

Körfez Geçişi Projesinde Sorular...



İzmir'de İnciraltı ile Çiğli arasında 3.5 milyar TL'ye yapılması planlanan otoyol ve raylı sistemi kapsayacak 'Körfez Geçişi Projesi' toplantısına meslek odaları temsilcileri, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri ve projeyi hazırlayan firma temsilcileri katıldı.

Binali Yıldırım'ın Büyükşehir adaylığı sırasında ortaya attığı projeler arasında yer alan, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılacak projenin ÇED sürecinde Balçova, Çiğli, Narlıdere, Karşıyaka halkının katılması gereken toplantı Konak İlçesi sınırları içindeki İzmir Ticaret Odası Meclis Salonu'nda yapıldı. Toplantıya, ilçe halkından katılım olmazken, meslek odaları, sanayi kuruluşları ve dernek temsilcileri katıldı. Toplantıda proje ile ÇED dosyasını hazırlayan firma yetkilileri bilgi verdi.

İnşaatın 2017- 2022 yılları arasında 5 yıl süreceği öngörülmektedir. Körfez geçişinin otoyol bölümü Çiğli 2. Ana Jet Üssü yakınlarında Sasalı Kavşağı'ndan İnciraltı Çeşme Otoyolu arasında 12 kilometre, raylı sistem hattı ise Karşıyaka tramvayından başlayarak Üçkuyular iskelesine kadar 16 km uzunluğundadır. Proje 1.8 kilometre batırma tüp tünel, 4.2 kilometre uzunluğunda Körfez Köprüsü, 800 metre uzunluğunda yapay ada ve bağlantı yollarıyla toplam 8.2 kilometredir. Projeleri hazırlayan firmalar projenin yap işlet devret modeliyle yapılmasını önerdi. Maliyetin 3 milyar 520 milyon TL olduğu açıklandı. Firma yetkilileri finansal açıdan projenin fizibil olmadığını belirttiler.

Toplantıda söz alan meslek odaları temsilcilerinin proje ve kent için önemli olan sorularının bir çoğuna ya-

nıt verilmedi, soruların Bakanlık yetkililerine iletileceği söylendi. Mimarlar Odası İzmir Şubesi Başkanı Hasan Topal, sunum içerisinde fizibilite çalışmalarına tam uygun olmadığı ifadesi kullandığına dikkat çekti. Topal, "Fizibil olmayan bir projeyi neden uyguluyorsunuz? Neden buraya getirdiniz?

Önerilen İzmir körfezi geçiş projesi kentin onaylı planlarının hiç birinde yer almamaktadır. 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.

Kentimizin 2009 yılı onaylı Ulaşım Ana Planı ayrıntılı trafik sayımları, hane halkı anketleri ve erişim ulaşım istekleri ve eğilimlerine göre kentin 2030 yılı projeksiyonu esas alınarak kent içi ulaşım türlerini, güzergahlarını ve uygulama takvimini belirlemiştir. Oluşan yolculuk istek hatları ve erişim ulaşım istekleri ile önerilen körfez geçişi- köprü tünel projesinin hiçbir ilişkisi kurulamamaktadır.

İzmir'in en önemli zenginliği doğal körfezidir. Bu projenin körfezi tahrip etme riski vardır. Bu proje İzmir'in ufuk çizgisini yok etmektedir. Belirli alanlar içerisinde İzmir'in doğal alanlarını ve sulak alanlarında zarar verileceği görülmektedir. Bu risklerin giderileceği söyleniyor. Nasıl giderilecek? Hong Kong, Amsterdam gibi örnekler verildi. Tarihi 150 yıllık kent örnekleriyle geçmiş 8 bin yıllık tarihe sahip kent nasıl bir tutulur?" diye sordu.

İnşaat Mühendisleri Odası İzmir Şubesi Başkanı Ayhan Emekli ise "Yapılacak bu proje kentin kuzeyi ile güneyini birleştirecek ama körfez

üzerinde uzun bir set çekecek. Konak Tüneli de bugün kentin doğusu ve batısı arasında bir ayrım yaptı. Projede yapılacak bu yolu İnciraltı'ndan Çiğli'ye giderken bu yolu kimler kullanacak? Bence şehir içi bağlantı yolu değil şehirlerarası bağlantı yolu olacak. Bu yol kent içi ulaşım problemine katkı sağlamıyor" dedi. Jeofizik Mühendisleri Odası İzmir Şube Başkanı Erhan İçöz projede yeteri kadar jeofizik çalışmalarının aktarılmadığını söyledi. İçöz, fay hatlarıyla ilgili detaylı araştırma yapıp yapılmadığına yer verilmediğini belirtti.

TMMOB İzmir İKK Sekreteri Melih Yalçın ise, şunları ifade etti: İzmir'in ulaşımına ayrılan bu bütçenin nasıl harcanacağına İzmir halkı karar vermeli. Bu bütçenin fizibilitesi olmayan bir proje yerine, daha etkin olan toplu ulaşım harcanması gerekmektedir. Bu bütçeyle yapılabilecek en az 60 kmlik metro uygulaması İzmir'in ulaşım problemine körfez geçişi projesinden daha çok çözüm sunacaktır.

Körfez geçişi projesiyle ilgili en önemli sorulardan biri ise 'projenin İzmir Körfezi'nin en büyük sıkıntısı olan sirkülasyonu engelleyip engelleyemeyeceği' oldu. Özellikle yapay adanın ve köprü ayaklarının sirkülasyon etkileyeceği belirtildi. Proje yetkilileri de yapay adanın sirkülasyona etkisi olacağını ama bunu minimize edecek model oluşturdıklarını söyledi. Adayı akıntı hızının düşük ve az olduğu noktada imal edeceklerini, köprü ayaklarının ise etkisinin olmayacağını savundular.