



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/2088

GK 16

02-11-2018

Sayı : 44697349-610.01/82175
Konu : Kocaeli Milletvekili
Sayın Ömer Faruk GERGERLİOĞLU'nun
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 08.10.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.357734 sayılı yazınız.

Kocaeli Milletvekili Sayın Ömer Faruk GERGERLİOĞLU'nun 7/2088 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (3 Sayfa)

ANKARA
03 07 60

resmi: www.uab.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:
Tanfer TEMİZKAN
Şef



TURKSAT



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**KOCAELİ MİLLETVEKİLİ SAYIN ÖMER FARUK GERGERLİOĞLU'NUN
7/2088 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Haydarpaşa-Gebze arasında çalışan banliyö hattı seferleri Marmaray çalışmaları kapsamında önce Pendik-Gebze arasında 29 Nisan 2012 tarihinde ve sonra Haydarpaşa-Pendik arasında 19 Haziran 2013 tarihinde sonlandırıldı. Bu tarihlerden itibaren güzergâhta inşaat çalışmalarına başlanmış olup Avrupa Yakasında ise hattın Kazlıçeşme-Halkalı kısmında son sefer 1 Mart 2013 günü, Sirkeci-Yedikule kısmında 12 Ağustos 2013 günü yapılmıştır. Bu tarihe kadar projenin halen bitirilmiş olmamasından dolayı özellikle Çayır ova ve Darıca ilçelerimizdeki yurttaşlarımız mağdur edilmiştir

SORULAR:

1- Önce 2015'te bitmesi beklenen sonra 2017'de bitirilmesi beklenen banliyö hattı neden hala bitirilememiştir? Bu konuda ortaya çıkan sorunlar nelerdir?

2- Banliyö hattında işin ne kadarı bitirilebilmiştir? Bu hattın bitirilmesi için öngörülen son tarih nedir?

3- Bu güne kadar kaç defa hat için ihale yapılmıştır ve kaç firma işi bırakmıştır? Kamu yararı gözetilen bir projede üstlenici firmaların bu şekilde sözleşmeleri feshedebilmesinin gerekçeleri nelerdir?

4- Uzun süredir çalışmayan Banliyö Hattının mağdur ettiği kişi sayısı kaçtır? Bu insanların mağduriyetini gidermek için bakanlık tedbirler almış mıdır? Eğer tedbirler alınmışsa bu tedbirler nelerdir?

5- Projenin bitirilmesi için ek bütçe istendiği iddiası doğru mudur? Eğer iddia doğru ise bunun sebepleri nelerdir?

6- Son dönemdeki dövizdeki yükselişin hattın yapımına ekleyeceği maliyet hesaplanmış mıdır? Eğer hesaplanmışsa bu maliyet, vatandaşın verdiği vergilerden mi yoksa yüklenici firmanın fedakarlığıyla mı çözülecektir?

CEVAPLAR:

Marmaray Projesi CR3 Sözleşmesi imalatları sırasında Avrupa yakasında Küçükçekmece'de, Asya yakasında da Pendik, İdealtepe/Maltepe, Bostancı ve Kartal bölgelerinde arkeolojik buluntulara rastlanılmış olup, buradaki çalışmalar İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü ve Anıtlar Kurulu gözetiminde ve bu kurumlarla koordineli olarak yürütülmüştür.

Marmaray Projesi inşaatı sürecinde yükleniciye tahsis edilen bir kısım alanların kamulaştırma işlemleri ve bazı kiralık işletmelerin tahliyelerine ilişkin hukuki süreç zaman almıştır.

Belediyeler, altyapı kuruluşları ve üçüncü şahıslar ile alakalı arayüz problemleri de inşaat çalışmalarını etkilemiştir.



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

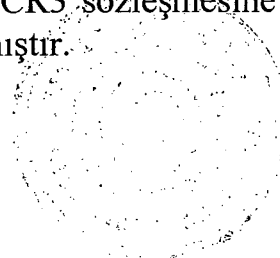
Yukarıda belirtilen sebepler nedeniyle süre uzatımı verilerek CR3 Yüklenicisi ile 18.11.2016 tarihinde Ek Anlaşma No.03 imzalanmıştır. TCDD'nin talebi üzerine Marmaray hattını kullanacak olan şehirlerarası hızlı trenlerin Haydarpaşa'da gare (istasyon) edilebilmesi için Marmaray hattından Haydarpaşa Gare (istasyon) sahasına bağlantı temin edilmesi ve Haydarpaşa Gare sahasının yenilenmesi işlerini de kapsama almak üzere 13.07.2018 tarihinde Ek Anlaşma No.5 imzalanmıştır.

Marmaray Projesi CR3 Sözleşmesi İşleri'nin Halkalı-Kazlıçeşme arasındaki kesiminde Eylül 2018 sonu itibarı ile takribi %94 oranında ilerleme ve Eylül 2018 sonu itibarı ile Anadolu tarafındaki Pendik-İbrahimağa kesiminde ise yaklaşık %86 oranında ilerleme kaydedilmiştir. Anadolu ve Avrupa yakasındaki istasyonların kaba inşaatları tamamlanmıştır. Mimari ince işler de tamamlanmak üzere olup, istasyonlarda haberleşme ve anons sistemleri için kablo çekimi ve takım montajı işleri devam etmektedir. Gebze-Pendik arası şehirlerarası hızlı tren hattı Temmuz 2014'te işletmeye açılmıştır. Banliyö hatları işleri de tamamlanmış olup, test ve devreye alma işleri devam etmektedir.

Projenin genelinde Eylül 2018 sonu itibarı ile %92'lik bir ilerleme kaydedilmiş olup, 31 Aralık 2018 sonu tamamlanma hedefi doğrultusunda kalan işler büyük bir hızla sürdürülmektedir.

Halkalı Gebze banliyö hatlarının iyileştirilmesi işleri için ilk olarak CR1 Sözleşmesi Alstom-Marubeni-Doğuş İnşaat konsorsiyumu ile 2007 yılının Mart ayında imzalanmıştır. Ancak CR1 Yüklenicisi ile yaşanan anlaşmazlıklar nedeni ile Sözleşmeyi Mart 2010'da CR1 Yüklenicisi tek taraflı fesih etmiştir. Bu anlaşmazlığa dair konu Ağustos 2012'de Uluslararası Tahkim Kuruluna götürülmüştür. Uluslararası Tahkim Kurulu 11 Aralık 2014 tarihinde verdiği ara kararda CR1 Yüklenicisinin tek taraflı feshinin sözleşme hukukuna aykırı olduğuna hükmetmiştir. CR1 sözleşmesinin feshinden sonra 28 Şubat 2011 tarihinde Sözleşme CR3 olarak yeniden ihale edilmiş olup, Obrascon Huarte Lain (OHL) S.A.-Dimetronic S.A. Ortak Girişimi ile 26.10.2011 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.

Marmaray Projesi CR3 Sözleşmesi kapsamındaki banliyö hatlarının Pendik Bölgesindeki yeraltı otopark projesi ve Bostancı tünelleri projesi başta olmak üzere ilgili yerel yönetimlerin ve İBB'nin talepleri doğrultusunda belediyelerin projelerine entegrasyonunu temin edebilmek için verilen değişiklik emirleri ve TCDD'nin talebi üzerine Ek Anlaşma No.5 ile Haydarpaşa Gare sahasına bağlantı ve Haydarpaşa Gare sahasının tevsiatı işlerinin projemiz kapsamına dahil edilmesi neticesinde olağan olarak sözleşme bütçesinde ve CR3 sözleşmesine bağlı olarak müşavirlik sözleşmesinde bütçe revizyonları yapılmıştır.





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

Banliyö hatlarının iyileŖtirmesi iŖlerini kapsayan Marmaray Projesi CR3 Sözleşmesi Avrupa BirliĐi tarafından temin edilen dıŖ kredi ile finanse edilmiŖ uluslararası bir sözleşme olmak üzere dıŖ finansman temini Ŗartları nedeniyle sözleşme kuru Avro'dur. Sözleşme gereği ödemelerde bu kredi fonundan yapılmaktadır. Sözleşmenin yapısı dolayısı ile kur farklarından dolayı iŖverenin, sözleşmenin hakedişinde tek taraflı olarak değişiklik yapma gibi bir tasarrufu söz konusu değildir.

Öte yandan, banliyö hatları kapatıldığında İETT, ilave hatlar işletmeye açarak inŖaat süresince İstanbul halkının mağduriyet yaşamaması için mümkün olan tedbirleri almıŖtır.

