



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 11.1.2017
Sayı: 997

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Marmaray Projesi başlangıcı itibariyle üç ayrı sözleşmeden oluşan ve Gebze'den kalkan bir banliyö treninin kesintisiz olarak Halkalı'ya ulaşmasını amaçlayan tek bir projedir. Bu projenin bedelinin ise 6-7 Milyar Euro olduğu tahmin edilmektedir. Bunlardan **BC1 sözleşmesi** kapsamında Boğaz tüp geçişi ve Avrupa (Sirkeci, Yenikapı ve Kazlıçeşme) ve Asya (Üsküdar ve Ayrılıkçeşme) yakalarında beş istasyon yer almaktadır. Ayrılıkçeşme istasyonu daha sonra İBB tarafından Kadıköy-Kartal metrosu kapsamında yapılması kararlaştırılmıştır.

Proje Taisel (Japon)-GAMA-Nurol (Türk) ve Kumagai Gumi (Japon) ortaklığına ihale edilmiş daha sonra Kumagai-Gumi ortaklıktan ayrılmıştır.

CR1 sözleşmesi ise Gebze-Halkalı arasındaki 2 banliyö hattının tamamen sökülmesi ve yerine 3 hat yapılması, 3 adet depo sahası, 6 adet şalt sahası yenilenmesi ve yapımı, tüm istasyonların yıkımı ve yeniden yapımı, BC1 kapsamındaki işlerin de tamamlanmasını müteakip ray hatlarının döşenmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon işlerinin yapımıdır. Proje Alstom (Fransız)-Marubeni (Japon)-Doğuş (Türk) ortaklığına ihale edilmiş ve 21 Haziran 2007 işe başlanmıştır. Müteahhit 27 Nisan 2010'da projeyi feshetmiştir. Burada Alstom firması ortaklık lideri olarak Marubeni ve Doğuş karşı çıkmasına rağmen liderlik yetkisini kullanarak projeyi feshetmiştir.

CR1 müteahhidinin mukaveleyi feshetmesi sonucu CR1 ile aynı kapsamda **CR3 sözleşmesi** imzalanmıştır. Tekrar çıkılan ihalede OHL-Dimetronics (İspanyol) ortaklığına ihale edilmiştir. 3 Kasım 2011'de işe başlanmış ve halen devam etmektedir. 2015'te bitmesi gereken projenin, 2018'de bitirilmesi planlanmaktadır.

Marmaray projesi kapsamında kullanılacak araçların temini için de Hyundai-Rotem ortaklığı ile **CR2 sözleşmesi** imzalanmıştır.

Bütün bu sözleşmelerim müşavir firması ise tüm sözleşmelerin şartnamesini hazırlayan Avrasyaconsult firmasıdır.

Bu Kadar karmaşık bir ihale sürecinde sonra proje daha karmaşık hale gelmiştir. Bunu özetleyecek olursak;

İhale edilmeden araştırılıp bilinmesi gereken BC1 Projesi, arkeolojik kazılar nedeni ile 3 yıl gecikmiştir. Üstüne üstlük bu gecikme bilinmesine rağmen idare tarafından CR1 Projesi başlatılmış ve proje daha başlamadan şimdilik 4 yıla yakın bir süre gecikmiştir.



CR1 Projesinin normal tamamlanma zamanı Temmuz 2011'dir. Feshedilmemiş olsa idi kesin olmamakla birlikte en erken 2014'te tamamlanabilecekti.

Yine Marmaray projesinin, ihale öncesi çalışmalarında ciddi anlamda eksik kalınmıştır. Proje kapsamında 2 ile ait 28 belediye vardır. Bu süreçte korunması gereken varlıklar ve koruma altına alınmış istasyon binaları ile ilgili kurul kararları çıkmamıştır.

İşin sahibi ve projeden taraf olması gereken TCDD'nin sürekli taleplerle gelmesi de işin gecikme nedenleri arasındadır. Ayrıca Elektrik idareleri (TEIAS, TEDAS, AYEDAS, BEDAS, SEDAS) ile görüşmeler yapılmış olsa da İstanbul gibi bir metropoliteni 76 km boyunca ortadan ikiye bölen ve 2 yıl süre işe hayatı bu anlamda durduracak bir projede çok daha detaylı ve açık bırakmayacak şekilde çalışma yapılması gerekirken, bu da sağlıklı bir şekilde yapılmamıştır.

Yine kamulaştırmalarda da yeterli ön hazırlık yapılmamış, İhale hazırlık safhasında müşavir firma kamulaştırmaları belirlemiş olsa da, firmanın proje tasarımına hakim olmaması sebebi ile sonradan çıkan kamulaştırmalarda gecikmeler had safhaya ulaşmıştır.

Bu süreçte Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tamamen müşavir firmanın söyledikleri ile hareket ederek hiçbir şekilde inisiyatif kullanmamıştır. Oysa halkın yararına düşünmesi gereken kişilerin tek amacı projeyi zamanında bitirmek olacakken, "ya ileride başıma iş gelirse" mantığı ile sadece müşavirin eline bakar olmak kabul edilemez bir tutumdur.

Buna bir örnek vermek gerekirse; müşavir firma CR1 şartnamesini hazırlarken tamamen BC1 şartnamesinden kopyala yapıştır mantığı ile şartnameyi hazırladığı anlaşılmaktadır. Örneğin BC1 projesinde kullanılması gereken beton karışımı, denizin 60 metre altında ve değişik şartlara dayanabilecek ve uzun süre bu tasarımını koruyacak bir beton olmalıdır ve şartnamede de öyle tarif edilmiştir. Fakat gelin görün ki, CR1 şartnamesinde de aynı beton tanımı vardır. Türkiye'de böyle bir beton ve bunu üretecek santral yoktur. Kaldı ki bir istasyon binasında 100 yıl dayanacak ve su altı şartlarını karşılayacak bir beton istenmesinin de ne derece doğru olduğu tartışmalıdır. Bu sadece bir örnektir ve AYGM'ü buna itiraz bile etmemiştir.

İhale dokümanlarında ya da şartnamelerde yüklenici tarafından bulunan hatalar, her 3 sözleşmenin de müşavir firması olan firma tarafından bir türlü kabul görmemiş, müteahhidin haklı olduğu anlaşıldığında ise projenin gecikmesine sebep olmuştur. Örneğin CR1 Projesi AMD ortaklığına ihale edildiğinde, ihalede ikinci olan firma ile arasındaki fiyat farkı 150 Milyon Avro'dur. Hiçbir müşavir firma arada bu kadar fiyat farkı varken ihalenin o müteahhide verilmesini tavsiye etmemelidir.



Müşavir firmanın daha net anlaşılması açısından önemli bir husus da, 3 sözleşmede (BC1, CR1, CR3) idare tarafından yaklaşık 350'den fazla değişiklik emri verilmiş, müteahhit tarafından da yaklaşık 400'den fazla hak talebi yapılmıştır. Yani şartnamelerde toplamda 750-800 arası değişiklik-yanlışlık söz konusudur. 3 sözleşmenin ekleri ile birlikte şartname sayfa sayısı toplamı yaklaşık 1500'dür. Bu durumda şartnamelerin neredeyse yarısı değişmiştir. Buradan müşavirin firmanın nasıl bir firma olduğunu anlaşılmaktadır.

Yine üzerinde durulması gereken konularda biri de, projeye başlayan CR3 müteahhidi 2014 yılına gelindiğinde işi bırakma kararı almış ve 6 aydan fazla işi durdurmuştur. Sonradan anlaşılacak ve tekrar işe başlamıştır. 2016 yılına gelindiğinde ise CR3 Müteahhidi pes etmiş ve idare çözüm olarak CR3 Müteahhidinin altına Kalyon-Kolin-Cengiz ortaklığının alt taşeron olarak alınmasında ısrar etmiş ve kalan tüm işler bu ortaklığa CR3 Müteahhidinin alt taşeronu olarak verilmiştir. Güzerğâh üzerindeki banliyö hatları 4 yılı aşkın süredir kapalıdır.

Bu kadar araştırmayla içinden çıkamadığımız ve 2 ilimiz ile 28 belediyemizi ve asıl önemlisi birçok vatandaşımızı yakından ilgilendiren Marmaray Projesinin bir an önce tamamlanması amacından yola çıkarak, başlangıcından itibaren yaşanan süreçler, yapılan yanlışlar, kamunun uğradığı zarar ve proje nedeniyle mağdur edilen esnaflarımızın sorunları gibi daha birçok hususun araştırılması amacıyla, Anayasanın 98. ve TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Mahmut Tural
TBMM

Tekin Bingöl
ANKARA
GÜLAY YERKİ
İstanbul

Serdar KUYUCUOĞLU
Mersin Milletvekili

Ali Haydar HAKUŞOĞLU
ANKARA

Kemal ZEYREK
Samsun

Ahmet AKIN
Balıkesir Milletvekili

M. Kalkan

Serkan Tural

Kadim Durmaz
Tokat

Tahsin TAYHAN
Kocaeli

Serkan Tural

Onursal ADIGÖZECİ
İstanbul

GÜLAY YERKİ
İstanbul
Gülay Yerkı

Karın Aste
Denizli





ÖZET GEREKÇE

Marmaray Projesi başlangıcı itibariyle üç ayrı sözleşmeden oluşan ve Gebze'den kalkan bir banliyö treninin kesintisiz olarak Halkalı'ya ulaşmasını amaçlayan tek bir projedir. Bu projenin bedelinin ise 6-7 Milyar Euro olduğu tahmin edilmektedir. Bunlardan **BC1 sözleşmesi** kapsamında Boğaz tüp geçişi ve Avrupa (Sirkeci, Yenikapı ve Kazlıçeşme) ve Asya (Üsküdar ve Ayrılıkçeşme) yakalarında beş istasyon yer almaktadır.

CR1 sözleşmesi ise Gebze-Halkalı arasındaki 2 banliyö hattının tamamen sökülmesi ve yerine 3 hat yapılması, 3 adet depo sahası, 6 adet şalt sahası yenilenmesi ve yapımı, tüm istasyonların yıkımı ve yeniden yapımı, BC1 kapsamındaki işlerin de tamamlanmasını müteakip ray hatlarının döşenmesi, sinyalizasyon ve elektrifikasyon işlerinin yapımıdır. Projeye 21 Haziran 2007'de başlanmıştır.

Marmaray projesi kapsamında kullanılacak araçların temini için de Hyundi-Rotem ortaklığı ile **CR2 sözleşmesi** imzalanmıştır.

Bütün bu sözleşmelerim müşavir firması ise tüm sözleşmelerin şartnamesini hazırlayan Avrasyaconsult firmasıdır.

Bütün bu karmaşık ihale süreçlerinde sonra proje daha karmaşık hale gelmiştir. İhale edilmeden araştırılıp bilinmesi gereken BC1 Projesi, arkeolojik kazılar nedeni ile 3 yıl gecikmiştir. Üstüne üstlük bu gecikme bilinmesine rağmen idare tarafından CR1 Projesi başlatılmış ve proje daha başlamadan şimdilik 4 yıla yakın bir süre gecikmiştir. CR1 Projesinin normal tamamlanma zamanı Temmuz 2011'dir. Feshedilmemiş olsa idi kesin olmamakla birlikte en erken 2014'te tamamlanabilecekti.

Kamulaştırmalarda da yeterli ön hazırlık yapılmamış, bu nedenle kamulaştırmalarda gecikmeler hâd safhaya ulaşmıştır.

Bu süreçte Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tamamen müşavir firmanın söyledikleri ile hareket ederek hiçbir şekilde inisiyatif kullanmamıştır.

İhale dokümanlarında ya da şartnamelerde yüklenici tarafından bulunan hatalar, her 3 sözleşmenin de müşavir firması olan firma tarafından bir türlü kabul görmemiş, müteahhidin haklı olduğu anlaşıldığında ise projenin gecikmesine sebep olmuştur.

Örneğin CR1 Projesi AMD ortaklığına ihale edildiğinde, ihalede ikinci olan firma ile arasındaki fiyat farkı 150 Milyon Avro'dur. Hiçbir müşavir firma arada bu kadar fiyat farkı varken ihalenin o müteahhide verilmesini tavsiye etmemelidir.



