

T.C.  
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI  
Strateji Geliştirme Başkanlığı

01 Aralık 2010

7/15706  
GK 20

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/2215  
Konu :Konya Milletvekili Sayın  
Atilla KART'ın  
yazılı soru önergesi.


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: a) TBMM Başkanlığının 10.08.2010 tarihli ve KAN.KAR.MD. A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/15706-25155/51874 sayılı yazısı.

b) Başbakanlığın 13.08.2010 tarihli ve B.02.0.KKG.0.12/106-231-21/3710 sayılı yazısı

Konya Milletvekili Sayın Atilla KART tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/15706 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM  
Ulaştırma Bakanı

EK :  
1) Cevap formu (2 Sayfa)

DAĞITIM:  
TBMM Başkanlığı  
Başbakanlık

**KONYA MİLLETVEKİLİ SAYIN ATILLA KART'IN  
7/15706 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

AKP İktidarları döneminde her geçen gün yeni yolsuzluk türleri ve iddiaları ortaya çıkmaktadır. Konya -Ankara Hızlı Tren Projesi olayında da benzeri tablo ve iddialar söz konusudur.

Tarafımıza ulaşan ve kamuoyuna yansıyan bilgilere göre; Konya-Ankara Hızlı Tren inşaatının bir bölümünü yüklenici olarak üstlenen firmanın, taşeron firma olarak Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın kardeşlerinin firması olan Taha Mimarlık A.Ş'ne bu işi aktardığı; yani işi alan firmanın paravan olarak kullanıldığı;

İlk keşif raporlarına göre tren hattının 60 cm. olarak kazılması ve buna göre projelendirilmesi gerektiği, ancak Bakan'ın kardeşlerinin bu işe girmesinden sonra kazı derinliğinin 2 metreye çıkarıldığı ve salt bu değişiklik sebebiyle 8 trilyon ek ödeme yapıldığı;

Bu proje değişikliğini Devlet Demiryolları yetkilileri onamadıkları için görevden alınıp yerine, Konya Büyükşehir Belediyesinden makine teknikeri olarak görev yapan kişinin Konya Demiryolu Grup Müdürü olarak atandığı ve raporun bu şahsa imzalandığı; Belediye'den görevlendirilen bu şahsın konuyla ilgili hiçbir teknik birikimin olmadığı; oysa bu işi yapacak bu konuda deneyimli başmühendis, yüksek mühendis ve akademisyenlerin bulunduğu; projenin bir an önce onaydan geçmesi için ve Ankara'daki denetim mekanizmasını devreden çıkarmak için bu şahsın Müdür olarak görevlendirildiği; jeoloji ve inşaat mühendislerinin devreden çıkarıldığı ifade ve iddia edilmektedir.

Anlatımı yapılan bilgiler doğrultusunda aşağıdaki hususların ivedi olarak cevaplandırılmasını talep ediyoruz;

**SORULAR:**

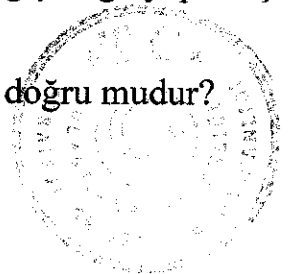
1-Ulaştırma Bakanı'nın yakınlarının ya da kardeşlerinin Konya Ankara Hızlı Tren Projesinin belli bölümlerinde yüklenici, taşeron ya da başka bir kimlik ve sıfatla sorumluluk ve iş üstlenmesi söz konusu mudur?

2- Tren hattının kazı derinliğinin 60 cm'den 2 metreye çıkarıldığı ve bu yönde proje değişikliğinin yapıldığı doğru mudur? Başlangıçta öngörülemeyen bu kadar büyük bir farka neden ihtiyaç duyulmuştur?

Bu süreçte, proje değişikliğini denetlemek ve onamak mevkiinde olan yetkilinin görevden alınıp, yerine Konya Büyükşehir Belediyesinde makine teknikeri olarak görev yapan A.D'nin görevlendirildiği ve bu yolla onaylama işleminin yaptırıldığı doğru mudur?

Ya da bu aşamada herhangi bir şekilde görev ve yetki değişikliği yapılmış mıdır?

Proje değişikliği sebebiyle 8 trilyon fazla ödemenin yapıldığı doğru mudur?



## CEVAPLAR:

Ankara-Konya Yüksek Hızlı Tren Projesi'nin altyapı işleri; Polatlı tarafı (Kesim 1) Fermak İnşaat Taahhüt A.Ş. ve Konya tarafı (Kesim 2) Onur İnşaat Ltd. Şirketi tarafından iki kesim halinde yürütülmektedir. Her iki yüklenici firma ile yapılan sözleşmelerinin 16.Maddesinde "Alt Yüklenicilere İlişkin Bilgiler ve Sorumluluklar" başlığı altında alt yüklenici bulunmamaktadır.

Ayrıca Konya Büyükşehir Belediyesi ile yapılan Protokol gereği Horozluhan-Konya Merkez arası yapılması gereken yaya altgeçidi ile karayolu altgeçidi yapılması işi de Elron İnşaat Taahhüt ve Tic. Ltd. Şirketi tarafından yürütülmektedir.

Ankara-Konya Demiryolu Hattı, yüksek hızlı tren hattı olması nedeniyle; üniversitelerin verdiği raporlar doğrultusunda; güzergah kazıları sırasında zemini gözlemlenmiş ve gerekli deneyler yapılarak karşılaşılan çok zayıf zeminlerde ek önlemler alınması uygun görülmüştür. Güzergahta üniversite raporlarının sonuçlarına göre 18 Ocak 2010 tarihinde bazı kesimlerde 60 santimetre ve bazı kesimlerde de 110 santimetre çok zayıf zeminlerde zemin iyileştirmesi yapılması kararı alınmıştır. Güzergahın herhangi bir kesiminde 2 metre kazı yapılarak zemin iyileştirmesi yapılmamıştır.

Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi Altyapı Yapım İşleri başlangıcından bugüne kadar Kontrol Teşkilatında değişiklik yapılmak zorunda kalmamıştır. İlk olarak sağlık sorunları nedeniyle ameliyat olan Kontrol Amiri yerine 04 Eylül 2009 tarihinde yeni Kontrol Amiri atanmıştır. Daha sonra görev alan Kontrol Amirinin aynı zamanda Genel Müdürlük bünyesinde Şube Müdürlüğü ve bazı projelerde Kontrol Amirliği görevlerini yürütmesi (proje ve iş yoğunluğu) nedeniyle, 22 Şubat 2010 tarihinde yerine Kontrol Teşkilatında Kontrol Şefi olarak görev alan İnşaat Mühendisi, Kontrol Amiri olarak görevlendirilmiştir. Halen aynı Kontrol Amiri ile kontrollük yürütülmekte olup, işin başından bugüne kadar Kontrol Mühendislerinde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. Bu süreçte Kontrol Teşkilatı içerisinde herhangi bir uyumsuzluk yaşanmamıştır.

Öte yandan; TCDD tarafından yürütülen YHT hattı yapım işlerinin bizzat yerinde takibi ile gerekli müdahalelerin zamanında yapılmasını sağlamak amacıyla, 31 Mart 2009 Tarih ve 6/41 sayılı TCDD Yönetim Kurul Kararı ile Grup Müdürlükleri kurulmuştur. Bahse konu 3. Demiryolu Yapım Grup Müdürlüğüne, 10 Mayıs 2010 tarihinde Ankara-Konya Kesim 2 Altyapı İşleri kontrollük işlerinin idari olarak yürütülmesi için ilk kez atama yapılmış olup, Kontrol Teşkilatında herhangi bir değişiklik yapılmamıştır. 3. Demiryolu Yapım Grup Müdürlüğüne (Konya) atanan personelin, üniversite raporlarına istinaden çok zayıf zeminlerde yapılması gereken zemin iyileştirmeleri kararları ile herhangi bir ilgisi bulunmamaktadır.