hem de Bursa'ya bağlamak mümkün olacağı gibi yapım maliyeti de daha düşük olacaktır.

6- İlerleyen dönemlerde İstanbul-İzmir hızlı tren hattında Balıkesir-Manisa-İzmir bağlantısında ekonomi sağlanacaktır.

7- Bursa-Kestel-Yenişehir hattının yapılması ile demiryolu ağı bütünleşmiş olacaktır. Böylece Yenişehir havaalanı da işlerlik kazanmış olacaktır.

8- İstanbul'dan Bursa'ya çok kısa bir bağlantı ile ulaşmak mümkün olacaktır.

9- Güney Marmara Bölgesi'ne yapılacak olan liman ile doğrudan bağlantı sağlanacaktır.

Yapılması önerilen İstanbul-Bursa-İzmir hızlı tren hattı'nın uzunluğu 500 km civarında olup, İstanbul'dan İzmir'e erişim süresi en fazla 2.5 saat olacaktır. İhalesi yapılmış olan İstanbul-İzmir otoyolu projesi kapsamında yapılacak olan, İzmit körfez köprüsü üzerindeki demiryolu hattı, yapılan zeyilname ile kaldırılmıştır. İzmit körfez köprüsü üzerine demiryolu hattı yapılmaması durumunda; İstanbul-İzmir hızlı tren hattının yapılması imkansız hale gelecektir. Bu nedenledir ki, bu kararın tekrar gözden geçirilmesi ülkemiz ve İzmir için de çok önemlidir. Demiryolu hattının körfez köprüsü üzerinden bağlanmaması durumunda; Sakarya - Bilecik üzerinden bağlantı sağlamak gerekecektir ki bu durumda da demiryolu hattının 250-300 km. uzatılarak Bursa'ya bağlanması gerekecektir. Bu durumda da 450-500 km.yi bulacak olan İstanbul - Bursa demiryolu hattı fizibil olmaktan çok uzak kalacaktır. Sonuç olarak, söz konusu proje için ihale yapılmış, imzalar atılmış ve inşaat faaliyeti yeni başlamamıştır.

?????????Yukarıda ayrıntıları ile açıklandığı üzere, çocuklarımızın emaneti olan Uluabat gölünün Otoyol Güzergahından etkilenmemesi, ülkemizin imza koyduğu uluslar arası sözleşmelerle ihtilafa düşmemek için henüz kamulaştırma ve inşaat faaliyetleri başlamamışken otoyol projesinin Uluabat gölüne zarar vermeden inşa edilebilmesi ve Otoyolun bu kesiminin güzergahının değiştirilmesi için çalışmaların başlatılması, çalışmalara BAOB bileşenlerinin dahil edilmesi düşünülmelidir.

Projenin tarım arazileri üzerindeki etkisinin minimum seviyelere çekilmesi önemli bir gerekliliktir.

İzmit körfez köprüsü üzerine 2x1 demiryolu hattının geçirilmesi ile bölgesel ve ulusal kazançlar yaratılacak verimlilik tekrar değerlendirilmelidir.