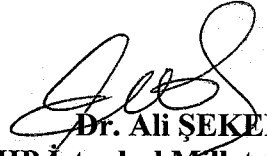




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit TURHAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ve talep ederim. 17.01.2019


Dr. Ali ŞEKER
CHP İstanbul Milletvekili

12 Ocak 2019 tarihinde sabah saatlerinde, İstanbul'da yapımı devam eden Halkalı-Sirkeci Banliyö hattının Florya mevkiinde 2 demiryolu aracı çarpışmış, kazada 3 kişi yaralanmıştır. Yaşanan kaza bir kez daha Marmaray'ın devamı niteliğindeki banliyö hatlarının yıllardır bitirilemeyen projelerini kamuoyu gündemine taşımıştır. İlgili banliyö hattı, uzun yıllardır bitirilemediği gibi, ihale ve yapım süreci ile de kamuoyunun dikkatini çekmektedir.

Marmaray projesinin ikinci etabı olarak anılan, Haydarpaşa-Gebze arasındaki 43.4 kilometre ile Sirkeci-Halkalı arasındaki 19.6 kilometrelik toplam 64 kilometre hattın iyileştirilmesi ve üçüncü hattın inşasını öngören "Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi ve Elektro - Mekanik Sistemler" başlıklı CR1 işi için ilk ihale 2006 yılında yapılmış, ihaleyi 863.373.000 Euro bedelle "Alstrom- Marubeni-Doğuş (AMD)" ortak girişimi kazanmıştır. 48 ayda tamamlanması öngörülen projeyi kazanan AMD ortak girişimi Haziran 2007'de işe başlamasına rağmen, 2010 yılında sözleşmeyi "mevcut sözleşme şartlarıyla projeye devam edemeyecekleri" gerekçesiyle feshetmiş ve uluslararası tahkime gitmiştir.

Yarım kalan banliyö hattı projesi CR3 adlı sözleşmeyle 26 Ekim 2011 tarihinde yeniden ihale edilmiş; ihaleyi 1.042.079.084 Euro bedelle İspanyol "Obrascon Huarte Lain (OHL) SA-Dimetronic SA" ortaklığı kazanmıştır. Aynı ihale için CRCC, Cengiz İnşaat ve IC İçtaş Konsorsiyumu da 1.346.326.300 Euro teklifte bulunmuştur. OHL ve Dimetronic'in kazandığı ihaleye göre, CR3 için işe başlama tarihi 3 Kasım 2011, banliyö hattının tamamlanarak hizmete açılma tarihi ise 18 Haziran 2015 olarak belirlenmiştir.

OHL Demitronic konsorsiyumu, işe başlanmasından bir süre sonra, CR1 ihalesini kazanan ve işi bırakan AMD Konsorsiyumu ile aynı gerekçeyi göstererek 2014'te projeyi durdurmuştur. Ulaştırma Bakanlığı'nın 18 Kasım 2016'da OHL ve Dimetronic ortak girişimi ile uzatma kontratı imzalaması ve teslim tarihinin 31 Aralık 2018'e çekilmesiyle çalışmalar tekrar başlamış, ancak projede nasıl olduğu bilinmeyen bir yöntemle Türkiye'den Kalyon, Kolin ve Cengiz firmaları OHL Dimetronic firmasına "taşeronluk yapmaya" başlamıştır. Konunun kamuoyunda gündeme gelmesi üzerine aynı proje ile ilgili olarak 01.10.2015 tarihinde 7/2222 esas numarasıyla TBMM Başkanlığı'na Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Feridun Bilgin'in yanıtlaması isteğiyle verdiğimiz yazılı soru önergesinde sorduğumuz "Yüklenici firmaya projenin devamı için yerli ortak dayatıldığı iddiaları doğru mudur?" sorumuza, diğer sorularımıza olduğu gibi cevap verilmemiştir.

Açılış tarihi bir muammaya dönüşen CR3 hattının maliyeti de belirsizlikler içermektedir.

21 Eylül 2018 Posta gazetesinde yer alan "İstanbul Banliyö Hattı'nın açılış tarihi belli oldu" başlıklı habere göre "Yıl sonunda bu projeyi İstanbulluların hizmetine sunacağız" diyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan, İstanbul Banliyö Hattı çalışmalarıyla ilgili olarak açıklamasının devamında "Projemizin maliyeti yaklaşık 1 milyar 394 milyon 460 bin 173 avrodur. Bugüne kadar projede 843 milyon 368 bin 670 avro üstlenici firmaya ödeme yapılmıştır." Açıklamalarında bulunmuştur.

Bu çerçevede;

1. 2006'da CR1 adıyla 863 milyon Euro'ya, 2011'de CR3 adıyla 1 milyar 42 milyon Euro'ya ihale edilen işin gerçek maliyeti nedir?

2. CR1 adıyla yapılan ihaleyi 2006'da kazanan ve 2010 yılında tek taraflı fesih ederek işi bırakan AMD Konsorsiyumu söz konusu işte taahhütlerinin ne kadarını yerine getirmiştir? Bu

taahhütler karşılığında kazandığı hakediş tutarı nedir? AMD Konsorsiyumu'na yapılan ödeme tutarı ne kadardır? Faaliyete hala geçmeyen hatta kullanılacak tren vagonları ve lokomotifleri neden yıllar önce teslim alınarak yıpranmaya terk edilmiştir?

3. CR1 ihalesi ile CR3 ihaleleri arasında hat uzunluğu ve kapsamı açısından ne farklar vardır? CR1 sözleşmesi ile CR3 arasındaki 179 milyon euroluk farkın sebebi nedir?

4. 2011 yılında CR3 adıyla yapılan ihaleyi kazanan OHL Dimetronic firması taahhütlerinin ne kadarını yerine getirmiştir? Yaptığı işler karşılığında hakediş tutarı ne kadardır? OHL Dimetronic Konsorsiyumu'na yapılan ödeme tutarı ne kadardır?

5. 2011 yılından sonra CR3 veya CR3 projesini kapsayan iş için başka bir isimle herhangi bir ihale yapılmış mıdır? Yapıldıysa bu ihale kapsamı nedir? Hangi firmalar ne kadar fiyat teklifi vermiştir? Hangi firma ihaleyi kazanmıştır?

6. 21 Eylül 2018 tarihli Posta gazetesinde şahsınıza atfen yapılan haberdeki "işin bedeli 1.394.460.173 avrodur. 843.368.670 avro ödeme yapılmıştır" açıklamaları doğru mudur?

7. 21 Eylül 2018 tarihli Posta gazetesinde yer alan haber doğruysa; 1.394.460.173 avro bedelli projenin ihalesi ne zaman yapılmıştır? Bu proje ihalesinin kapsamı nedir? Hangi firmalar teklif vermiştir? İhaleyi hangi firma kazanmıştır? İhaleyi kazanan firma taahhütlerinin ne kadarını yerine getirmiştir? Bunun karşılığında hakediş tutarı ne kadardır? Kendisine ne kadar ödeme yapılmıştır?

8. Söz konusu haber gerçek değilse, haber ile ilgili bir düzeltme/yalanlama yapılmış mıdır?

9. 2011 yılında OHL Dimetronic firmasının 1.042.079.084 Euro bedelle kazandığı ihaleye 304 milyon Euro (yaklaşık 1 milyar 900 milyon ₺) daha yüksek teklif vererek (teklif tutarı 1.346.326.300 eurodur) ihaleyi kaybeden Cengiz İnşaat CR3 projesine hangi yöntemle dahil edilmiştir?

10. Cengiz Kolin Kalyon ortaklığı CR1 ve CR3 adıyla veya aynı işi kapsayan ve başka bir adla düzenlenen herhangi bir ihaleyi kazanmış mıdır? Cengiz Kolin Kalyon ortaklığı CR3 ihalesini kazanan OHL Dimetronic firmasının ortağı mıdır? Cengiz Kolin Kalyon ortaklığı CR3 ihalesini kazanan ve işi yürüten OHL Dimetronic firmasının taşeron şirketi midir?

11. 2006 yılında yapılan ihalede, yer terklerinin yapılmasının ardından başlanacak iş için 48 ay yapım süresi öngörülmesine rağmen, aradan geçen toplam 12 yılı aşkın süre sonunda işin bitirilememiş ve hattın hizmete açılmamış olmasını açıklayabilir misiniz? Bu gecikmenin sorumlusu kim ya da kimlerdir? Sorumlular hakkında herhangi bir idari ve adli süreç başlatılması düşünülmekte midir?

12. Marmaray projesinin bir parçası ve ikinci etabı olarak anılan bu projenin 2006 yılından beri tamamlanamamasının vatandaşa çektiği çile dışında, Hazine üzerinde yarattığı zararın boyutu ne kadardır? TCDD'nin mahrum kaldığı gelir ne kadardır? Bu gelir kaybının tazmini için nasıl bir işlem yapılması düşünülmektedir?

13. 12 Ocak 2019 tarihinde yaşanan kazanın projeyi 31 Mart 2019 yerel seçimleri öncesinde tamamlamak için taşeron firmaların aceleci davranması sebebiyle gerçekleştiği yönündeki iddialar doğru mudur? Bu iddiaların araştırılması için ne gibi çalışmalar başlatılmıştır?

14. 2002 yılından bugüne dek dünyada devlet altyapı ihalelerinden en fazla pay alan ilk 10 şirket sıralamasında yer alan 5 şirketten Cengiz, Kalyon, Kolin, Limak, MNG firmalarına verilen projeler nelerdir? Bu projelerin Hazine'ye toplam maliyeti ne kadardır?

15. Sirkeci-Halkalı arasında yapımı devam eden proje güzergahını; yoğun konut projelerinin yapıldığı, milyonlarca insanın halen yaşadığı, gelecekte büyüme ve nüfus yoğunluğunun daha da artacağı bilinen bölgede Ispartakule-Bahçeşehir-Esenkent (Hoşdere)-Hadımköy duraklarını eklenerek uzatmayı; milyonlarca insanın kent merkezine ulaşımını raylı sistemle sağlamayı ve İstanbul'un trafik sorununu çözmek konusunda katkı sağlamayı düşünüyor musunuz?