7/13344

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Bayındırlık ve İskan Bakanı Sayın Faruk Nazif ÖZAK tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygı ile arz ederim.

Ahmet Güryüz KETENCİ
SHP Genel Sekreteri
İstanbul Milletvekili

SORU 1

Karadeniz sahil yolunun, Fındıklı geçişinin deniz dolgusu ile sahilden geçebilmesi için, karayolları Trabzon 10cu Bölge Müdürlüğünün talebi, Fındıklı Belediye Meclisinin aldığı 54 sayılı kararı, Trabzon İdari Mahkemesinin 2005/131 Esas ve 15.11.2005 gün 2005/932 karar sayılı kararla iptal edilmesine karşın, Fındıklı şehir geçiş Proje inşaatını başlatmanızın sebebi nedir?

Yasal dayanağı kalmayan davanın, temyiz aşamasında bulunmasından yararlanarak inşaatın başlatılmasının inandırıcılığı olabilir mi?

Bu tutum ve davranışınızı kamu sorumluluğu ile nasıl bağdaştırabiliyorsunuz.?

SORU 2

Fındıklı da başlatılan inşaatın 27.07.2001 tarihli projesi, Trabzon İdari Mahkemesinin 2001/1107 Esas ve 2002/215 nolu kararı ile iptal edilmiş, söz konusu karar Danıştayın 2002/3929 Esas ve 2004/318 sayılı kararı ile süreçten geçerek kesinleşmiştir.

Hal böyle iken, iptal edilmiş bir proje neye göre uygulanabilmektedir? Yasal dayanağı kalmayan inşaat nasıl sürdürülebilmektedir?

SORU 3

Söz konusu Sahil Yolu Fındıklı Geçişi, Güzergah Projesi gereği zorunlu olarak 3.derecede sit alanı içerisinden geçiyordu. Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu, yolun sit alanı içerisinden geçmesine, 08.12.2004 gün ve 15 sayılı karar ile izin verdi. Koruma Kurulunun ve kararı, Trabzon İdari Mahkemesinin 2004/1262 Esas ve 15.11.2005 gün, 2005?931 karar sayıl kararı ile iptal edilmiştir. Her ne kadar Koruma Kurulunun kararı iptali içermekteyse de iptal gerekçesi sadece alanın sit olmasına dayandırılmamış, aynı zamanda "Anayasaya, kıyı kanununa, Kültür ve Tabiat Varlıklarını koruma kanununa, şehircilik ilke ve

7/13344

esaslarına ve kamu yararına aykırı olmasına yer vermek suretiyle karar çerçevesini genişletmiştir.

Söz konusu yol projesi böylesine kapsamlı bir şekilde ilgili bütün yasal mevzuata aykırılık teşkil etmesine rağmen nasıl uygulamaya konabilmiştir?

SORU 4

Yukarıda 2 ve 3 nolu sorularda, anılan mahkeme kararlarına rağmen, Karayolları Genel Müdürlüğü, 01.09.2005 gün ve 13547 sayılı yazı ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğünden , dolgu imar planlarının onaylanmasını istemiştir. Duyarlı yurttaşlar sözkonusu Genel Müdürlüğe başvurarak, eleyhte iki ayrı mahkeme kararı olmasına rağmen, onayın nasıl verilebildiğini sormuştur. Verilen cevapda, mahkeme kararlarının karayolları Genel Müdürlüğü tarafından kendilerine iletilmediği belirtilmiştir.

a) Durumun böylesine bir süreç izlediği doğrumudur?
b) Bakanlığınız, söz konusu mahkeme kararlarına müttali olunca, Teknik araştırma ve uygulama Genel Müdürlüğünün "dolgu imar planlarının " iptaline ilişkin yazı yazdığı ve bu yazının,Müsteşar tarafından imzalanmasına rağmen, tarafınızdan onaylanmadığı doğrumudur?
c) Onay vermemek konusundaki tasarrufunuzun yasal dayanağı var mıdır?

SORU 5

Karayolları Genel Müdürlüğünün 7 Mart 2006 tarihli basın açıklamasından öğrendiğimize göre, Karadeniz Sahil Yolunun bazı kesimlerinde (özellikle Arhavi İlçesi Güngören Mevkiinde) dalgaların karayoluna taşması üzerine ulaşım 6 saat durmuştur?

Bu olay üzerine sorulan sorulara, Genel Müdür verdigi cevapta, deniz dolgusuyla yapılan Samsun – Sarp Yolunun 5 milyar YTL 'ye mal olacağı ifade edilmektedir. Sayın Genel Müdürün verdiği bu rakam doğrumu dur?

SORU 6

Sayın Genel Müdür, Karadeniz Sahil Yolunun içeriden Viyadük ve Tüneller ile yapılması halinde proje maliyetinin yaklaşık 4-5 kat artacağını ve 20 milyar YTL'ye kadar çıkabileceğini ifade etmektedir.

a) Bu bilgi hangi keşif raporlarına göre kamuoyuna açıklanmıştır?
b) Sayın Genel Müdürün üst kotlardan geçmesi halinde, yol ile ilgili olarak verdiği maliyet değerinin, otoban standardında bir yolun maliyeti olduğu iddiası doğrumudur?
c) Doğru ise böylesi bir karşılaştırma halkı kandırmak, kamuoyunu yanıltmak anlamına gelmez mi?

Yolun iç kesimlerinden geçtiği, 27.kilometrelik DOLOMAN – PERŞEMBE yolunun toplam tahmini bedeli ve kilometre başına maliyet bedeli ne kadardır. Yolun deniz dolgusu ile

7/13344

yapıldığı 77 kilometrelik Çayeli-Ardeşen-Hopa yolunun toplam tahmini bedeli kilometre başına maliyeti kaç milyon dolardır.

Bu konuda vereceğiniz rakamlarda ki yakınlık, karşılaştırıldığında, Sayın Karayolları Genel Müdürünün bu açıklamaları nasıl izah edilebilir?

Bu durum, Genel Müdürün halkı kandırmak konusundaki ısrar ve kararlığını göstermezmi?

SORU 8

Böylesine bir tavır gösteren ve davranış sergileyen Genel Müdür hakkında ne gibi bir işlem yapmayı düşünmektesiniz?