

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

29 Mayıs 2012 tarihinde dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım tarafından yapılan duyuruda, 'Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nin 3. Köprü'nün (Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün) de içinde bulunduğu Odayeri-Paşaköy kesiminin ihalesinde en kısa yapım ve işletim süresini 10 yıl 2 ay 20 gün ile İçtaş İnşaat Sanayi Ticaret AŞ-Astaldi Ortak Girişim Grubu'nun verdiği açıklanmıştır.

Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün temeli 29 Mayıs 2013 tarihinde atılmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün web sitesinin "Önemli ve Global Projeler" bölümünde yer alan bir duyuruda da "Toplam 148 km olan Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu 26 Ağustos 2016 tarihinde tamamlanarak trafiğe açılmıştır." açıklaması yer almakla birlikte söz konusu köprü'nün hangi tarihte kamuya intikal edeceğine dair bir bilgiye yer verilmemiştir.

Söz konusu bilgilere dayanılarak yapılan hesaplamalarda köprü'nün temelinin 29 Mayıs 2013'de atıldığı varsayımından hareketle yapım ve işletim süresi olan 10 yıl 2 ay 20 günlük sürenin bu tarihe ilavesiyle 29 Ağustos 2023 tarihinde söz konusu köprü'nün kamunun (devletin) mülkiyetine geçmesi gerekmektedir.

Dönemin Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan tarafından bir gazeteye Ağustos 2017'de verilen röportajda; söz konusu proje ile 1 günlük 135.000 araç geçiş garantisi verildiği, garanti kapsamındaki toplam işletme süresinin 7 yıl 9 ay olduğu yönünde açıklamalarda bulunulmuştur.¹

Bu açıklamaya göre ise; köprü'nün 26 Ağustos 2016 tarihinde hizmete açıldığı dikkate alındığında 7 yıl 9 ay ilavesiyle söz konusu köprü'nün Mayıs 2024 sonunda kamunun (devletin) mülkiyetine geçmesi gerekmektedir.

Ancak bazı yazılı basın organlarında 2021 yılında yer alan haberlerde ise; Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nün işletmesinin 6 yıl sonra biteceği dolayısıyla 2027 yılında devletin mülkiyetine geçeceğine dair bilgilere yer verilmiş², bu açıklama ve ilave bilgi ve belgelere dayanılarak yazılı medyada yapılan bazı haberlerde, Kuzey Marmara Otoyolu ile ilgili Y.İ.D.(Yap İşlet Devret) sözleşmelerinde yer alan koşulların bilahare imzalanan yeni mutabakatnamelerle değiştirildiği, sözleşme sürelerinin uzatıldığı,

¹ 3 Temmuz 2017 tarihli Hürriyet Gazetesi Deniz Zeyrek'e verilen röportaj.

² 12.Haziran2021 Yenişafak Gazetesi, Mehmet Acet" Kanal İstanbul Gerçekleri"

sözleşmelerde verilen araç garantisi (taşıt/gün) sayılarının artırıldığına dair iddialara yer verilmiş bulunmaktadır.

Kamuoyundan, denetim ve teftiş görevlilerinden hatta TBMM üyelerinden dahi gizli tutulan YİD sözleşmeleri yürürlüğe girdikten sonra değiştirildiği ölçüde orijinal ihale koşullarından uzaklaşmakta, bu çerçevede, yapılan ihalelerin sonuçları anlamını kaybetmektedir.

Bu durum aynı zamanda saydamlığı, rekabeti, eşit muameleyi, güvenilirliği, gizliliği, kamuoyu denetimini, ihtiyaçların uygun şartlarla ve zamanında karşılanmasını ve kamu kaynaklarının verimli kullanılmasını engellemekte, ihalelerde en iyi teklifin seçilmesini imkansız hale getirmektedir. Genellikle ihaleyi kazananlar bilahare ihale koşullarını kendi lehine çevirebilmek amacıyla şartname ve sözleşme koşullarının değiştirilmesini talep edebilmektedir. Hatta teklif verip ihaleyi kaybedenler, "bu sözleşmelerin bu kadar değişeceğini bilseydim, ben de farklı bir teklif verir ve ihaleyi kazanırdım" iddiasında bulunabilmektedirler.

Bu durum ihaledeki başlangıç koşullarının sonradan tamamen değiştirilmesi anlamına gelmektedir.

Söz konusu eylemlerin hatta Türk Ceza Kanunu'nun 235 ve 236. maddelerinde tanımını bulan "ihaleye fesat karıştırma" ve/veya "edimin ifasına fesat karıştırma" suçları kapsamında değerlendirilmesi bile söz konusu olabilecektir.

Yine medyada yer alan haberlerde, Kuzey Marmara Otoyolunun bazı etaplarının inşaatı bittikten sonra 2019 ve 2021 yıllarında ilave olarak üç adet 2.840.000.00, 1.595.000.000, 1.198.302.550 ABD Dolarlık kredi teminine yönelik yeni borç üstlenim anlaşmalarının yapıldığı bildirilmekte, ancak proje maliyetlerinin arttığına dair herhangi bir bilgi bulunmamaktadır.

Söz konusu hususların doğru olup olmadığının araştırılması amacıyla verilen yazılı soru önergelerine Ulaştırma ve Alt yapı Bakanlığı tarafından;

"Kuzey Marmara Otoyolu Projesi kapsamında görevli şirketler; söz konusu işlerin finansmanının temini, projelendirilmesi, yapımı, işletilmesi, işletme süresi boyunca her türlü bakımı onarımı ve sözleşme süresi sonunda otoyolun borç ve taahhütlerden ari, bakımlı, çalışır, kullanılabilir durumda ve bedelsiz olarak idareye devretmekle yükümlüdür. Diğer taraftan Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nde tüm iş ve işlemler; uygulama sözleşmelerinde yer alan hükümler çerçevesinde ve mevzuatına uygun olarak yürütülmektedir."

gibi tarafımızca asla kabulü mümkün olmayan TBMM'nin denetim işlevini yerine getirmesini engelleyecek cevaplar verildiği müşahade edilmiştir.

Bu çerçeveden; aşağıdaki sorularımın Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sn. Fuat Oktay tarafından cevaplandırılmasını arz ederim. 23.03.2022


Mehmet Bekaroğlu
İstanbul Milletvekili

1. Yazılı, sözlü ve görsel medyada yer alan söz konusu iddialar doğru mudur?
2. Bu projenin etapları için sağlanan borç üstlenimine tabi yabancı kredi tutarı nedir? Borç üstlenim anlaşmaları hangi tarihte imzalanmıştır? Bu anlaşmaların imzalanmasında herhangi bir gecikme söz konusu mudur? Gecikmenin nedeni nedir?
3. Kuzey Marmara Otoyolunun etaplar itibarıyla öngörülen toplam proje maliyeti nedir?
4. Kuzey Marmara Otoyolu kaç etap/kesimden oluşmaktadır?
5. Söz konusu etaplardan hangileri tamamlanmıştır?
6. Bu etaplar için ayrı ayrı olarak her güzergah için mi yoksa bütün güzergah için mi bir toplam araç garantisi (taşıt/gün sayıları) taahhüt edilmiştir? Bunların yıllar ve güzergahlar itibarıyla ayrıntılı dökümü nedir?
7. Bu etapların her birinin garanti kapsamındaki işletme süreleri ne kadardır?
8. Bu etaplar hangi tarih itibarıyla kamunun tamamen mülkiyetine geçecektir?
9. Özellikle Yavuz Sultan Selim Köprüsünün içinde bulunduğu güzergah hangi tarih itibarıyla kamunun tamamen mülkiyetine geçecektir?
10. Bu güzergahların/etapların sözleşmelerinde ve şartnamelerinde ihale tarihinden sonra herhangi bir değişiklik yapılmış mıdır? Yapılmışsa nedeni nedir?
11. Bu değişikliklerin yapılması yasal mıdır?
12. Sözleşmelerde ve şartnamelerde değişiklik yapılması ne tür bir ihtiyaçtan doğmuştur?
13. Söz konusu değişiklik talepleri hangi taraftan gelmiştir?
14. Sözleşmelerde ve şartnamelerde yer alan hangi unsurlar değiştirilmiştir?
15. Yatırım maliyeti artırılan sözleşme bulunmakta mıdır?
16. Garanti kapsamında süresi uzatılan bir sözleşme bulunmakta mıdır?
17. Etaplar itibarıyla taahhüt edilen garanti araç sayısı artırılan bir sözleşme bulunmakta mıdır?

18. Yapıldığı iddia olunan sözleşme değişiklikleri nedeniyle ihaleyi üstlenen firmalara ve iş ortaklarına ilave olarak herhangi bir kaynak aktarılacak mıdır? Eğer aktarılacak ise bunun toplam tutarı ne kadardır?
19. Sözleşme ve şartnamelerde yürürlüğe girdikten sonra değişiklik yapılması talimatını hangi makam vermiştir? Bu talimat bizzat Cumhurbaşkanı tarafından mı imzalanmıştır? Yoksa Ulaştırma ve Alt yapı Bakanı tarafından mı imzalanmıştır? Veya söz konusu değişiklikler bizzat Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından resen mi yapılmıştır?
20. Bu durumun yasal prosedürü nasıl gerçekleşmiştir? Sözleşme ve şartnamelerdeki değişiklik işlemi bir Cumhurbaşkanı Kararnamesine, Cumhurbaşkanlığı Kararına, bir kanun veya tebliğ, yönetmelik maddesine dayanılarak mı gerçekleştirilmiştir? Böyle bir doküman var ise bu neden kamuoyuna açıklanmamıştır? Eğer Cumhurbaşkanı Kararnamesi veya Cumhurbaşkanlığı Kararı ise neden Resmi Gazetede yayımlanmamıştır? Şayet Resmi Gazetede yayımlanmış ise bu gazetenin tarihi ve no.su nedir?
21. Sözleşme ve şartnamelerdeki değişikliklerden Cumhurbaşkanı Sn. Recep Tayyip Erdoğan haberdar mıdır? Bu konularda kendisine herhangi bir bilgi sunulmuş mudur? Şayet haberdar edilmemişse yapıldığı iddia olunan söz konusu şartname ve sözleşme değişikliklerinin nedenini araştırmak ve sorumlular hakkında gerekli araştırma, inceleme ve soruşturma yapmak üzere Devlet Denetleme Kurulunu harekete geçirmeyi düşünüyor musunuz?