



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı Sayın **Binali YILDIRIM** tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla

Ali ÖZGÜNDÜZ
İstanbul Milletvekili

İstanbul Boğazı'na yapılması planlanan 3. Boğaz Köprüsü birçok açıdan tartışmalara konu olmuştur. Ülkemizde yapılacak bu gibi önemli ve büyük projeler; öncelikle Yüksek Planlama Kurulu'ndan (YPK) geçer, ardından Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından incelenir ve son olarak Bakanlar Kurulu'na sunularak yaşama geçirilir. Bu denli büyük projelerin ihalesinde kullanılan şartnameler büyük bir titizlikle hazırlanır. Özellikle yabancı finans kuruluşlarının finansman sağlamak için ileri sürdüğü koşullar (inşaatın ne kadar zamanda gerçekleştirileceği, ne kadar gelir getireceğine dair sağlam bilgiler) şartnamelerde özenle ele alınır. Yine bu kuruluşlar, ülkemizin geleceğine doğrudan etki eden ve çevrenin projeden nasıl etkileneceğini belirleyen Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporuna büyük önem yüklerler. Bu koşullar altında, yapılması planlanan 3. Boğaz Köprüsü'ne DPT rezerve koymuş, güzergâha itiraz etmiş ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yaptığı trafik hesaplarını doğru bulmamıştır. Aynı kurum, daha ayrıntılı ve doğru hesap yapılmasını istemiştir. Ancak Hükümet, bu düzeltmeler yerine YPK ve DPT'yi devre dışı bırakacak bir yasal düzenleme ile projeyi Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ve Ulaştırma Bakanlığı'na bırakmıştır. Köprünün ihale şartnameleri satışa çıkarılmış; ama, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yaptığı açıklamaya göre: "Şartname satın alan 16 şirketin isteği üzerine" ihale ertelenmiştir. Kamuoyunda yapılan tartışmalar, şartnamenin gerekli ayrıntıyla ve özenle hazırlanmadığı, büyük eksiklikler taşıdığı üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu bağlamda:

1. DPT'nin ileri sürdüğü görüşler neden dikkate alınmamıştır?
2. Hükümetin, YPK ve DPT'yi devre dışı bırakma nedenleri nelerdir?
3. Hükümetin, YPK ve DPT'yi devre dışı bırakmasında, DPT'nin verdiği olumsuz görüş etkili midir?
4. Ülkemizin ve dünyanın en önemli metropollerinden biri olan İstanbul'un geleceğini bu denli yakından ilgilendiren bir konu neden aceleyle ele alınmaktadır?
5. 3. Boğaz Köprüsü ve güzergâhı konusunda konunun uzmanlarından, sivil toplum kuruluşlarından ve akademik çevreden görüş alınmış mıdır? Köprü için özellikle çevreye yapacağı tahribat konusunda yapılan itirazlar, bu süreçte nasıl değerlendirilmiştir? 3. Boğaz Köprüsü'nün tartışıldığı 27 Eylül 2009 tarihli 10. Ulaştırma Şurası'na çevre ile ilgili sivil toplum örgütlerinin davet edilmemiş olmasının nedenleri nelerdir? Bu sivil toplum örgütlerinin Şuraya çağrılmaması Bakanlığınızın ve Hükümet'in bu konudaki bakış açısından mı kaynaklanmaktadır?

6. Proje için ÇED raporu alınmış mıdır? Bu raporun ayrıntıları nelerdir? Projenin çevreye ne gibi etkileri bulunması beklenmektedir?
7. İhale için 16 şirket neden erteleme görüşü bildirmiştir? Yalnızca şirketlerin itirazı ile erteleme yapılması normal midir? Bu denli büyük projelerde, benzeri bir nedenle erteleme daha önce yaşanmış mıdır?
8. İhalenin ertelenmesinde 16 şirketin görüşü haricinde başka ne gibi nedenler vardır?
9. Şartnamenin gerekli koşulları taşımadığı iddiaları gerçeği yansıtmakta mıdır? Bu konuda Karayolları Genel Müdürlüğü ve/ya Bakanlığınızdan herhangi bir açıklama yapılması söz konusu mudur?
10. DPT'nin, 3. Boğaz Köprüsü'ne rezerve koyması, güzergâha itiraz etmesi ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yaptığı trafik hesaplarını doğru bulmaması Bakanlığınızca nasıl değerlendirilmektedir?
11. DPT'nin, daha ayrıntılı ve doğru hesap yapılmasını istemesine rağmen devre dışı bırakılmasının sonucunda yapılacak köprüde, bahsi geçen sorunların doğması durumunda geri dönüş nasıl sağlanacaktır? Böyle bir durumda sorumluluk kim tarafından üstlenecektir?
12. Bahsi geçen projenin ya da ihalesinin iptali veya değiştirilmesi söz konusu mudur?