

BURSA

HAFİF RAYLI SİSTEM PROJESİ'NDEN
BİLGİ ALAMIYORUZ...

TMMOB Bursa İl Koordinasyon Kurulu gündeminde Bursa hafif raylı sistem projesinin tetkik edilmesi karar altına alınmış ve EMO, MMO odalarımız gerekli araştırmalarını yapmışlardır. Neticede Bursa Büyükşehir Belediyesinden yeterli bilgi ve belgeye ulaşılmadığı tespit edilmiştir. TMMOB Bursa İl Koordinasyon Sekreterliği olarak 09.10.2008 tarih ve 08-66 sayılı bilgi edinme başvuru formu ile 4982 sayılı bilgi edinme hakkı gereğince bilgi ve belgeler istenmiş ancak bu güne kadar her hangi bir cevap alınmamıştır. MMO ve EMO odalarının araştırmaları sonucunda 24.12.1996 tarihinde, "1. Aşama İmalat, İnşaat, Montaj, İşletme ve Bakım Tesisleri, Çeken, Çekilen Araçların Temini İş'i" (21,301 m., 22 durak ve A kısmında 32, B kısmında 16 adet olmak üzere toplamda 48 vagon) için 457.501.979 DM + 35.000.000 USD (Kredi miktarı: 546.000.000 DM=325 milyon YTL) bedelle Siemens-Simko-Tüvosas-Ansaldo-Güriş konsorsiyumuna ihale edilmiştir.

Tramvaylarda vagon maliyetleri daha yüksek iken; HRS'lerde maliyetlerin yaklaşık olarak kabaca 1/3'ünün araç bedeli, 1/3'ünün inşaat, 1/3'ünün de diğer donanımlardan oluştuğu düşünüldüğünde, o dönem Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Erdem SAKER yönetimi, bu konuda uzmanlığı olan meslek örgütlerinin önerilerini dikkate almış ve gerekeni yapmıştır. Bugünkü Büyükşehir Belediyesi yetkilileri ise ne Bursa'daki yerel meslek örgütlerine, ne de Uludağ Üniversitesi'ne herhangi bir şey sormamış ve bilgi vermemişlerdir. Meslek odalarıyla her konuda olduğu



gibi bursaray konusunda da bilgi paylaşımı olmamıştır.

Ancak bugün Bursa Büyükşehir Belediyesi yönetimi, 6,5 kilometre uzunluğundaki Bursaray C etabının, ihale bedelini 98 milyon Euro karşılığı, 175 milyon YTL olarak açıklamaktadır. Bu durumda hattın kilometre maliyeti ise 27 milyon YTL/km olmaktadır. Sayın Erdem SAKER'in verileriyle A etabı maliyeti 11 milyon YTL/km iken, daha sonradan 14 milyon YTL/km'ye yükselmiş, sonuçta B etabının bitiş maliyeti 21,5 milyon YTL/km olarak bitmiştir. 6,5 kilometrelik Bursaray C etabını oluşturan Uludağ Üniversitesi hattında, birim maliyeti yükselten yeraltından geçecek olan bölümün, 800 metre olarak çok kısa olmasına rağmen ihale bedelinin 27 milyon YTL/km'ye çıkması, mutlaka izah edilmesi gereken bir durumdur. Siemens B80 tipi araçlara sahip Bursa HRS; 2,95 milyon DM/adet karşılığı 1,84 milyon YTL/adet bedelden 21,8 km. hat için toplam 48 adet vagona

sahiptir. Bugün 6,5 km. ilave hat için 30 adet klimalı Bombardier K500 aracının ise 6,4 milyon YTL/adet bedelden alınmakta olduğu belirtilmektedir. Öncelikle vagon sayısının belirlenmesindeki bilimsel kriterler kamuoyuna açıklanmalıdır. Ayrıca TÜVASAŞ'da çok daha ucuza, en azından iç giydirme işlemleri yapılabilecek vagonların, tamamen yurtdışında yaptırılarak ithal edilmesi, böylelikle vagonların çok daha pahalıya mal olması, ayrıca irdelenmelidir. Öte yandan tamamen ithal vagon fiyatları ülkeler ve projeler bazında incelendiğinde karşımıza aşağıdaki tablo çıkmaktadır.

KARŞILAŞTIRMALI vagon FİYATLARI (Dünya örnekleri)**Bombardier - Bursa K500 vagon fiyatı (2008)**

30 adet 94 milyon Euro (3.13 milyon Euro/adet)

Bombardier - Köln K5000 fiyat (2001)

55 adedi 170 milyon DEM (1.56 milyon Euro/adet)

Bombardier - Manchester K5000 fiyat (2007)

2 milyon paund/adet (2,5 milyon Euro/adet)

Bombardier - İstanbul Flexity Fiyat (2002)

55 adedi 86 milyon Euro (1.56 milyon Euro/adet)

Alstom - İstanbul Fiyat (2007) Metro vagonları

68 adedi 78.132 milyon Euro (1.149 milyon Euro/adet)

Alstom - İstanbul Fiyat (2007) Tramvay araçları

30 adedi 61.335 milyon Euro (2.04 milyon Euro/adet)

Sonuç olarak Bursa kamuoyu önünde, Bursa Büyükşehir Belediyesi yetkililerine soruyoruz;

Bursaray sisteminde kullanılmak üzere yapılan ve bombardier firması lehine sonuçlanan vagon ihalesinde;

İhaleye kaç firma katılmıştır;

Firmaların vermiş oldukları teklif bedelleri ve şartları;

Alınacak vagonların teknik özellikleri ile bombardier firması ile yapılan sözleşme örnekleri nasıldır.

20 Eylül 2008 de MMO basın açıklamasında sorduğu ancak yanıt alamadığı soruları Bursa İKK olarak yanıt almak üzere bir kez daha soruyoruz Son 10 yılda Avrupa pazarında makina-ekipman fiyatlarında en fazla yüzde 30 artış olduğu belirtilirken, pazarın fiyat artışları göz önünde tutulsa dahi, bugünkü fiyatın 1997 fiyatlarının yaklaşık 3 katı olmasının nedenleri nedir? Bu fark sadece vagonların klimalı olmasıyla açıklanabilir mi? Yurt dışından borçlanılarak yapılan bu yatırımda hangi tasarruf önlemleri alınmıştır?

1) Neden yurt dışında, ulusal geliri Türkiye'den kat kat fazla olan ülkeler, daha ucuz vagon kullanmaktadır? Neden İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin vagonları Bursa'dan ucuzdur?

2) 6.5 kilometrelik Uludağ Üniversitesi hattında, birim maliyeti yükselten yeraltından geçecek bölümün, 800 metre gibi çok kısa bir mesafe olmasına karşın, daha önce bitirilen ve uzun yeraltı geçişleri gerektiren etaplara oranla, fiyatın bu kadar yükselmesinin nedenleri nedir?