

13.02.2013

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İzmir gündemine hiçbir hazırlığı olmadan 12 Haziran 2011 seçimleri öncesinde getirilen AKP projelerinden biri de “Konak Tüneli Projesi”ydi. O kadar ki, “35 Proje” kitapçığında Konak Tüneli projesinin güzergahı “Mrselpaşı Bulvarı-Mustafa Kemal Paşı Bulvarı” olarak açıklanmıştı; oysa Eylül 2011’de temeli atılan “Konak Tüneli Projesi” Konak-Yeşıldere tünel geçişini öngörüyordu. İzmir Barosu Kent ve evre Komisyonu’nun 1 Nisan 2012 tarihli bir raporu Konak Tüneli Projesi’nin sorunlarına açıklık getirmiştir. Bu raporu da dikkate alan 22.05.2012 tarihli yazılı soru nergemize ne yazık ki milletvekilinin bilgilenme hakkı hiçe sayılarak bugüne kadar yanıt verilmemiştir.

Temeli atılan ancak imar planlarında izi dahi görülmeyen, jeolojik etüdleri tamamlanmayan, ED raporu alınmamış olan, Koruma Kurulundan nasıl onay aldığı bilinemeyen, Büyükşehir Belediyesi ve belediyeleri ile bir mutabakatı içermeyen, ihale açılmasına dahi gerek görülmeyen, Konak’taki SİT alanındaki tarihi yapılarla vereceğı zararlar hesaba katılmayan, İzmir’in ve Kadifekale’nin riskli zemin geçişlerini dikkate almayan, binaların temellerine zarar verebileceğı hiç öngörülmeyen söz konusu Konak Tünel projesiyle ilgili aşağıdaki sorularımın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleřme Bakanı ve İzmir Milletvekili Sayın Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.

Prof. Dr. Oğuz OYAN

İzmir Milletvekili

1. Yeşildere'den başlayan tünel kazma çalışmalarında temelleri zarar gören veya duvarları çatlayan yapı var mıdır? Varsa sayısı ve hasar durumları nedir?

2. Bu yapılarda oturan mülk sahiplerine ve kiracılarına ne gibi çözümler sunulmaktadır? Konutların boşaltmaları istenen hak sahipleri hangi yöntemlerle ikna edilmektedir? Kira yardımı yapılmakta mıdır ve hangi miktar aralığında yapılmaktadır? Her iki konumdakilerin sayısı ve toplam ödemelerin parasal karşılığı nedir?

3. Zarar gören yöre sakinlerinin evlerine dönüşleri hangi koşul ve vadelerde gerçekleştirilebilecektir?

4. Tapu belgesi olmayan yöre sakinlerinin mağduriyetine çözümler düşünülmekte midir?

5. Tünel inşaatında ölümcül kazalar olmuş mudur? Olduysa, ölü ve yaralı bilançosu nedir? Olduysa, niçin kamuoyundan gizlenmiştir?

6. İzmir'in ve Kadifekale'nin riskli zemin geçişlerini dikkate almadan başlattığınız tünel çalışmalarındaki güçlükler, Hatay'daki metro çalışmalarının sert ve olumsuz zemin koşulları nedeniyle gecikmesini siyasi sömürü konusu yapan anlayışı gözden geçirmenize ve İzmirlilerden özür dilemenize vesile olacak mıdır?

7. Konak tünel çıkışının mikro planda yer tespiti tam olarak yapılmış mıdır? Bu bölge tam olarak hangi parselleri içermektedir?

8. Tünelin Konak çıkışındaki 35-40 bina için gerçekleştirdiğiniz değer tespitlerine mülk sahipleri tarafından yapılan itirazların sayısı nedir? Bu konuyu çözmek amacıyla yeni adımlar atmayı öngörmekte misiniz?

9. Konak çıkışında 3. derece SİT alanı içinde yer alan üç tarihi binanın akıbeti ne olacaktır? Bu binalardan birinin şu an etnografya müzesi olarak kullanıldığı, birinin tarihi doğum hastanesi olduğu, diğerinin de tarihi bir cami olması, Konak çıkışında farklı seçenekler üzerinde çalışmanıza yol açacak mıdır? Yoksa “bu tarihi yapıların yıkılması tünel projesine feda olsun” anlayışında mı olacaksınız?

10. Trafiğe çözüm getireceği iddia edilen 1570 metresi 2X2 çift tüp tünel olmak üzere bağlantı yolları da dahil toplam 2 bin 750 metre ve 2 adet köprü olarak planlanan tünel projesi, Bakanlıkça hazırlanan 1/100.000 ölçekli Çevre Planında, İzmir Büyükşehir Belediyesinin hazırladığı 1/25.000 ölçekli İzmir Kent Master Planı’nda ve son olarak İzmir Ulaşım Master Planı’nda neden gözükmemektedir?

11. Böyle bir tünelin taşıyacağı trafik konusunda bir inceleme yapılmış mıdır? Yapılmış ise, bu çalışma kamuoyundan neden gizlenmektedir?

12. İleride kimin ödeyeceği belli olmayan yüksek işletme masrafları hariç, ön hesaplarda 130 milyon TL gibi büyük bir tutara çıkacağı söylenen bu tünel için Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporu alınmış mıdır? Bakanlık yönetmeliklerine göre işe başlamadan önce zorunluluk olan “zemin etüdleri” yapılmış mıdır? İzmir fayının, tünelin Yeşildere çıkışının önünden geçtiği hesaba katılmış mıdır?

13. Gelişmelerden Valiliğin ve İl Müdürlüğünün haberlerinin olduğu tarihi belgeleyebilir misiniz? Meşhur “35 Proje” kitapçığında Konak tüneli projesinin güzergahının “Mürselpaşa Bulvarı-Mustafa Kemal Paşa Bulvarı” olarak açıklanması “sehven” yapılmış bir hata mıdır yoksa projenin hiçbir hazırlığa dayanmadan ortaya atılmış olmasının bir kanıtı mıdır? Kamuoyunun yanlış bilgilendirilmiş olmasından dolayı İzmirlilerden özür dilenmiş midir?

14. Bu proje ortaya atılırken TCK’nın ve Bakanlığınızın İzmir Büyükşehir Belediyesinin Buca-Yeşildere bağlantısı için 16 milyon TL’lik kamulaştırma yaptığından, Yeşildere çıkışında “uçan yol” planladığından haberi yok muydu? İzmir Büyükşehir Belediyesi’nin Projesi gelişirken TCK yetkililerinin olumlu görüş bildirmesi, UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) toplantılarında olur vermesi, birer aldatmaca mıydı yoksa TCK’nın doğru kararları İzmir’de gösterişli siyasi projeler peşinde koşan Sayın Bakanın talimatlarıyla yok hükmünde mi sayılmıştır?

15. Tünel projesini açıklamak için neden “uçan yol”un yapım ihalesi beklenmiştir? Büyükşehir Belediye Başkanı Aziz Kocaoğlu’nun, iki projeyi birleştirmek adına, tünel yerine Buca-Otogar arasında geniş bir yol yapmak önerisi neden duymazlıktan gelinmiştir? Baro raporunda vurgulandığı gibi, kentin merkezini doğrudan ilgilendiren projenizi, İzmir Büyükşehir Belediyesiyle, ilgili belediyelerle, Meslek Odalarıyla neden paylaşmadınız, onların görüşlerine neden başvurmadınız ve basın-yayın organları aracılığıyla neden İzmir’in bilinçli kamuoyuyla konuyu geliştirici bir tartışmayı açmadınız? Bir kentin yaşam merkezini ilgilendiren böylesi bir projenin o kentin seçilmiş yöneticilerinden, meslek odalarından ve kamuoyundan kaçırılması, katılımcı demokrasinin inkârı anlamına gelmemekte midir?

16. Konak tünel girişi nedeniyle Bahri Baba parkının ve çevredeki yaya trafiğinin biteceği, trafik yoğunluğunun Konak’a yığılmasıyla kent merkezinin kaldıramayacağı bir yükün oluşacağı ve Konak’ta trafiğin işin içinden çıkılmaz hale geleceği niçin değerlendirilmemiştir? İzmir’in tarihi güzelliklerini tahrip edecek, bu arada tünellerin giriş noktasının tam üstündeki tarihi camiyi tuhaf bir görüntüye sokacak olan böyle bir projenin İzmir ulaşım politikası ve kent estetiği açısından yaratacağı sorunlar niçin görülmek istenmemiştir?

17. Proje işinin yapımı için ayrı bir ihale açılmaması konusunda İzmir Barosu Kent ve Çevre Komisyonu raporunda dile getirildiği gibi “1988 yılında İzmir-Urla-Çeşme otoyol ihale sözleşmesinde yer alan ve daha sonra mahkeme kararıyla imkânsız hale gelen Kordonyolu geçişi yerine, 1988 yılındaki sözleşmeye dayanarak, bambaşka bir güzergâhta tünel yapılması ve bu tünel yapısının eski sözleşme kapsamında değerlendirilmesi, sonrasında da eski müteahhidin sözleşmeden doğan haklarını başka bir müteahhide devretmesi Kamu İhale Kanunu’na karşı muvazaalı işlemler” değil midir? Bakanlığın “Kordonyolu geçişi” projesindeki eskiden gelen hukuki açmazını telafi etmek yanında ihalesiz ve dolayısıyla denetimsiz bir yeni proje oluşturma eyleminin hukuki, siyasi ve ahlaki dayanağı var mıdır? “İhalelerde şeffaflık ve rekabetin eşitliği ilkesi” idarece keyfi olarak yorumlanabilir mi?

18. Projeden sorumlu bakanın “Bu alan SİT’se de yapılır, SİT değilse de yapılır.” beyanı, TCK’ya göre “suç işlemeye ve kanunlara uymamaya tahrik” suçu değil midir?