

7/7349

T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı
ANKARA

SAYI : B.09.0.APK.0.22.00.00.17/ 1159
KONU : İstanbul Milletvekili
Mustafa BAŞ'ın
Yazılı Soru Önergesi

SÜRELİ
/.../2002

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: T.B.M.M. Başkanlığının 21.05.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-15290 sayılı yazısı.

İlgi yazı ekinde alınan İstanbul Milletvekili Mustafa BAŞ'ın Galata, Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerine ilişkin Bakanlığımıza yönelmiş olduğu 7/7349 Esas Sayılı Yazılı Soru Önergesi incelenmiş olup, cevabı ekte sunulmuştur.

Bilginizi ve gereğini arz ederim.



Prof.Dr.Abdülkadir AKCAN
Bakan

EKLER:

EK 1- Cevap Yazısı (1 adet – 4 sayfa)

DAĞITIM:

Gereği :

-T.B.M.M.Başkanlığı

Bilgi :

-Başbakanlık

7/7349

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ
MUSTAFA BAŞ'IN
T.B.M.M. 7/7349 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE DAİR
SORULAR VE CEVAPLARI**

SORULAR:

- 1- Karaköy ve Eminönü'nü birbirine bağlayan Galata Köprüsünün yeniden yapılması işi hangi tarihte ihale edilmiştir? İnşaata hangi tarihte başlanmıştır? Başlama tarihinde gecikme olmuş mudur? Olmuşsa gerekçeleri nelerdir?
- 2- İnşaat hangi tarihte bitirilip iş teslimi yapılacaktır?
- 3- Bugüne iş bitirilmiş midir? Teslim alınmış madır?
- 4- İşin süresi uzamışsa ne kadar uzamıştır?
- 5- Köprü inşaatının ihale bedeli ne kadardır?
- 6- Bugüne kadar harcanan para ne kadardır?
- 7- İşin uzaması dolayısıyla devlet zarara uğramış mıdır, uğramışsa tahmini ne kadardır?
- 8- İşin uzaması dolayısıyla müteahhit firma zarara uğramış mıdır? Uğramışsa ne kadardır?
- 9- İşin uzamasının gerekçeleri nelerdir?
- 10- İş ne zaman bitirilip teslim alınacaktır?
- 11- Bu inşaatın parası öz kaynak mıdır? Yoksa yerli veya yabancı kredi kullanılmış mıdır?
- 12- Kredi kullanılmışsa şartları nedir? Bugüne kadar ne kadar faiz ödenmiştir? Toplam ne kadar faiz ödenecektir?
- 13- İstanbul Boğaziçi ve Fatih köprüleri kaç yılda bitirilmiştir? Maliyeti ne kadardır?
- 14- Her iki boğaz köprüsünün çevre yolları kaç yılda bitirilmiştir ve maliyetleri ne kadardır?
- 15- Projeye göre 3 dakikada açılıp kapanması gereken köprü kanatlarının 6 ayda bir açılmasının sebebi nedir?
- 16- Haliç'teki tersaneler köprü kanatlarının açılmamasından dolayı herhangi bir ekonomik kayba uğramakta mıdır? Uğruyorsa tahmini ne kadardır?
- 17- Yöne projeye göre köprü üzerinde ulaşım için çok önemli olan saatte 10 bin yolcu taşıyacak hafif metro sistemi olacaktı. Bu sistem neden daha sonra iptal edilmiştir?

18- Yüklenci firmaya bugüne kadar yapılan ödeme miktarı nedir?

19- Büyükşehir belediyesinin dolayısıyla İstanbullunun bu gecikmeden dolayı köprü altındaki dükkanlardan zararı olmuş mudur? 25 milyon \$ kira geliri zararı iddiaları doğru mudur? Doğru değilse tahmini veya kesin ne kadardır?

CEVAPLAR:

1- Yeni Galata Köprüsü (Y GK) İnşaatı Yapım Hizmetleri işi Bakan Onaylı ihale kararı ile 30 785 042.14 \$ Teklif Bedelle (indikatif ABD \$ olarak) STFA-THYSEN (Alman) Firmalarından oluşan konsorsiyuma 20.09.1985 tarihinde ihale edilmiştir.

Müteahhite 11.06.1987 tarihinde işyeri teslim edilerek işe başlanılmıştır.

İhale kararından sonra Maliye vizesinin alınması Sayıştay tescilinin yaptırılması, mevcut Galata Köprüsü koridoru ile Eminönü ve Karaköy Meydanlarının Bakan Olur'u ile Karayolları Devlet ağına alınması, inşaatın tamamlanmasından sonra İstanbul Büyükşehir Belediyesine (İBB) devredilmesi ve Proje için finansmanının sağlanması için gerekli protokollerin düzenlenmesi ile Alman Kredi Kuruluşu (KfW) ile kredi müzakerelerinin yapılarak dış kredi anlaşmasının imzalanması muameleleri ikmal edilmiştir.

Yukarıda sayılan işlemler gerek ülkemiz mukavele mevzuatı ile gerekse dış kaynaklı finansman temininde mutad olduğundan işe başlanmasında sıra dışı bir gecikme olmamıştır.

2,3- Proje çok cüzi birkaç imalat dışında tamamlanmıştır. Önümüzdeki aylarda İBB ile devir teslim görüşmelerine başlanılarak tarafların vecibelerinin belirleneceği bir protokol düzenlenmesini müteakip gerekli işlemlerin ikmalinden sonra Yeni Galata Köprüsü asıl sahibi olan İBB Başkanlığına teslim edilebilecektir. Kesin bir tarih verilememekle birlikte devir teslimin bu yıl içinde yapılması planlanmaktadır.

4- İşin süresinde uzama olmuştur. Sözleşmesine göre bitiş tarihi 09.12.1989 olmasına karşın bazı mucbir sebepler nedeni ile Müteahhite, en son süre uzatım olur'u ile 29.10.1993 tarihine kadar süre verilmiştir. Dolayısı ile inşaatın yasal süre sonu olarak bu tarihe itibar edilmesi gerekmektedir.

5- İnşaatın ihale bedeli 1.maddede belirtildiği üzere 30 785 042,14 indikatif ABD Dolarıdır. Dış kredi DM olarak sağlandığından ihale tarihindeki eşdeğer tutarı 93.4 Milyon DM.tır. İşin son keşifi 163.5 milyon DM olarak tespit edilmiştir.

6- İnşaatı bugüne kadar harcanan para, Müteahhit Konsorsiyumu ile İdare arasında zuhur eden anlaşmazlıklar yargı kararları ve bu bağlamda gelecekteki muhtemel idare alacaklarının güvenceye alınması için Müteahhit Hakedişlerinden yapılan kesintiler dikkate alındığında KDV hariç net ödenen tutar olarak 152,9 Milyon DM dir. KDV Bedelleri İBB Başkanlığı Bütçesinden ve iç finansman kapsamında karşılanmaktadır.

7- Yeni Galata Köprüsünün yapımı esnasında eski köprüye ilişilmemiş ve trafik buradan çalıştırılmıştır. Eski köprü yenisinin hizmete alınmasından sonra sökülüp götürüldüğünden karayolu ulaşımı açısından kayda değer bir kayıp ve zarar oluşmamıştır.

8- İşin uzamasından dolayı Müteahhit Firmanın kaybının İdarece tespiti mümkün değildir. Ancak inşaatın zamanında bitirilememiş olması, araya uzun çalışılmayan sürelerin girmesi ve anlaşmazlıklar gibi nedenlerden ötürü Müteahhitin maliyetleri de artabileceği düşünülmektedir.

9- İşin uzamasının gerekçeleri bütünü ile idare ile müteahhit arasında sözleşme uygulaması ve bazı teknik konularda ortaya çıkan anlaşmazlıklardır. Müteahhitin 1995 yılında temmerüde düşmesi ile inşaat uzun müddet durmuş ve ancak Müteahhitin idare lehine bazı mali güvenceler sağlamayı kabul ve taahhüt etmesi üzerine 16.03.1998 tarihinde yeniden işe başlama akdi şeklinde düzenlenen Protokol ile mali yaptırım hükümlerinin müteahhit tarafından yerine getirilmesi, iç ve dış finansmanın sağlanması işlemlerinin tekrarından sonra Şubat 2000 de çalışmalara yeniden başlanılmıştır.

10- Bu soruya 2-3 maddelerinde cevap verilmiştir.

11- Yeni Galata Köprüsü alman Kredi Kuruluşu KfW'den sağlanan kaynakla finanse edilmiş ve edilmektedir. Projenin Müşavirlik Mühendislik Hizmetleri ve Yapım KDV'si kaynaklardan (İBB Bütçesinden) karşılanmaktadır.

12- Alman Kredi kuruluşu KfW'den;

Bölüm I a	40.000.000.DM
Bölüm I b	41.700.000.DM
Bölüm II a	46.600.000. DM.
Bölüm II b	28.000.000. DM
Bölüm III	9.900.000. DM

Toplam 166.200.000. DM

Tutarında kredi temin edilmiştir.

13- 1.Boğaz Köprüsü 4, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ise 2,5 yılda tamamlanmıştır. Bu iki büyük asma köprünün günümüze getirilmiş toplam maliyetleri 400 Milyon \$ civarındadır.

14- 1.çevre yolu ile 2.çevreyolunun (Kınalı-Sakarya) Büyük ve Küçük sanat yapıları, para toplama tesis ve binaları ile diğer tesisler de dahil olmak üzere günümüze getirilmiş toplam maliyetleri 1,5 Milyar \$ civarındadır.

15- Köprü kanatlarının otomatik ve yarı otomatik işletme modlarındaki açılma ve kapanma süreleri 3 dakikadır. Dolayısı ile köprünün her 3 dakikada bir açılıp kapanması gibi bir durum söz konusu değildir. Yeni Galata Köprüsü hizmete alındıktan sonra yaklaşık 6.5 yıl boyunca haftada 2 defa açılmıştır. Ancak 1999 yılı başlarında baskül kapaklarda tespit edilen hasarlar nedeni ile can ve mal emniyeti yönünden köprünün kapalı durumda tutulması mecburiyeti doğmuştur. Bilahare hasarların araştırılmasına başlanarak bu işlem Mart 2001 ayı içinde tamamlanmış ve bu arada biriken deniz trafiğine geçit vermek üzere gerekli yapısal tedbirler alınarak bir defa acil açma-kapama yapılmıştır. Mart 2001'den sonra da talep yoğunluğu dikkate alınarak köprü tedbirli olarak yine 3 defa açılmış ve tekne giriş çıkışları sağlanmıştır.

Halen devam etmekte olan pompa ve mekanik sistemin son revizyonları ve nihai dengeleme işleri tamamlandıktan sonra Köprü'nün ihtiyaca cevap verecek şekilde açılıp kapanmasına devam olunacaktır.

Onarımdan sonra İ.T.Ü'ye yaptırılan dinamik tahkikte baskül köprülerde yüksek genleşmeli titreşimler olduğu tespit edilmiştir. Bu konudaki değerlendirme ve verilecek karara göre gerekmesi halinde yapılacak teknik müdahale ve iyileştirmeden sonra köprü normal ve sürekli işletme şartlarına kavuşacaktır.

16- Bu konuda Bakanlığımıza yapılan bir başvuru veya bildirim bulunmamakta olup, Firmaların ihtiyaç duyduğu zamanlarda Bakanlığımıza yaptıkları müracaatlar değerlendirilerek, Haliç'teki tersanelerin ihtiyaçları ve deniz trafiğinin akışı sağlanmaktadır.

17- Bahsedilen Hafif Raylı Sistem Yeni Galata Köprüsünün 1. Keşfinde yer almamaktadır. Bilahare Belediyenin talebi ile gündeme gelmiş; ancak gene kendi talepleri ile bu imalatın yaptırılmasından vazgeçtikleri resmen bildirilmiştir. Dolayısı ile işin asıl sahibi olan kuruluşun arzusu hilafına bir işlem yapılması mümkün değildir. Ayrıca köprü üzerinde Hafif Raylı Sistem için koridor da bırakıldığından bugüne kadar kilometrelerce metro hattı döşeyen İBB için 600 m. Açıklığın geçilmesi her zaman mümkündür.

18- 6. Maddede cevaplanmıştır.

19- 7. Maddede cevaplanmıştır.