7/5433

T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı
ANKARA

SÜRELİ
....../...../2002
11 ŞUBAT 2002

SAYI : B.09.0.APK.0.22.00.00.17/264
KONU : Ankara Milletvekili M. Zeki ÇELİK ve
Bursa Milletvekili Ertuğrul YALÇINBAYIR'ın
Yazılı Soru Önergeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ : 04.01.2002 tarih ve KAN.KAR.MD: A.01.0.GNS.0.10.00.02-12751 sayılı yazınız.

İlgi yazınız ekinde alınan Ankara Milletvekili M. Zeki ÇELİK ve Bursa Milletvekili Ertuğrul YALÇINBAYIR'ın, çeşitli konularda Bakanlığımıza yönelttikleri T.B.M.M. **7/5433, 7/5438, 7/5439 ve 7/5440** Esas sayılı yazılı soru önergeleri incelenmiş olup, cevapları ekte sunulmuştur.

Bilginizi ve gereğini arz ederim.

Prof. Dr. Abdülkadir AKCAN
Bakan

EKLER :
Ek –1 Cevap Yazısı (5 adet –11 sayfa)

7/5433

ANKARA MİLLETVEKİLİ SAYIN
M.ZEKİ ÇELİK'İN, T.B.M.M.
7/5433 ESAS SAYILI YAZILI
SORU ÖNERGESİNE DAİR
SORULAR VE CEVAPLARI

SORULAR:

1- Bolu Tüneli ne zaman ihale edilmiştir?
2- Keşif bedeli nedir?
3- Bitim tarihi nedir?
4- İhale bedeli nedir?
5- Şu ana kadar ödenen para nedir?
6- Depremden sonra Bolu Tüneli'nin zarar görmediği açıklanmış ancak sonradan belli kesimlerinde çökme nedeni ile toprak dolduğu ifade edilmişti. Şimdi ise tünelin Bay-pas yapılacağı ifade edilmektedir.
a- Tünel kısmının ne kadarı kullanılacaktır?
b- Tünelin bay pas yapılacağı bölümün güzergahı nedir, bir şema ile işaretlenerek izah edebilir misiniz?
c- Yeni durumda yol kısalacağı söylenmektedir. Tünel Bay-pas yapılacağına göre nasıl kısalacaktır? Bunun teknik izahı nedir?
d- Bay-pas yapılması halinde tünel maliyeti nasıl düşecektir?
e- Dünyada Tünellerin maliyet fiyatları nedir? Karşılaştırmalı bir tablo halinde verilirse bizim tünelin maliyeti ne tutmaktadır?

CEVAPLAR:

1- Gümüşova-Gerede Otoyolu İnşaatı Sözleşmesi, Gümüşova-Kaynaşlı (Kısım-1) ve Yumrukaya-Gerede (Kısım-3) arasını kapsayacak şekilde 29 Ocak 1987 tarihinde imzalanmıştır. Bilahare Kaynaşlı-Yumrukaya (Kısım-2 Bolu Dağı Geçişi) kesimi inşaatı 19 Ocak 1990 tarihinde yapılan ek sözleşme ile Gümüşova-Gerede Otoyolu Projesine ilave edilmiştir. Bolu Tüneli, 24 km. uzunluğundaki Bolu Dağı Geçişi'nin (Kısım-2) bir parçasıdır.

2- Kısım-2 Revize Keşif Bedeli 570 500 000 ABD Doları +Eskalasyon+KDV'dir. Bu Keşif içerisindeki Bolu Tüneli'nin payı ise 196 281 727 ABD Doları+Eskalasyon+KDV'dir.

3- Bolu Dağı Geçişi'nin en son onaylı süre uzatımına göre bitim tarihi 18.02.2004'dür.

4- Kısım-2 İhale Bedeli 277 189 670 ABD Doları+Eskalasyon+KDV'dir. Bu Keşif içerisindeki Bolu Tüneli'nin payı ise 137 460 000 ABD Doları+Eskalasyon+KDV'dir.

5- Bolu Dağı Geçişi için (Bolu Tüneli Dahil) bugüne kadar ödenen para;

./..

Sözleşme Fiyatları ile	323 538 330 ABD Doları
Eskalasyon	97 509 070 ABD Doları
KDV	62 888 179 ABD Doları
Ara Toplam	**483 935 572 ABD Doları**
Terk edilen kısım için Sigorta Şirketinden Alınan tazminat	70 120 604 ABD Doları
Toplam Net Harcama	**413 814 968 ABD Doları**

Sadece Bolu Tüneli için ödenen para;

Sözleşme Fiyatları ile	115 851 192 ABD Doları
Eskalasyon	31 659 653 ABD Doları
KDV	22 032 409 ABD Doları
Ara Toplam	**169 543 254 ABD Doları**
Terk edilen kısım için Sigorta Şirketinden Alınan tazminat	56 817 417 ABD Doları
Toplam Net Harcama	**112 725 837 ABD Doları**

6- Bolu Tüneli'nin inşaatı tamamlanan kesimlerinde, Deprem dolayısıyla hiçbir hasar meydana gelmemiştir. Fakat, Tünelin Elmalık girişindeki inşaat halindeki kesiminde göçük meydana gelmiş ve durum depremin meydana geldiği ilk günden itibaren kamuoyuna duyurulmuştur. Bu amaçla, 19 Kasım 1999 günü (depremden 1 hafta sonra) Karayolları Genel Müdürlüğünde bir basın toplantısı yapılmış ve aynı gün basın mensupları Bolu Tüneli'ne götürülerek, yerinde incelenmesi ve yayın için görüntü alınması sağlanmıştır.Ancak, konuyu basın ve yayın organlarınca yeteri kadar sansasyonel bulunmadığından görüntülü ve yazılı medyada gerektiği ölçüde yer verilmemiştir.

Tünelin by-pass yapılması ise; göçen kısmın yeniden açılmasının gerek zaman, gerek teknik zorluklar ve gerekse İdare'ye getireceği büyük ilave masrafların dezavantajlı olması nedeniyle alınmış zorunlu bir karardır.

a- Tünelin sadece Elmalık girişindeki 700 m.'lik bölümü terkedilmiş olup, Asarsuyu kesimindeki sağ tüpte 1680 m. ve sol tüpte 1727 m. uzunluğundaki bölümleri kullanılacaktır.
b- By-pass güzergahının şeması ekte yer almaktadır.
c- By-pass güzergahı ile tünel boyu kısalmış, açıktan geçen yolun boyu ise uzamış olup, kısalma ve uzama boyları ekteki şemada gösterilmiştir.
d- By-pass, güzergahta, inşaat maliyeti yüksek olan tünel kesiminin boyunu kısaltmakta, inşaat maliyeti düşük olan tünel dışındaki yol kesiminin boyunu uzatmaktadır. Bu durumda, toplam maliyette azalma olmaktadır.

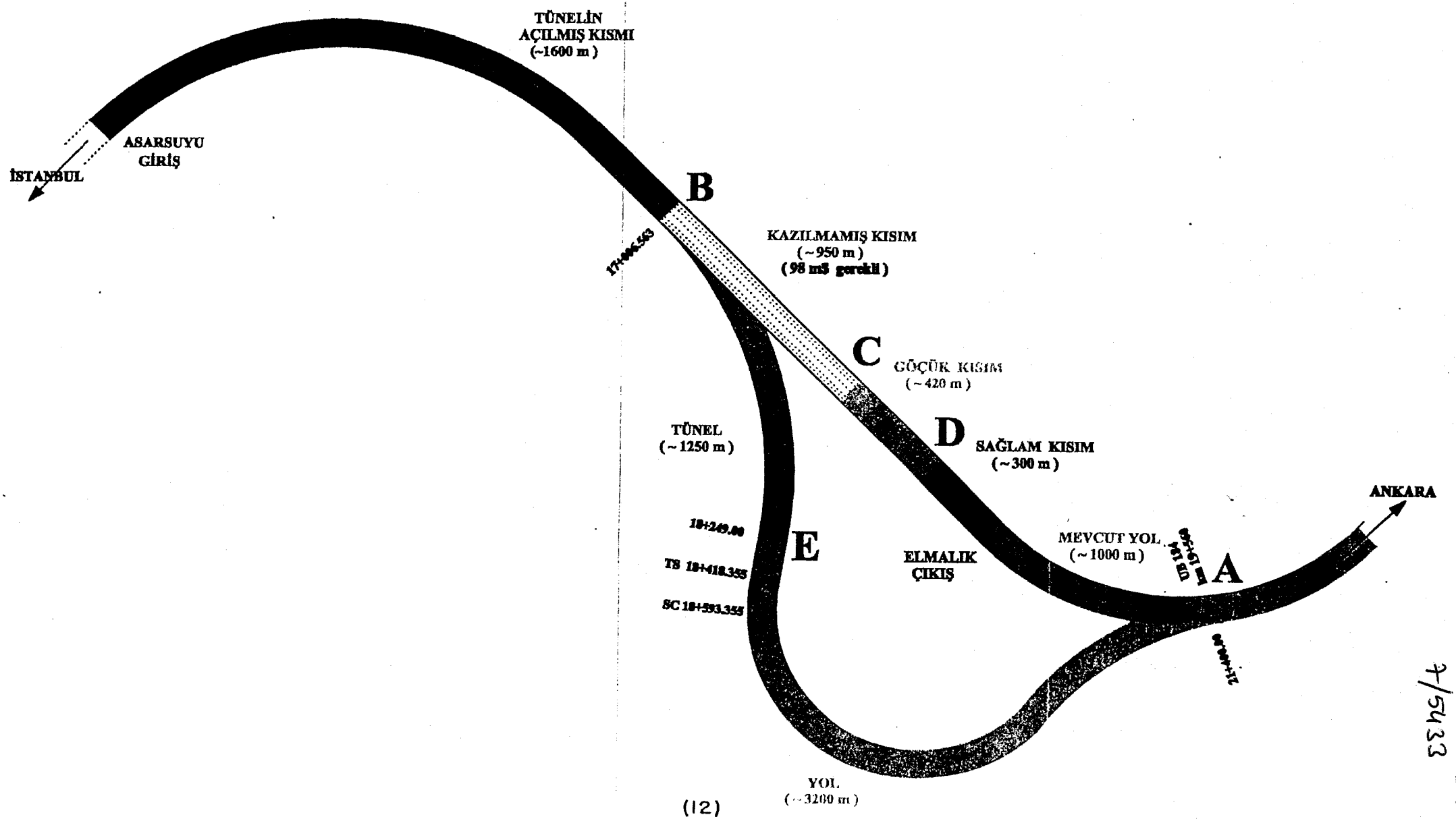
e- Tünel maliyetleri; tünellerin kesit alanları, zemin şartları ile büyük oranlarda değişmektedir. Tünel kesit alanları büyüdükçe inşaat maliyeti büyük ölçüde artırmakta (yaklaşık alanların karelerinin oranı ölçüsünde) zemin şartları da tünel maliyetini büyük miktarda değiştirmektedir. (kil zeminde açılan bir tünelin maliyeti kaya zeminde açılan bir tünelin maliyetinin iki katından daha fazla olabilir). Dolayısıyla maliyet karşılaştırması yapabilmek için tünel kesit alanlarının ve zemin şartlarının aynı olması gerekir. Ancak kesin bir karşılaştırma isteniyor ise;

Manş Tüneli (Kesit alanı 98 m2)	= 122 000 ABD Doları/m
İzmir Metrosu Tüneli (Kesit alanı 69 m2)	= 30 000 ABD Doları/m
Mekke Tünelleri (Kesit alanı 150 m2)	= 33 500 ABD Doları/m
İstanbul Metrosu Tüneli (Kesit alanı 28 m2)	= 10 200 ABD Doları/m
Bolu Tüneli (Kesit alanı 210 m2)	= 38 900 ABD Doları/m

Not: Yukarıdaki belgelere her türlü fiyat ve masraflar dahil olup, vergiler hariçtir.

Bu açıklamadan anlaşılacağı gibi tünel maliyetleri arasında belli bir oran yoktur. Bunun nedeni de, yukarıda belirtildiği şekilde tünellerin kesit alanlarının ve zemin şartlarının birbirleri ile farklılık göstermesidir.

BOLU DAĞI TÜNELİ BY-PASS GÜZERGAHI



7/5433