7/2915

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

SAYI : **B.09.0.APK.0.21.00.00.17/** 1187
KONU : İstanbul Milletvekili
Emin ŞİRİN'in
Yazılı Soru Önergesi

SÜRELİ
..../..../2004
26 TEMMUZ 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ : T.B.M.M.Başkanlığı'nın 21.06.2004 tarih ve KAN.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-6150 sayılı yazısı.

İlgi yazı ekinde alınan; İstanbul Milletvekili Emin ŞİRİN'in duble yol yapımında keşif artışı yöntemiyle maliyetin yükseltildiği iddiaları hakkında, Bakanlığıma yöneltmiş olduğu T.B.M.M. **7/2915** Esas Sayılı Yazılı Soru Önergesine ilişkin cevabımız ekte sunulmuştur.

Bilginizi ve gereğini arz ederim.

Zeki ERGEZEN
Bakan

EKLER:
Ek 1: Cevap Yazısı (1 adet – 2 sayfa)

DAĞITIM:
Gereği :
-T.B.M.M.Başkanlığına

Bilgi :
-Başbakanlığa

7/2915

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ
SAYIN EMİN ŞİRİN'İN
T.B.M.M. 7/2915 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
DAİR SORULAR VE CEVAPLARI

SORULAR:

08.06.2004 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde yayınlanan "Duble yolda 3 kat maliyet" başlıklı haberde, DPT'nin, Bayındırlık Bakanlığına, "İzmit-Gölcük yolu ve kalıcı deprem konutları bağlantı yolları" konusunda uyarı mahiyetinde bir yazı gönderdiği bilgisi yer alırken, Bayındırlık Bakanı Zeki ERGEZEN'in, eski bakanları suçlamasına neden olan 'keşif artışıyla maliyet yükseltme' yöntemini kendisi de kullandı" iddiasına yer verilmiştir.

Yukarıda bahsi geçen bu haberdeki iddialar ile ilgili olarak aşağıdaki sorularıma cevap verilmesini arz ederim:

1- Bakanlığınızın bölünmüş yol ihalesini "keşif artışı" yöntemiyle 3 kat fazlaya mal ettiği ve DPT'den Bakanlığınıza bu konuda itiraz geldiği iddiaları doğru mudur? İddialar doğru ise,- Yolsuzlukları Araştırma Komisyonu tarafından hazırlanan raporda, "keşif artışı" yoluyla müteahhitlere yüksek kazanç sağlanması konusunun sorgulandığı ortada iken- bu yöntemin tercih edilme sebebi nedir? İddia edilen 3 kat maliyeti içerisinde hangi harcamalar mevcuttur?
2- DPT Müsteşarı Halil İbrahim Akça tarafından Karayolları Genel Müdürlüğüne bir yazı gönderilerek, 34 milyon dolar tutarında keşif artışı nedeniyle proje maliyetinin revize edilmesi istenmiş midir? Karayolları tarafından, keşif artışları nedeniyle maliyetinin revize edilmesi istenen başka projeler mevcut mudur?
3- Üç kez keşif artışı yapılmış olmasına rağmen, Bakanlar Kurulu kararı gereği maliyet revizyonu için YPK kararı alınması hususunda DPT'ye başvurulmadığı iddiası doğru mudur? Doğru ise neden YPK kararı alınması hususunda DPT'nin görüşüne başvurulmamıştır? Neden maliyet artışları Bakanlar Kurulu kararına aykırı olarak sadece Bakan "olur"u ile gerçekleştirilmiştir?

CEVAPLAR:

Marmara ve Düzce deprem bölgelerinde "Depremden Etkilenen Yolların İyileştirilmesi" (DEYİ) programında yapılacak yolların finansmanı Körfez işbirliği Ülkelerinden (Kuveyt, Suudi ve Birleşik Arap Emirlikleri) temin edilen kredi ile sağlanmaktadır.

Marmara depremi sonrası, acil müdahale ve yardım süresince İzmit-Gölcük Devlet Yolu hizmette yetersiz kaldığından DEYİ programı içine alınmıştır.

İzmit-Gölcük Yolu ve Kalıcı Konut Bağlantı Yolları Projesinin finansmanı için Kuveyt Kalkınma Fonundan (KFAED) temin edilen 52 Milyon ABD Doları tutarındaki ikraz anlaşması 2000 yılında imzalanmış, projenin 3 yapım ve 1 adet Müşavirlik ihalesi de 2001 yılında yapılmıştır.

Kocaeli-Gölcük Deprem Bölgesinde, İzmit-Gölcük-1, Gölcük-2 Kalıcı Konut Alanları Bağlantı Yolları (3.Gurup) yapımı işi 2886 Devlet İhale Kanununun 44. maddesine göre 18.138.613.327.382,-TL bedelle 12.02.2001 tarihinde ihale edilmiş ve iş % 22.01 tenzilatla müteahhit TAŞYAPI firmasının taahhüdünde kalmıştır.

Karayolları Genel Müdürü Dinçer Yiğit ve Bayındırlık ve İskan Bakanı Abdülkadir Akcan imzalı 16.04.2002 tarihli 1. Bakan oluru ile işe % 30 üzeri % 139.39 oranında keşif artışı verilmiştir.

Karayolları Genel Müdürü Dinçer Yiğit ve Bayındırlık ve İskan Bakanı Abdülkadir Akcan imzalı 14.06.2002 tarihli 2. Bakan Olur'u ile işe, 1. Bakan Oluruna ilave olarak % 112.70 keşif artışı verilerek toplam % 30 üzeri % 252.09 seviyesinde keşif artışı verilmiştir.

2003 yılında iş, keşif artışlarından dolayı Bakanlık Teftiş Kurulunca incelemeye alınmış, keşif artışlarının 2886 sayılı Devlet İhale Kanununun 63. maddesine uygun olmadığı konusu yargıya intikal ettirilmiş olup, yargı süreci devam etmektedir.

Bakanlık Teftiş Kurulu ve Karayolları Teknik Heyetlerince yapılan İnceleme neticesinde, 2002 yılında Bakan Olurunun % 30 üzeri, % 92 si kullanılmıştır.

- 2003 yılında teknik açından zorunlu işler için Bakan Olurunun % 11'i kullanılmıştır. Bu durumda Bakan Olurunun 103.90'ı kullanılmıştır.

- 11.05.2004 tarihli olur ile işin geri kalan % 148.19'unun işe girilmemiş kesimlerinin % 70.37'si iptal edilmiştir. Yapılan iş düşüldükten sonra bugüne kadar yapımı süren ve eksik kalan kesimler ile yapılması zorunluluk arz eden işlerin tamamlanması için, % 77.82 mertebesinde kalan işlerin tenzilatı % 22,01'den % 35'e çıkartılmıştır.

Buna göre;

- İptal edilen % 70,37 keşif artışının 2004 yılı birim fiyat karşılığı 24,889 Trilyon TL,

- Tenzilatın % 22,01'den % 35'e çıkarılması nedeniyle 5,136 Trilyon TL tasarruf,

- Proje revizyonu (3 köprünün iptali) ve fiyat farkı kesintisinden dolayı 5,625 Trilyon TL tasarruf edilerek proje maliyetinde toplam 35,650 Trilyon TL tasarruf sağlanmıştır.

Kalan işler 2004 yılı fiyatlarına göre 70 Trilyon TL olarak hesaplanmış olmasına rağmen yapılan tasarruflar ve proje revizyonu ile **toplam 35 Trilyon TL'ye** tamamlanacaktır.

Yol Proje Maliyetleri belirlemede;

- Yolun geçtiği güzergahtaki zemin durumu, deprem ve doğal afetler karşısında emniyet katsayısı,
- Yolda kullanılan malzemelerin uzaklığı,
- Yolun hizmet amacında, hizmet alınlarına göre alt ve üst geçitlerin sayısı ve kilometredeki payları,
- Yolun geçtiği yerleşim yerlerinde ilave kamulaştırma bedelini önlemek için yapımı zorunlu olan ilave sanat yapıları,

7/2915

- Yol inşaat sahasında yer alan Askeriye, Belediye ve diğer kuruluşlara ait tesislerin deplase edilmesi veya koruma yapılarının inşası gibi işler etken olup, her proje maliyeti kendi proje kriterleri ile değerlendirilmelidir.

Yukarıda verilen bilgiler ışığında;

1- Yollarla ilgili proje maliyetinin artmasındaki etken avan projesi ile uygulama proje arasındaki farktan oluşmuştur. Proje bedelinin artışı sözleşme hükümleri dahilinde olup, müteahhide çıkar sağlayıcı bir yöntem değildir.

2- Proje bedelinin artış revizesi DPT tarafından istenmiştir. Bağımsız Müşavirlik Teşkilatları tarafından hazırlanan, Yolun Ekonomik Fizibilite Etüt Raporu DPT'ye sunulmuştur.

3- Projenin Afet kapsamında olması ve işin aciliyetine binaen, hazırlanan takribi bedellerle proje maliyeti tespit edilmiştir. Proje bedelinin artırılması için 2003 yılı başında DPT'ye müracaatta bulunulmuştur.