



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

7/4158
GK=112

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/ 1460
Konu : Artvin Milletvekili
Sayın Uğur BAYRAKTUTAN'ın
yazılı soru önergesi

10 Mayıs 2012

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 20.02.2012 tarihli ve A.01.0.KKB.0.10.00.00- 49003 sayılı yazınız.

Artvin Milletvekili Sayın Uğur BAYRAKTUTAN'ın 7/4158 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK : 1- Cevap formu (2 Sayfa)



**ARTVİN MİLLETVEKİLİ SAYIN UĞUR BAYRAKTUTAN'IN
7/4158 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Karadeniz'i "**Kaya Denizine**" çeviren Karadeniz sahil yolu, Belediye Başkanlarının, Uzmanların, Doğaseverlerin ve Yöre halkının; "**Denizden geçmesi bir katliam olur**" dediği halde Hükümetiniz her ne hikmetse yolu denizden geçirmek için ısrarcı olmuşlar ve Karadeniz'de denize girecek kıyı bırakmamak kaydıyla kıyından yol geçirilmişti. Sonuçta Giresun'da, Ordu'da suyun denize kavuşamaması nedeniyle şehir içlerinde su baskınları oluşmuştu. Yakın zaman önce; Rize ve sahil şeridindeki ilçelerde yaşanan sel felaketleri ile bu işin ne kadar kural dışı olduğuna şahit olmuştuk. Yine birkaç gün önce Artvin iline bağlı Hopa-Kemalpaşa-Sarp, uluslararası karayolunun deniz dalgaları ile çökmesi ile bu projenin ne kadar yanlış olduğu ispatlandı.

Bu Çerçeve;

SORULAR :

1-Karadeniz duble yolunu yaparken ileride bu tür felaketlerin yaşanacağını bilmiyor muydunuz? Bilmiyorsanız bunun sorumluları kimdir, onları biliyor musunuz? Devleti milyon dolar zarara sokanlara karşı ne gibi yaptırım uygulamayı düşünüyorsunuz?

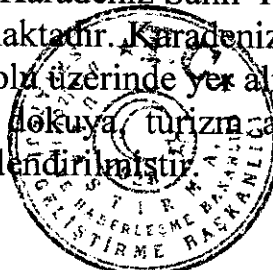
2-Erzurum 1. idare Mahkemesi; anılan projeyi defalarca durdurma kararı vermesine karşın hukuksuzca inşaatına devam edilen yolun, bu gün deniz dalgaları ile kullanılamaz hale gelmiş olmasını nasıl açıklayacaksınız? Vatandaşlarımızdan aldığımız vergilerin deniz dalgalarıyla heba edilmesinin ülkemize yöremize katkısı ne olmuştur? Çokbilmişlik kisvesiyle yapılan bu yolun her yıl onarılacak olması kimlere, nasıl bir kazanç sağlayacaktır?

3-Her yağmurda maddi ve manevi kayıplara neden olan Karadeniz Sahil Yolu ile ilgili çözümleyici veya alternatif bir çalışmalarınız var mıdır? Büyük zararlara neden olan bu yolun başka bir noktadan geçirilmesine ilişkin düşünceniz var mıdır? Karadeniz Sahil Yolu ile ilgili kısa ve uzun vade de ne gibi tedbirler almayı düşünüyorsunuz?

CEVAPLAR:

Doğu Karadeniz Sahil Yolu Projesi; 542 km uzunluğundadır. Hopa-Sarp arası 11 kesim halinde programa alınarak ilk çalışmalar, 1977 yılında Hopa – Kemalpaşa-Sarp arasında başlamıştır. Diğer kesimler ise ağırlıklı olarak 1997 yılında ihale edilmiştir. 2002 yılı sonuna kadar 220 km.lik kesim (% 41) bölünmüş yol olarak tamamlanarak trafiğe açılmıştır. Söz konusu proje 2008 yılında tamamlanarak 2012 yılı fiyatlarıyla 8.645.519.000 TL kaynak kullanılmıştır.

Samsun'dan Sarp Sınır Kapısına uzanan Karadeniz Sahil Yolu; 6 il, 63 ilçe, 17 bucak, 9 liman, 2 havaalanını birbirine bağlamaktadır. Karadeniz Bölgesini dünyaya açacak önemli bir konumda olup, tarihi İpek Yolu üzerinde yer almaktadır. Karadeniz Sahil Yolu Projesi; çevreye, tarihi ve doğal dokuya, turizm alt yapısına uyumlu yerleşimlerle bütünlük arz edecek şekilde projelendirilmiştir.



Karadeniz Sahil Yolu; pek çok alternatif güzergâhlar arasında değerlendirme yapılarak en uygun güzergâh tespit edilerek projelendirilmiştir. Çoğu kesimlerde en uygun güzergâhın Kuzey (Deniz tarafı) geçişi olduğu ve Güney geçişinin maliyetinin çok daha yüksek olduğu anlaşılmıştır.

Karadeniz Sahil Yolu; günümüz şartlarına ve sürekli artan trafik hacmine uygun, uluslararası nitelik taşıyan bir yol olarak tüm mühendislik yapıları ekonomi ve güvenlik prensiplerine uygun, optimum kriterlere göre projelendirilmiştir.

Karadeniz Sahil Yolu'nun yapılmasıyla sözkonusu yolun uzunluğu 559 km'den 542 km'ye düşerek 17 km kısalmıştır. Yerleşiminin % 80'i sahil bölgesinde yer alan bölgede, çevre yolları yapılarak şehir geçişlerinde transit trafik ile şehir içi trafiğin ayrılması, yarı erişim kontrolünün sağlanarak kesintisiz trafik akım koşullarının oluşturulmasıyla;

- Taşıt işletme giderlerinden tasarruf edilmesi,
- Seyahat süresinin kısalması,
- Trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan ölüm, yaralanma ve maddi hasarların azaltılması gibi faydalar sağlanmıştır.

Bununla birlikte, başta yayla turizmi olmak üzere bölgenin turizm potansiyelinin harekete geçirilmesine önemli katkılar yapması beklenmektedir.

Bir projenin ekonomik değerlendirilmesinin temel amacı, bu projenin tüm ülke açısından ekonomik maliyetlerinin ve faydalarının ölçülmesidir. Oysa, yapılan analizlerde paraya dönüştürülebilen yukarıdaki faktörlerin yanında paraya dönüştürülemeyen konfor, peyzaj, sürüş kolaylığı gibi faktörler de mevcuttur.

Karadeniz Sahil Yolu projesi içerisinde, yeterli sayıda sanat yapıları (köprü, drenaj, menfez v.s.) yer almakta olup, kentsel alt yapı bağlantılı olarak ihtiyaç duyulan kesimlerde de ilave sanat yapıları yapılmıştır.

Karadeniz Bölgemizde son zamanlarda yaşanan sel felaketlerinde Karadeniz Sahil Yolu projemizin bünyesinde yapılmış olan sanat yapılarında herhangi bir hasar meydana gelmemiş; sadece kuzey-güney istikametindeki nehirlerin mansab kısımlarında hasarlar oluşmuştur. Sözkonusu hasarlar Karadeniz Sahil Yolundan dolayı değil tamamen kentsel alt yapı eksikliklerinden kaynaklanmaktadır.

Ayrıca; Karadeniz Sahil Yolu yapım çalışmaları ile ilgili olarak tüm mahkeme kararları uygulanmış ve mahkemece belirlenen tüm eksikliklerin giderilmesi yönünde çalışmalar yapılarak eksikliklerin tamamlanmasını müteakip, yapılan yasal düzenlemeler çerçevesinde işlemler yürütülmüştür. Yapılan tüm uygulamalar yasa, yönetmelikler ve mevzuata uygun olarak yapılmış olup, herhangi bir kaynak israfına yol açmamıştır.

