



Yeni Galata Köprüsü'nde neler oluyor? İstanbul Boğazı'na yapılan, 1090 metre uzunluğundaki Fatih Sultan Mehmet Köprüsü iki buçuk yılda bitirilirken Haliç üzerine yapılan ve kazıklar üzerine oturtulan 488 metre köprü neden yedi yıldır bitirilemiyor? 30.7 milyon dolara yapılacağı planlanan köprüye, nasıl oldu da 60 milyon dolar harcandı. (Fotoğraf ZAFER AKNAR)

Eminönü'nde yolsuzluk köprüsü

MEHMET DEMİRKAYA

Eski Galata Köprüsü'nün yetersiz kaktığı, yenisinin yapılması gerektiğinin düşünülme-ye başlanmasının üzerinden tam 13 yıl geçti. Yenisinin yapımına başlanalı ise yedi yılı buldu.

Yapımı 1980'lerin başında gündeme gelen ancak ihalesi 1986'da yapılan ve 1989'un sonunda bitirilmesi taahhüt edilen Yeni Galata Köprüsü, zaman ve para tüketmeye devam ediyor. Bitirilme tarihi 1989'dan 1993'ün sonlarına kadar ertelenen ve yaklaşık 300 milyara mal olması planlanan köprüye şimdiye kadar 700 milyar liradan fazla para harcandı.

Geçen yıl Pendik Vapuru yangınının neden olduğu arıza nedeniyle yansı araç ve yaya trafiğine kapatılan köprü, günde en az iki kez kullanılmak zorunda olan bir çok

İstanbul Büyükşehir Belediye Genel Sekreteri Erkin, 'Köprü'nün gecikmesine sistematik proje değişiklikleri neden oluyor.

İstanbul için bir cendere. Özellikle iş başı ve dağılıma saatlerinde kum saatinin dar boğazına dönen köprü'nün, bir çok ertelemeden sonra, 29 Ekim 1993'te bitirilmesi bekleniyor.

Bu yaz sıcağında İstanbul'u çileden çıkartan ve yapımı bir bilmeceye dönen Yeni Galata Köprüsü'nde neler oluyor? İstanbul Boğazı'na yapılan, 1090 metre uzunluğundaki Fatih Sultan Mehmet Köprüsü iki buçuk yılda bitirilirken, Haliç üzerine yapılan ve kazıklar üzerine oturtulan 488 metre köprü neden yedi yıldır bitirilemiyor? 30.7 milyon dolara yapılacağı planlanan köprüye, nasıl oldu da 60 milyon dolar harcandı. Keşif artışı nasıl yapıldı? Köprü müteahhiti STFA-Thyssen Konsorsiyumu'na 30 milyon mark fazla ödeme nasıl yapıldı? Bayındırlık Bakanı Onur Kumbarcıbaşı, göreve geldiklerinde, Yeni Galata Köprüsü'nde yolsuzluk yapıldığı açıklanmıştı. Bu yolsuzlukların tamamı ortaya çıkarıldı mı?

"Tüyü bitmemiş yetimin hakkı"nın bulunduğu vergilerle yapılan köprü, bugünkü değerlerle yaklaşık 300 milyar liraya mal olması gerekiyor. Yapılan harcamalar 700 milyar lirayı aştı. Bu gidişle maliyetinin trilyonu aşabileceği belirtilen köprü, sağmal ineğin memesi mi? Yoksa, her şeyin kitabına uydurulduğu ihale yolsuzluklarının tipik bir örneği mi?

Yeni Galata Köprüsü ile Eminönü ve Karaköy meydanının yapımı işi 1982'de İstanbul Belediyesi ile Karayolları Genel Müdürlüğü arasında yapılan bir protokolle başladı. Bu protokole göre, Karayolları Genel



"Tüyü bitmemiş yetimin hakkı"nın bulunduğu vergilerle yaptırılan köprü, bugünkü değerlerle yaklaşık 300 milyar liraya mal olması gerekirken, yapılan harcamalar 700 milyar lirayı aştı. Bu gidişle maliyetinin trilyonu aşabileceği belirtiliyor.

Müdürlüğü, İstanbul Belediyesi hesabına Yeni Galata Köprüsü ve meydanları yapacaktır. Bu amaçla işin mühendislik ve müşavirlik işleri ihaleye çıkarıldı. İhaleyi İngiliz Mott Hay and Anderson International ile Türk GAMB Gönec Ayalp ortaklığı kazandı. Müşavirlik, bir fizibilite raporu hazırladı. Haliç'te su derinliğinin 40 ile 20 metre arasında olması, med - cezir olayının olmamasını gözönünde bulunduran müşavirlik, temel masraflarından kurtulmak amacıyla buraya dubalı bir köprü'nün yapılmasını uygun olduğunu belirtti. Duba aralıkları ve sayısı, su sirkülasyonunu da sağlayacak şekilde projelendirildi. Ancak daha sonra dönemin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Bedrettin Dalan, dubalının Haliç'in kirliğini artırdığını savunarak,

tercihini kazıklı köprü yapılması yönünde kullandı.

Hazırlanan fizibilite raporları ve etüdüler o tarihte böyle bir köprü'nün maliyetinin 60 milyon dolar civarında olacağını, dubalı köprü'nün 25 milyon dolara mal olabileceğini ortaya koydu.

İhaleye kısa bir süre kala ek bir sözleşme ile dubalı köprü tipi, alternatif projeye açılarak, ihaleye katılacak olan firmalara bildirildi. 1985'te yapılan ihaleye katılan dokuz firmadan yalnızca STFA-Thyssen Konsorsiyumu alternatif teklif olarak kazıklı köprü tipini verdi ve ihaleyi kazandı.

STFA - Thyssen Konsorsiyumuna, kur farkından kaynaklanan fazla ödemeler için Karayolları Genel Müdürlüğü bir soruşturma başlattı. Müfettişler yaptıkları incelemede

konsorsiyuma 30 milyon mark (bugünkü değerlerle yaklaşık 200 milyon lira) fazla ödemenin yapıldığını tespit etti. Karayolları Genel Müdürlüğü, konsorsiyuma fazladan ödenen 30 milyon markı geri istedi.

Özel hakeme giden davada Karayolları'nın iddiası, konsorsiyuma, ihale şartnamesinin 59-2 A maddesinin ihlal edilerek fazla ödeme yapmasıydı.

Yaşar Karayalçın'ın başkanlığında oluşturulan özel hakem kurulu, geri istenen 30 milyon markın, kur farkından doğan 15 milyonluk bölümü için Karayolları'nın isteğini haksız buldu.

Bir sabotaj sonucu yanan Pendik Vapuru'nun Yeni Galata Köprüsü'nde meydana getirdiği arızayı giderme çalışmaları bir yıldır devam ediyor. Köprüdeki trafiğin

önemli ölçüde aksamasına neden olan çalışmalarla ilgili bilgi veren Karayolları yetkilileri, taşıt algeçiti ile birlikte tamirat çalışmalarının da Cumhuriyet Bayramı'na kadar bitirileceğini söyledi.

Galata Köprüsü'nün Karayolları tarafından STFA - Thyssen Konsorsiyumuna yaptırıldığını, olayın belediyenin tamamen dışında cerayan ettiği belirten İstanbul Büyükşehir Belediye Genel Sekreteri Tuğrul Erkin, "Biz de sizin gibi köprü geciktirme muhabetimiz olan Karayolları'na başvuruyoruz. Sayın Bayındırlık Bakanı'ndan ricacı oluyoruz. Ama ondan öte bir şey yapamıyoruz." dedi.

Erkin, köprü'nün gecikmesindeki en önemli olaylardan birincisinin "Sistematik proje değişiklikleri" olduğunu, belediyenin yapmak istediği değişikliklerin ise kabul

edilmediği

in için gecikmeye bir neden teşkil etmediğini söyledi. Son yıllardaki en büyük sorunun ödeme-lerden doğan ve hakeme yahşyan kur farkı problemi ile başka bir takım fiyat farkları olduğunu belirten Erkin, şöyle dedi:

"Mühendislik rasyonel çözümleri bulmaktır. Özellikle bu kadar uzamış, bu kadar masraf yapılmış bir köprü yoktur kanımca. Özellikle, 8 şerit tercihinin, 80 metre açıklık tercihinin, çok otomatik sistemlerle baskül kapak tercihinin yapılmasının, ben gereksiz olduğunu düşünüyorum. Bir de vanma meselesi oldu. O da tuz biber ekti." Bir yetkili, bir çok devlet ihalesinde, işi alabilmek için firmaların yüzde 48-50'lere varan oranlarda fiyat indirdiklerini, ancak daha sonra işin altından kalkamadıklarını belirterek şöyle dedi:

"Adam ihaleye giriyor. İşin ne kadara yapılabileceğini aşağı yukarı biliyor. Ama öyle teklif veriyor ki yüzde 48'e, yüzde 50'ye yakın iskonto yapıyor. Biz de biliyoruz bu fiyata, bu işi yapamayacağımızı. Ama elimizden bir şey gelmiyor. Bu adam bu işi yapamaz dedikimizde, Maliye "Sana ne" diyor. Sonra iş yarım kalıyor. Kararnameler çıkartılıyor. Kendi işim olsa bu kadar ucuz fiyat verene işi vermem. Bilirim o iş, o fiyata olmaz."

Görüşe bildiğimiz STFA yetkilileri, bir üst amirlerinin izni olmadan konuyla ilgili konuşamayacaklarını söyledi. O üst amirlere ise bütün aramalarımıza karşın ulaşamadık. Ya izinde oldular, ya tatilde ya da şehir dışında.

