



22.05.2012

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

12 Haziran 2011 seçimleri öncesinde İzmir gündemine hiçbir plan ve projesi olmadan getirilen AKP projelerinden biri de “Konak Tüneli Projesi”ydi. O kadar ki, “35 Proje” kitapçığında Konak Tüneli projesinin güzergahı “Mürselpaşa Bulvarı-Mustafa Kemal Paşa Bulvarı” olarak açıklanmıştı; oysa Eylül 2011’de temeli atılan “Konak Tüneli Projesi” Konak-Yeşildere tünel geçişini öngörüyordu. İzmir Barosu Kent ve Çevre Komisyonu’nun 1 Nisan 2012 tarihli bir raporu Konak Tüneli Projesi’nin sorunlarına açıklık getirmiştir.

Temeli atılan ancak imar planlarında izi dahi görülmeyen, jeolojik etüdleri tamamlanmayan, ÇED raporu alınmamış olan, Koruma Kurulundan nasıl onay aldığı bilinemeyen, Büyükşehir Belediyesi ve belediyeleri ile bir mutabakatı içermeyen, ihale açılmasına dahi gerek görülmeyen söz konusu Konak Tünel projesiyle ilgili aşağıdaki sorularımın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı ve İzmir Milletvekili Sayın Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.



Prof. Dr. Oğuz OYAN
İzmir Milletvekili

1. 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?
2. Böyle bir tünelin taşıyacağı trafik konusunda bir inceleme yapılmış mıdır? Yapılmış ise, bu çalışma kamuoyundan neden gizlenmektedir?
3. 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? Tünelin güzergahında tarihi sit kalıntılarının olası varlığı dikkate alınmış mıdır?
4. 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 İzmirliilerden özür dilenmiş midir?

5. 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 bildirilmesi, 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?
6. Tünel projesini açıklamak için neden "uçan yol"un yapım ihalesi beklendi? Başkan Aziz Kocaoğlu'nun, iki projeyi birleştirmek adına, tünel yerine Buca-Otogar arasında geniş bir yol yapmak önerisi neden duymazlıktan gelindi? 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 "ileri demokrasi" yaklaşımının neresine sığmaktadır?
7. 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 değerlendirilmemektedir? 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 istenmemektedir?
8. 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 imkansız hale gelen Kordonyolu geçişi yerine, 1988 yılındaki sözleşmeye dayanarak, bambaşka bir güzergahta 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?
9. Projeden sorumlu bakanın "Bu alan SİT'se de yapılır, SİT değilse de yapılır." beyanı, TCK'ya göre "suç işlemeye ve kanunlara uymamaya tahrik" suçtu değil midir?