



İZMİR İLK KOORDİNASYON KURULU

KONAK TÜNELİ RAPORU

EKİM 2011

İçindekiler:

- 1. Raporun amacı**
- 2. Konak Tüneli'nin Sorunları Nelerdir?**
- 3. Şimdiden Suçlu Aranmaktadır.**
- 4. Konak Tüneli nasıl yapılabilir?**
- 5. Alternatif nedir?**
- 6. Demokrasi Sorunu:**
- 7. Sonuç**

1-RAPORUN AMACI

Bu rapor 12 Haziran seçimleri öncesinde İzmir gündemine giren AKP projelerinden biri olan Konak Tüneli olarak adlandırılan Konak-Yeşildere Tünel Geçişi (ulaşılabilmiş bir plan ve projesi olmayan) projesini değerlendirmek ve sonuçlarını kamuoyuyla paylaşarak bilgilendirmek amacıyla hazırlanmıştır.

Sözü edilen Konak tüneli seçimden sonra plansız ve projesiz olarak hızla uygulamaya geçilmesi ve İzmir kamuoyunda yarattığı yanlış algı ile böyle bir değerlendirmeyi zorunlu kılmaktadır. Ancak ortada bir plan olmaması sebebiyle değerlendirme genel planlama ilkeleri ve ulaşım ana ilkeleri üzerinden yapılmıştır.

Raporun kısıtlı veriler üzerinden hazırlanmış olduğunu özellikle belirtmek yerinde olacaktır.

2-Konak Tüneli'nin Sorunları Nelerdir?

Konak Tüneli projesi, Genel Seçimler öncesinde bir seçim vaadi olarak gelmiştir. Tünelin ilk proje güzergahı Konak'tan Mürselpaşa Caddesine doğru uzanmaktadır. Ancak, hiçbir somutluğu olmayan bu düşünce aşamasındaki proje, maliyeti gerekçe gösterilerek aniden değiştirilmiştir. Bu rapora konu olan projenin ise Bahri Baba Parkı'ndan Yeşildere Caddesi'ne uzanacağı söylenmektedir. Hiçbir resmi kararı olmadığı için projenin yakın zamanda yine değişmesi beklenebilir.

TÜNEL GELİYOR, ÇİLE BİTİYOR!



Konak Tüneli

İzmir bir ilke daha tanıştırıyor. Konak Tüneli imdada yetişiyor.

Kentin Güzelbahçe, Narlıdere, Balçova, Çeşme gibi batı yerleşimlerinden, sahil yolunu kullanarak gelen ve doğuda Bornova, Manisa, Kemalpaşa, kuzeyde Karşıyaka, Çiğli, Çanakkale yönüne giden taşıtlar hiçbir gereksinimleri olmadan mecburen kent merkezine girmekte, kent içi yollarını kullanmakta, kentin kilit noktaları olan Basmane ve Alsancak geçişlerini kullanmaktadır.

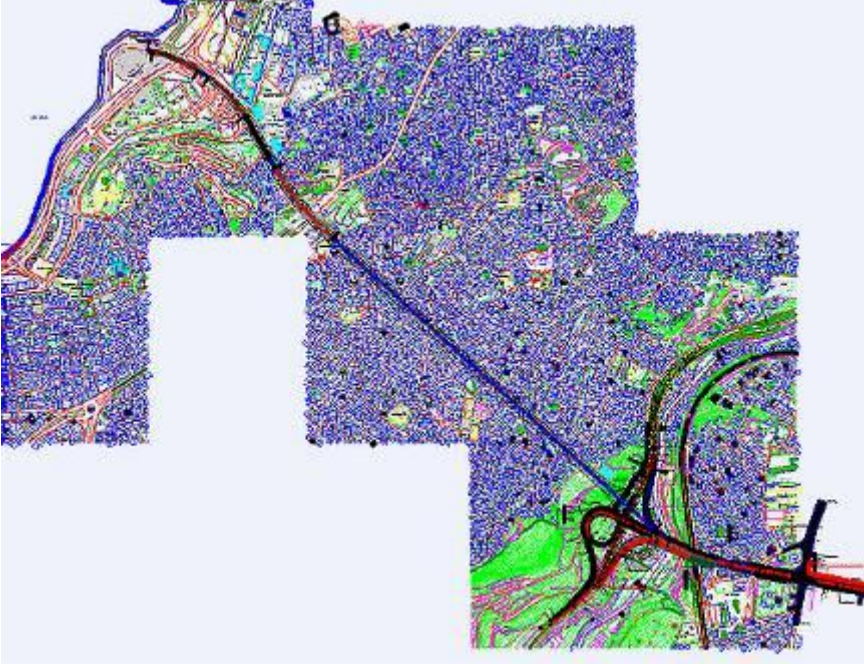
İzmir'in uzun yıllardır kent içi trafiğinin can damarlarından olan, pek çok insanın artık yoğunluk sorununun çözülmesinin gerekliliğine inandığı Mürselpaşa Bulvarı üstünden Mustafa Kemal Paşa Bulvarına bağlanan trafik, tünel geçişi ile sağlanacaktır.

Tünel toplam uzunluğu yaklaşık 2x2.5 km olacaktır. Çift tıp delme tünel olarak inşa edilecektir.

Proje ile Kordon, Alsancak, Konak ve Çankaya'daki trafik yükü azaltılacak, böylece bu bölgelerde İzmir'liler için daha fazla yaşam alanı oluşturulacaktır.

Tahmini Proje Yatırım Miktarı:
150 Milyon TL
Yaklaşık Proje Süresi:
36 Ay
Proje Süresince İstihdam:
400 Kişi
Proje Sonrası İstihdam:
30 Kişi
Ekonomiye Toplam Katkı:
50 Milyon TL / Yıl

Görsel 1. Genel Seçimler öncesi vaadedilen Konak Tüneli güzergahı



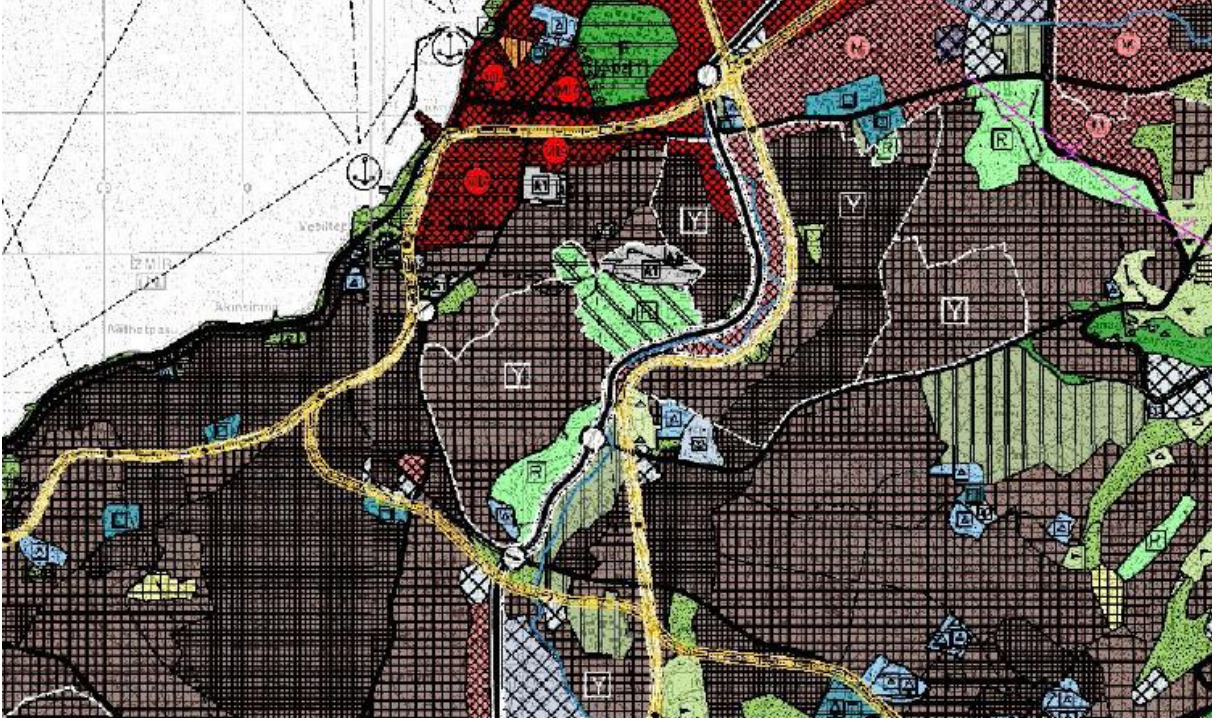
Görsel 2. Genel Seçimler sonrası Konak Tüneli'nin resmi kararı bulunmayan güzergahı



Görsel 3. Konak Tüneli bölgesel hava fotoğrafı

Planı ve projesi olup olmadığı bilinmeyen bir projenin temelini atılması tamamen politik bir manevradır.

Tünel kararı, İzmir'in yürürlükteki nazım imar planlarında ve 2009 yılında hazırlanıp onanan Ulaşım Ana Planı'nda bulunmamaktadır. Ulaşım ana planında raylı sistem koridorları, kent içi karayolu bağlantıları, deniz ulaşımı noktaları belirlenmiş ve öncelikler halinde sıralanmıştır. Aşağıdaki görsellerde yürürlükteki Nazım İmar Planı kararları sunulmaktadır.



Görsel 4. Konak Tüneli'nin plan kararı olmadığını gösteren, 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı Revizyonu, 2010

Bu denli büyük bir kaynağın, nazım planlarda ve ulaşım ana planında öngörülmemen, fizibilitesi yapılmamış bir yatırıma harcanması yerine, Ulaşım Ana Planı kararlarına uygun olarak, ulaşım sorunlarının çağdaş çözümü olan raylı sistem yatırımlarına yönlendirmek uygun olacaktır. Alsancak – Fahrettin Altay hattı, kent merkezinin ulaşım sorunlarını ve trafik yoğunluğunu azaltmak için rasyonel bir çözümdür. Ayrıca bu tünele harcanacak kaynakla, metronun Buca Hattı ve Bornova Hattı tamamlanabilir başka bir ifadeyle Buca ve Bornova'nın toplu ulaşım sorunu çözülebilir.

Tünelin geçtiği güzergah, Kadifekale heyelan bölgesi yakınlarıdır. 1.derece deprem bölgesi olan İzmir'de bu türden projelerin mutlaka zemin etüdü yapılarak projelendirilmesi gereklidir. Basına yansıdığı kadarıyla, projenin uygulamaya başlamasıyla zemin sondajlarının birlikte yapılacağı söylenmektedir. Sadece sondaj yeterli olmamakla birlikte, etütler sırasında önemli bir bulgu çıkarsa Tünel Projesi yarım kalabilecektir.

Tünel güzergahının başladığı bölge 3.derece arkeolojik sit alanıdır. Koruma Bölge Kurulu görüşü alınması zorunludur. Bildiğimiz kadarıyla bu yönde bir resmi girişim bulunmamaktadır.

Tünel güzergahı İzmir tarihi kent merkezi yayılma alanını kapsamaktadır. 8500 yıllık tarihi olan İzmir'de güzergah üzerinde arkeolojik açıdan evrensel değeri bulunan bir site bulunması halinde ne yapılacaktır? Yakın zamanda İstanbul'da Marmaray kazıları sırasında rastlanan varlıklara "çanak, çömlek, arkeolojik şey" yakıştırması yapıldığı bilinmektedir.

Tünel projesi, çağdaş planlama yaklaşımlarının tersine özel otomobil kullanımını arttırıcı niteliktedir. Tam tersine toplu taşıma sistemlerinin kent merkezlerinde yaygınlaştırılması gereklidir.

Proje tanıtımlarında, otomobillerin Konak trafiğine girmeden Yeşildere Caddesi'ne çıkacağı belirtilmektedir. Tek yönlü olmayan tünelde, Yeşildere Caddesi'nden kent merkezine ters taraflı trafik

akışı olacağı ise söylenmemektedir. Proje, kent merkezinden Yeşildere'ye gidişi sağladığı gibi, Yeşildere'den kent merkezine gelişi de sağlamaktadır.

Projenin Çeşme otoyolunun devamı gibi gösterilerek yarım kalan işler kapsamında değerlendirilmesi açıkça kanunda boşluk aramaktır.

Konak Tüneli ve benzeri nitelikteki projeler, Ulaştırma Bakanlığı'nın henüz 6 ay önce hazırladığı **"Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023"** raporuna tümüyle aykırıdır. Bu bakımdan Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023 hedeflerinin doğruluğu ve samimiyeti tartışmalıdır.

Şöyle ki:

T.C. Ulaştırma Bakanlığı tarafından 23.03.2011 tarihinde yayınlanan **"Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, Hedef 2023"** Raporunda, Türkiye'de kentsel ulaşım sorunları ve çözümleri şöyle tanımlanmıştır:

"Plansız kentleşme, ulaşım altyapısının oluşturulmasında mali kaynak yetersizliği, bu arada mevcut kısıtlı kaynakların kullanılmasındaki yanlışlıklar, toplu taşımacılık yerine küçük kapasiteli bireysel taşımacılığın öne çıkması, çözüm arayışlarında ucuz ve yüzeysel uygulamaların tercih edilerek maliyet büyüklüğü gerekçe gösterilerek köklü çözümlerin ertelenmesi, kentli ve ülkemiz için maliyeti yüksek, güvensiz ve çevreyi kirletici bir taşımacılık ile trafik sıkışıklıklarının başlıca sebepleridir.(s:126)"

"Otomobil, kilometrede taşıdığı yolcu başına, otobüse göre 125 kat fazla hava kirliliği yaratmakta, yatırım maliyeti otobüse göre 16 kat, metroya göre dört kat daha fazla olmaktadır.

Ulaşım araçlarının yolcu/km başına enerji tüketimine bakıldığında, otobüs ve metroya göre otomobil beş kat daha fazla enerji tüketmektedir. Ayrıca, otomobil minibüse göre üç kat, otobüse göre 13 kat daha az yolcu taşımaktadır.(s:131)"

"40 bin kişiyi bir saatte bir köprüden karşıya trenle geçirebilmek için iki şeride ihtiyaç varken, otobüs için dört, otomobillerle geçirebilmek için on iki ve bisikletleri üzerinde geçirebilmek için ise yalnızca bir şeride ihtiyaç vardır.(s:131)"

"Görüldüğü gibi otomobil diğer ulaşım türlerine göre, taşıdığı yolcu, enerji tüketimi, yatırım-işletme maliyeti ve hava kirliliği bakımından her alanda verimsiz ve sorunlu bir ulaşım aracıdır. Bu nedenle tüm dünyada, otomobil sahipliği ve kullanımındaki artış karşısında, otomobile bağımlı bir ulaşım sistemi yaratmanın ulaşım sorunlarını arttırdığı ve sürdürülemez olduğu bilinci yaygınlaşmış, tüm ulaşım türlerinden dengeli biçimde faydalanılan, otomobil kullanımının ise sınırlandırıldığı kentsel ulaşım sistemleri yaratmak başlıca hedeflerden olmuştur.(s:131)"

Raporun 132.sayfasında kentlerin Ulaşım Ana Planlarının hazırlanacağı kararlaştırılmıştır

"Ana kentlerde "Kent Ulaşım Ana Planı": Nüfusu 500 bin ve daha büyük kentlerimizde her kent için ulaşım ana planı yapılacak, uygulanacak ve beş yılda bir güncellenecektir.(s:132)"

"Kentiçi ulaşım yatırımlarında uzlaşma odaklı karar süreci: Kentiçi ulaşım yatırım kararlarına kullanıcıların katkısı sağlanacaktır.(s:132)"

"Mevcut ulaşım altyapısını en verimli biçimde kullanmak ve otomobil ulaşımına kısıtlama getirmek için yolculuk talep yönetimi ilkelerinin uygulanması: Yolculuk istemlerinin, çevresel, ekonomik ve toplumsal açıdan olumsuz etkileri olan ve ulaşım sisteminin ve altyapısının yetersizliğine yol açan otomobil yolculuklarından, daha verimli, ekonomik ve çevresel olarak üstünlükler sunan toplu taşıma

sistemlerine, ayrıca bisiklet ve yaya ulaşımı türlerine kaydırılması için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.(s:133)”

“Kentiçi Ulaşım Planları; katılımcı anlayışla, kamu yararı ve sürdürülebilirlik, ayrıca ve özellikle eşitlik ilkeleri esas alınarak hazırlanacak ve Ulaştırma yatırımları bütüncül bir yaklaşımla ele alınacaktır.(s:134)”

“Beklenen ulaşım taleplerine cevap vermeyi amaçlayan geleneksel planlama yaklaşımı yerine, ulaşım talebini en azda tutacak, çevreyi koruyan, sürdürülebilir gelişmeyi hedefleyen planlamalar yapılacaktır (Yolculuk Talep Yönetimi).(s:136)”

“Her kentin ulaşım yönetim sistemi standardize edilecek, ve kentiçi ulaştırma projeleri için gerekli fizibilite ve iş planlarının hazırlanması için usul ve esaslar, metodoloji ve standartlar hazırlanacaktır.(s:137)”

“Kentiçi ulaşım politikası, “kent ulaşım planının oluşturulması, gereksiz ulaşım gereksinimlerinin önlenmesi ve ulaşımı iyileştirmeye yönelik çabaların eşgüdüm halinde yürütülmesi gereğini ortaya koymaktadır(s:138)”

“Kentsel ölçekte, bugünkü yapısına müdahale edilmezse, otomobil odaklı ulaşım tercihi, fiziksel çevreyi onarılmaz biçimde bozan en önemli etkenlerden biri olarak kalacaktır. Ulaşımında özellikle toplu taşımda yenilenebilir ve temiz enerji seçeneklerinin yaygınlaştırılması, taşıtların değil insanların ulaştırılması amacıyla toplu taşımaya öncelik verilmesi ve yaygınlaştırılması, kentlerde otomobil kullanımına kısıtlar getirilmesi, yaya ve bisiklet ulaşımının politikalarda birinci önceliğe oturtulması, talep ve trafik yönetimi yaklaşımlarıyla otomobili temel alan ulaşım sistemlerinin değiştirilerek daha dengeli ve erişilebilirliği yüksek bir ulaşım sisteminin yaratılması, kent planlamada da otomobil bağımlılığını değil toplu taşıma ile bisiklet ve yaya ulaşımını destekleyen gelişme modellerinin hayata geçirilmesi öne çıkan yaklaşımlar olarak kabul edilebilir. (s:138-139)”

“27 Eylül-1 Ekim 2009 tarihleri arasında gerçekleştirilen 10. Ulaştırma Şurası temel alınarak gerçekleştirilecek kentsel ulaşım projelerinin uygulama öncelikleri ve yatırım programları her kent için hazırlanacak olan “ Kentsel Ulaşım Planları” ve Stratejik Planlara göre detay ve uygulama öncelikleri belirlenecektir.(s:139)”

Konak tüneli projesi, Ulaştırma Bakanlığı’nın yukarıda belirtilen tüm ilkelerine ve kararlarına aykırı nitelikler taşımaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı, ulaşım projelerinin, her kentin yapacağı ulaşım ana planı kapsamında değerlendirilmesini kararlaştırmışken, Konak Tüneli yürürlükteki İzmir Ulaşım Ana Planı kararlarına aykırıdır.

Ulaştırma Bakanlığı, otomobil kullanımına kısıtlama getirmeyi, toplu taşıma sistemlerine ağırlık vermeyi kararlaştırmışken, Konak Tüneli, kent merkezinde özel otomobil kullanımını arttırmaktadır.

Ulaştırma Bakanlığı, özel otomobil kullanımının çevresel açıdan, kullanıcı maliyeti açısından ve ulaşım şebekesine getirdiği yük açısından olumsuzluklarını sıralamasına karşın, Konak Tüneli projesi ile yine özel otomobil kullanımını teşvik etmektedir.

Ulaştırma Bakanlığı, kentçi ulaşım politikasının, ilgili kurum ve kuruluşların eşgüdümü ile belirlenmesini kararlaştırmışken, Konak Tüneli projesinden İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin bile haberi yoktur.

Aynı şekilde, proje yürürlükteki yasalara aykırı biçimde gündeme getirilmiştir.

Konak Tüneli projesi, AKP hükümeti döneminde imar planları, ulaşım planları, jeolojik etütler, koruma mevzuatı gibi pek çok alanda yapılan düzenlemelere aykırıdır. Bu yönüyle, Konak Tüneli projesi ve benzeri uygulamalar, hükümetin kendi politikalarına dahi aykırıdır.

10.07.2004 tarih, 5216 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu:

MADDE 7.- Büyükşehir belediyesinin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:

b) Çevre düzeni plânına uygun olmak kaydıyla, büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde 1/5.000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar plânını yapmak, yaptırmak ve onaylayarak uygulamak;

f) Büyükşehir ulaşım ana plânını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak; ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini plânlamak ve koordinasyonu sağlamak;

İzmir'in nazım imar planları İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olup yürürlüktedir. Konak Tüneli İzmir nazım imar planlarında bulunmamaktadır. 1/25000 ölçekli İzmir Kentsel Bölge Nazım İmar Planı ve 1/5000 ölçekli nazım imar planlarında Konak Tüneli veya benzeri bir güzergah bulunmamaktadır.

İzmir'in Ulaşım Ana Planı, büyükşehir belediyesi tarafından hazırlanmış olup, yürürlüktedir. Konak Tüneli projesi bu planda bulunmamaktadır.

19.08.2008 tarih, 10337 sayılı Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Konu: Plana Esas Jeolojik, Jeolojik-Jeoteknik ve Mikrobölgeleme Etüt Genelgesi'nde giriş cümlesi hükmü:

Mevcut veya olası yerleşim alanlarında afet zararlarının azaltılması ve afete duyarlı planlamanın etkin hale getirilmesi için İmar Mevzuatı'nda tanımlı Ek-1'de belirtilen planların hazırlanmasından önce, plan ölçeğiyle uyumlu nitelikte, Jeolojik Etüt, Jeolojik- Jeoteknik Etüt ve Mikrobölgeleme Etüt Raporları'nın hazırlanması ve sonuçlarının ilgili idarelerce plan kararlarına yansıtılması gerekmektedir.

Konak Tüneli, planı olmadığı gibi, jeolojik etüt genelgesinde belirtilen yasal zorunluluk yerine getirilmeden temeli atılmıştır. Daha vahimi, yasal zorunluluk olmasına rağmen, böyle bir çalışma yapılmayacağı basına yansımıştır.

3-Şimdiden Suçlu Aranmaktadır

Yukarıdaki gerekçeler, meslek odalarının Konak Tüneli projesi gündeme getirildiğinde kamuoyunu zorunlu olarak uyarma ve bilgilendirme ihtiyacı duymasına neden olmuştur. Bu uyarıları yapmakla mesleki ve toplumsal sorumluluğunun gereğini yerine getiren meslek odaları, belirli kesimler tarafından adeta projeye karşıymış gibi gösterilmiştir. Tam aksine, meslek odaları kentin düzenli ve planlı gelişmesi için yapılması gerekenleri ifade etmiştir. Uyarıların ilgili kurumlarca dikkate alınmaması durumunda çıkacak proje ancak "tesadüfen" başarılı olabilir ki Konak Tüneli özelinde bu başarı ihtimali son derece düşüktür. Bu durumda ise kamu kaynakları boşa harcanmış olacaktır.

Ancak görünen o ki, Ulaştırma Bakanlığı, gereken bilimsel çalışmalar yapıldığında güzergahın ve projenin uygun olmayacağını bilmektedir. Bu durumda, başarısızlığın nedenini baştan oluşturma girişimi yapılmıştır. Olası başarısızlığın suçlusu olarak meslek odaları şimdiden hedef gösterilmiştir.

4-Konak Tüneli nasıl yapılabilir?

Ulaşım kararları, gelişmiş ülkelerde ulaşım planlaması ve model sınımaları aracılığıyla alınmaktadır. Böylelikle, bir ulaşım yatırımının etkisi ölçülmekte, ekonomik ve teknik fizibilitesi yapılarak, uygunluğu baştan bulgulanmaktadır. Keyfi kararlarla gelen, model sınaması yapılmamış, projesi hazırlanmamış, ölçümleri yapılmamış hiçbir proje başarılı olmamış, tam aksine kentlerde “planlama felaketi” olarak atıl kalmıştır.

Çevre ulaşım bağlantıları üzerindeki etkisini ölçmek için makro ulaşım talep modeli, bölgesel ulaşım üzerindeki etkilerini ölçmek için mikro ulaşım talep modeli kurulmalıdır. Proje bu model içindeki ulaşım şebekesine atanarak, sınaması yapılmalıdır. Şebeke sınamasından başarılı geçtiği durumda, çevresel etkilerinin değerlendirmesi yapılmalıdır. Karayolu tünellerinin giriş ve çıkışlarında normal koşullardaki havadan 5-10 kat daha fazla gaz emisyonu bulunduğu, tünel çevrelerinde akciğer kanseri riskinin arttığı ölçülmüştür. Dolayısıyla, kent merkezinde yapılması planlanan tünelin emisyon değerlerinin çevresel risk oluşturmaması için ne tür tedbirler alınacağı da projelendirilmelidir.

İmar planı değişikliği için öncelikle ulaşım ana planında teknik, bilimsel ve mali fizibilitesine dayanan değişiklik yapılması gereklidir. Nazım İmar Planı’nda ve Ulaşım Ana Planı’nda bulunmasa da, şebeke sınamasından geçen proje Ulaşım Ana Planı kararı olarak Nazım İmar Planına işlenebilir. Henüz projesi bile bulunmayan Konak Tüneli’nin ne ulaşım talep çözümlemesi ne de şebeke sınaması yapılmıştır.

Ulaşım konusunda, şebeke sınamasından geçerek çözüm ürettiği bulgulandığı durumda elbette ki Konak Tüneli projesinin uygulanması uygun olacaktır.

Bir Tünel Yönetim Modeli oluşturulması zorunludur. Tünelin içinde veya tüneli besleyen karayollarında tıkanıklık olduğu durumda tünelin acilen tahliye edilmesi ve kapatılması gereklidir. 2008 yılında Manş Tüneli’nde çıkan yangında tünel içi ısının 3000C’ye kadar çıktığı ölçülmüştür.

Bilindiği üzere İstanbul’da gündeme getirilen 7 tepeye 7 tünel projesi hiçbir model sınaması yapılmadan uygulamaya geçmiş, yalnızca 2 hattı yapılabilmıştır. Üstelik bu 2 hat zirve saatlerde bile son derece verimsiz çalışmaktadır. Kamu kaynaklarının verimsiz kullanımına en açık örneklerden biri olmuştur.

Konak Tüneli, bilimsel çalışmalar doğrultusunda, ciddi bir sıkışıklık sorununu çözüyor, yapılmasına yönelik hukuki ve teknik engelleri de aşıyorsa, şüphesiz yapılabilir.

Tünelin bu çalışmaların hiçbiri yapılmadan gündeme getirilmesi tamamen keyfi bir tutumdur. Uzmanlık alanlarımızın bilgi ve deneyimi dünyada ve ülkemizde bilimsel ölçümleri yapılmayan projelerin çözdüğünden daha çok sorun yarattığını defalarca göstermiştir. Konak Tüneli gibi büyük ölçekli projeler geri dönüşü olmayan ve büyük kaynak gerektiren yatırımlardır.

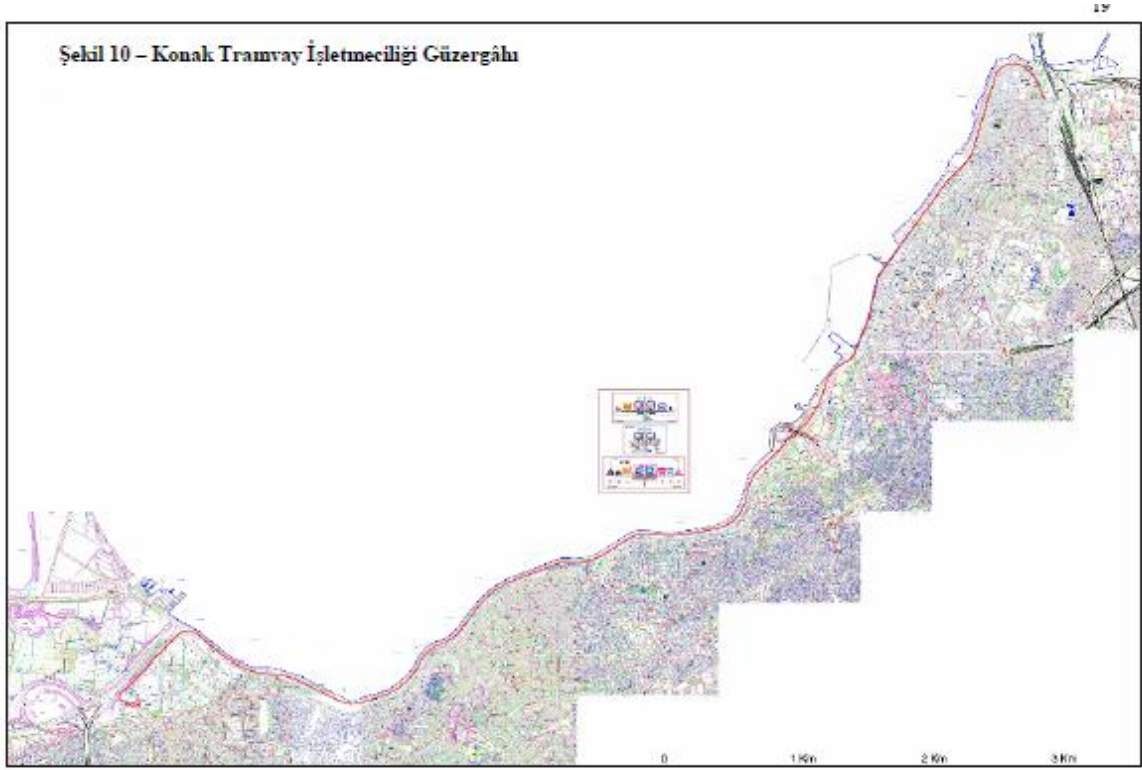
5-Alternatif nedir?

Meslek odalarına yönelik sorular, “bu hat olmasın, peki hangi hat olsun” düzeyine indirilmiştir. Kent merkezlerinin ulaşım sorununu çözmek için öncelikle karayolu ve özel otomobil odaklı çözümlerden uzak durulması gereklidir.

Çağdaş planlama yaklaşımları kent merkezinde özel otomobil kullanımını en aza indirmeyi hedeflemektedir. Ulaştırma Bakanlığı'nın “Türkiye Ulaşım ve İletişim Strateji”sinde de bu yönde pek çok karar bulunmaktadır. Ancak, Ulaştırma Bakanlığı kendi ilkelerine ve çağdaş ulaşım yaklaşımlarına aykırı hareket etmektedir.

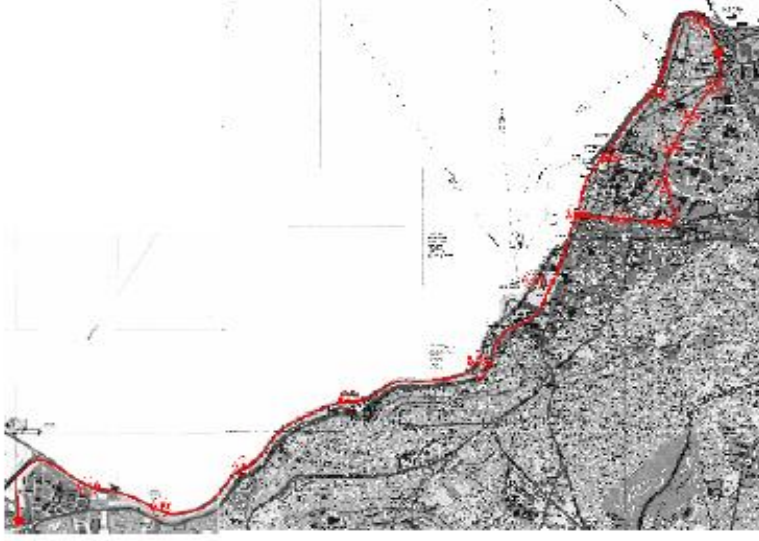
Ulaşım Ana Planı hazırlanmış olan İzmir’de Ulaşım Ana Planı'nın toplu taşıma sistemleri ve raylı sistemlere önem verdiği görülmektedir. Kent merkezinin ulaşım ve trafik sorunlarını çözmek için en uygun yöntem toplu taşıma sistemlerine ağırlık vermektir. Halihazırda, sahilyolu tramvayı projesi bulunmakta olup, Konak Tüneli'nden daha etkili olacağı açıktır. Sahil tramvayı projesi ile hem ekonomik olarak kamulaştırma yapma ihtiyacı bulunmamaktadır, hem de otobüs ve otomobil kullanımı azaltılarak trafik sıkışıklığı ve emisyon sorunu düşürülecektir. Üstelik, otomobile kıyasla kullanıcı maliyeti azalacak, kamu ve özel şahıs kaynakları verimli kullanılmış olacaktır.

Aşağıdaki görsellerde, ön etütleri ve güzergah taslağı Ulaşım ana Planı'nda belirlenmiş olan Üçkuyular Alsancak tramvay hattı sunulmaktadır.



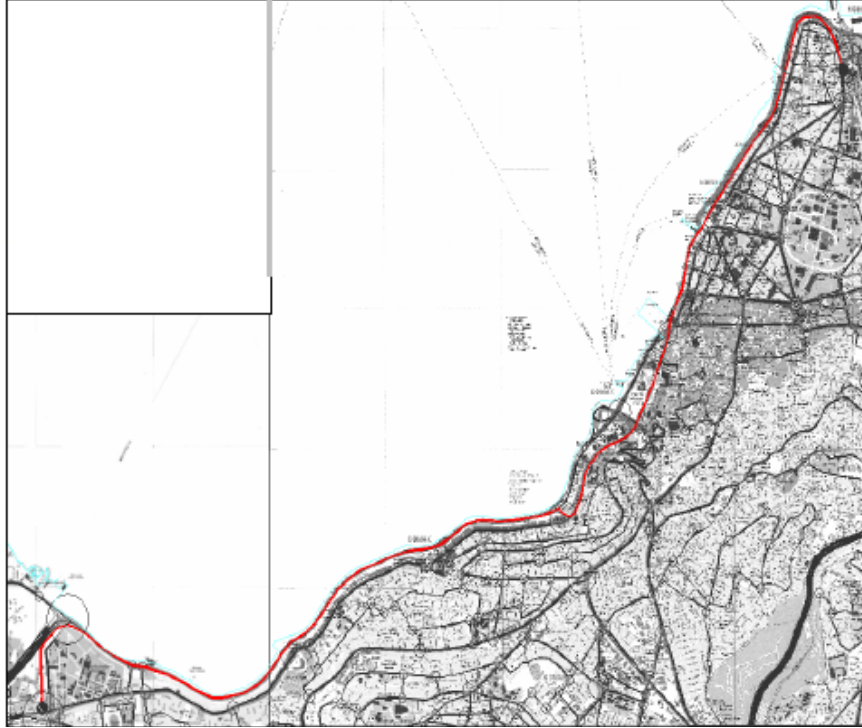
Görsel 5. İBB tarafından hazırlanmış olan Sahilyolu Tramvay proje güzergahı

Şekil 12. Gazi Bulvarı - Ş.Eşref Bulvarı - Alsancak Gar Ek Tramvay Hatı Güzergâhı



Görsel 6. İBB tarafından hazırlanmış olan Sahilyolu tramvay ve ek hat güzergahları

Şekil 5. Alsancak-Güzelyalı-F.Altay Çift Hatlı Tramvay Güzergahı



Görsel 7. İBB tarafından hazırlanmış olan sahil yolu tramvay güzergahı

6- Demokrasi Sorunu:

İzmir halkı, kentte yapılan büyük küçük her türlü projeden haberdar olmak ve bunu tartışmak değerlendirmek, incelemek ve görüş vermek hakkına şüphesiz ki sahiptir. Bu Konak Tüneli gibi yüksek

maliyetli ve kentin geleceğini ilgilendiren projeler için daha yaşamsaldır. Konak Tüneli projesinde ise, bırakın tartışıp görüş vermeyi İzmirliiler konudan haberdar bile edilmemiştir.

Meslek odaları bir yana bırakıldığında, projeden bu kenti yöneten Büyükşehir Belediyesi ve diğer ilçe belediyelerinin dahi haberinin olmamasını kamuoyunun takdirine bırakıyoruz.

7-Sonuç

Konak Tüneli projesi, Genel Seçimler öncesinde bir seçim vaadi olarak gelmiştir. Tünelin ilk proje güzergahı Konak'tan Mürselpaşa Caddesine doğru uzanmaktadır. Ancak, hiçbir somutluğu olmayan bu düşünce aşamasındaki proje, maliyeti gerekçe gösterilerek aniden değiştirilmiştir. Bu rapora konu olan projenin ise Bahri Baba Parkı'ndan Yeşildere Caddesi'ne uzanacağı söylenmektedir.

Tünel kararı, İzmir'in yürürlükteki nazım imar planlarında ve 2009 yılında hazırlanıp onanan Ulaşım Ana Planı'nda bulunmamaktadır.

Tünel projesi, çağdaş planlama yaklaşımlarının tersine özel otomobil kullanımını arttırıcı niteliktedir. Tam tersine toplu taşıma sistemlerinin kent merkezlerinde yaygınlaştırılması gereklidir.

Bu tünele harcanacak önemli bir kaynağın, nazım planlarda ve ulaşım ana planında öngörülme, fizibilitesi yapılmamış bir yatırıma harcanması yerine, Ulaşım Ana Planı kararlarına uygun olarak, ulaşım sorunlarının çağdaş çözümü olan raylı sistem yatırımlarına yönlendirmek uygun olacaktır. Alsancak – Fahrettin Altay hattı, kent merkezinin ulaşım sorunlarını ve trafik yoğunluğunu azaltmak için rasyonel bir çözümdür. Ayrıca bu tünele harcanacak kaynakla, metronun Buca Hattı ve Bornova Hattı tamamlanabilir başka bir ifadeyle Buca ve Bornova'nın toplu ulaşım sorunu çözülebilir.

Tünelin geçtiği güzergah, Kadifekale heyelan bölgesi yakınlarıdır. 1.derece deprem bölgesi olan İzmir'de bu türden projelerin mutlaka zemin etüdü yapılarak projelendirilmesi gereklidir. Basına yansıdığı kadarıyla, projenin uygulamaya başlamasıyla zemin sondajlarının birlikte yapılacağı söylenmektedir. Sadece sondaj yeterli olmamakla birlikte, etütler sırasında önemli bir bulgu çıkarsa Tünel Projesi yarım kalabilecektir.

Tünel güzergahının başladığı bölge 3.derece arkeolojik sit alanıdır. Koruma Bölge Kurulu görüşü alınması zorunludur. Bildiğimiz kadarıyla bu yönde bir resmi girişim bulunmamaktadır.

Tünel güzergahı İzmir tarihi kent merkezi yayılma alanını kapsamaktadır. 8500 yıllık tarihi olan İzmir'de güzergah üzerinde arkeolojik açıdan evrensel değeri bulunan bir site bulunması halinde ne yapılacaktır?

Tüm bu değerlendirmeler ışığında Tünelin İzmir Kent içi trafiğini rahatlatacağı içi boş bir söylem olarak kalmaktadır.

Tünel hakkında İzmir'i yöneten yerel yönetim başta olmak üzere İzmir Kamuoyunun bilgisi yoktur ve kamuoyunda yeterince tartışılmamıştır.

Tüm bunlara karşın odalarımızın haklı ve yerinde değerlendirmeleri bazı kesimler tarafından haksız bir şekilde, kentin gelişiminde engel olarak algılanmış ve bu konuda kamuoyu yaratmaya girişilmiştir. Bu tutum iyice ileri giderek bir baskı ve linç girişimine dönüşmüştür.

TMMOB ve bağlı odaları aklın, bilimin öngördüğü şekilde planlı kalkınan, güvenli, sürdürülebilir yaşamı hedefleyen, halkın yararına ve onların sorunlarına çözüm olan projelerden yanadır. Kamusal denetim görevini bu anlayışla meslek alanları üzerinden yapmaya devam edecektir.

Saygılarımızla.

TMMOB İzmir İl Koordinasyon Kurulu