

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın, Ulaştırma Bakanı sayın Binali YILDIRIM tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.


Erdal KARADEMİR
İzmir Milletvekili

09.05.2004 günü Başbakan sayın R. Tayyip ERDOĞAN tarafından "Marmaray" projesinin temeli atılmış ve proje hakkında açıklamalarda bulunulmuştur. Sayın Başbakan tarafından yapılan açıklamada, Marmaray'ın "Türkiye için öneme haiz bir proje değil, aynı zamanda yüzyılın projesi olduğu ifade edilmiştir.

Bu anlamda,

- 1- Daha önce, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ayrı olarak projelendirilen Boğaz tüp projesinin Ulaştırma Bakanlığınca durdurulduğu doğrumudur? Doğru ise nedenleri nelerdir? Durdurulmasındaki gerekçeler bugün için de devam etmekte midir?
- 2- 63 kilometre uzunluğundaki Banliyö hatlarının üç hatta çıkarılarak yüzeysel metroya dönüştürülmesi inşaatının maliyet tahmini 700 milyon dolar, 13.3 kilometrelik delme ve batırma tüp tünelin maliyetinin 800 milyon dolar olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte, hem batırma tüp tüneli yabancıların ağır bastığı konsorsiyumun sorumluluğunda olacak ve hem de bu miktarın çok büyük bir kısmı yaklaşık 300 milyon doları batırma tüp tünelin inşaa maliyeti olarak yurt dışına kaydırılacağı ifade edilmektedir. Böylesi bir durumda "güney tüp geçit" projesinin büyük ölçüde dışa bağımlı olduğunu söylemek mümkün müdür?
- 3- Tüp geçidinde, çok daha ucuz ve yerli istihdamı öne çıkaran, dünyanın en güvenli tünel tipi olan, yapımı daha kısa, basit ve ekonomik "delme tünel" alternatifine hayat hakkı niçin tanınmamıştır? Ulaştırma Bakanlığınızın batırma tüneline ısrar etmesinin amacı nedir?
- 4- Kendi ülkesine gelince hem ucuz, hem inşaat süresi, hem de güvence nedenleri ile delme tüneli tercih eden Japonya'nın İstanbul'da önerilen batırma tüneli onaylamasının sebebi nedir?
- 5- İhale işlemi gerçekleştirildikten ve kazanan firma açıklandıktan sonra projede yapılan değişiklik yasalara uygun mudur? Bu değişiklikler nelerdir? Pazarlık adı altında, ihale sonrası yapılan bu değişiklik haksız rekabet içermekte midir? Bu konuda ihaleye katılan diğer firmalardan itiraz gelmiş midir? Gelmemiş ise nedenini neye bağlıyorsunuz?
- 6- Boğaz Tüp Geçit inşaatının maliyetinin(yaklaşık 800 milyon dolar) 1/8' inin kredisi Japonlar tarafından verilmiş olup, ayrıca bu 100 milyon dolarlık kredinin bir kısmının da Müşavirlik hizmetleri için ayrıldığı belirtilmektedir. Buna rağmen Japonların, kredinin tamamını kendileri vermiş gibi bütün şartları kendilerinin belirlemesini nasıl değerlendiriyorsunuz?
- 7- Delme ve batırma tüp geçit inşaatının kredinin geri kalanının nasıl temin edileceği belirlenmiş midir? Geri kalan kredi için şartlar aynı olacak mıdır, olmayacaksa kamuoyu niçin yanıtlanmaktadır?
- 8- Bilindiği gibi batırma tüp tünelin "maliyeti yüksektir. Bununla birlikte, batırma tüp tüneli inşa edebilecek tecrübe, bilgi ve ekipman dünyada başlıca üç ülkede Japonya, Amerika ve Hollanda'da vardır. Dolayısı ile , yurt dışından borçlanarak elde edilen 300 milyon doların hemen hemen tamamı tekrar yurt dışına çıkacaktır. Halbuki, delme tüneli tercih edilmiş olsa idi Tüp geçit doğrudan Türk müteahhitleri tarafından inşa edilebilecek, hem dış borç yükümüz yaklaşık 5 kat azalmış olacak, hem de bu paranın tamamı yurt içinde kalmış olacaktı. Bu anlamda, seçmiş olduğunuz yöntemin "Türk ekonomisine ve Türk inşaat sektörüne" zarar verdiğini düşünüyor musunuz?
- 9- Bu güne kadar yabancı firmaların batırma tüp tünelleri, hep sığ göl ve körfezlerde inşa ettikleri belirtilmektedir. Boğaz' ın ters akıntılı ve türbülanslı sularında batırma tüp tünelin inşaatının risk içerdiğini düşünüyor musunuz? Bunun için bir önlem alınmış mıdır?
- 10- Bu kadar yüksek yolcu kapasitesine sahip bu proje, niçin Yap-İşlet-Devret modeli ile yapılması düşünülmüştür?