

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
AraŖtırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu BaŖkanlıĐı

7/2635

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-844-23851
KONU : İzmir Milletvekili
Sayın Erdal KARADEMİR'in
yazılı soru önergesi.

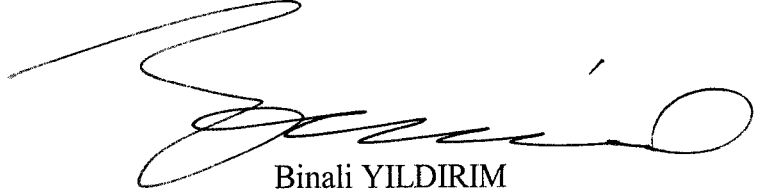
23 HAZİRAN 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İLGİ: TBMM BaŖkanlıĐının 20.05.200 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-5668 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Erdal KARADEMİR'in 7/2635-5679 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

E.K.:

1 Cevap formu(6 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐına
BaŖbakanlıĐa

İZMİR MÜLLETVEKİLİ SAYIN ERDAL KARADEMİR'İN 7/2635-5679 SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

09.05.2004 günü Başbakan Sayın R. Tayyip ERDOĞAN tarafından "Marmaray" projesinin temeli atılmış ve proje hakkında açıklamalarda bulunulmuştur. Sayın Başbakan tarafından yapılan açıklamada, Marmaray'ın "Türkiye için öneme haiz bir proje değil, aynı zamanda yüzyılın projesi" olduğu ifade edilmiştir.

Bu anlamda,

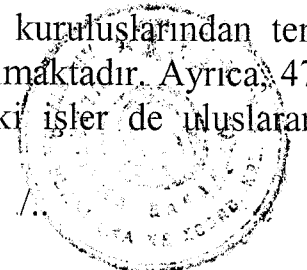
SORU 1-Daha önce, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından ayrı olarak projelendirilen Boğaz tüp projesinin Ulaştırma Bakanlığınca durdurulduğu doğrumudur? Doğru ise nedenleri nelerdir? Durdurulmasındaki gerekçeler bugün için de devam etmekte midir?

CEVAP 1-Sayın Başbakanımız tarafından ifade edildiği üzere, Boğaz Tüp Geçiş Projesi sadece İstanbul ve Ülkemiz için değil aynı zamanda Avrupa'yı Asya'ya Demiryolu ile kesintisiz bağlayacak olması nedeniyle uluslararası nitelikte bir projedir. Ulaştırma sektörüne sağlayacağı katkılar yanında özellikleri itibariyle de ülkemiz açısından ayrı bir öneme sahiptir. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1995 yılında Boğaz Tüp Geçiş Projesi hazırlanmış ve DLH İnşaatı Genel Müdürlüğünün birikimlerinden de yararlanmak isteği ile 17.07.1995 tarihinde Bakanlığımıza müracaatta bulunulmuştur. Zamanın Ulaştırma Bakanlığı yetkililerince yapılan değerlendirmeler sonucunda Bakanlığımızın teşkilat ve görevleri ile ilgili 3348 Sayılı Kanun'un 9. maddesindeki sorumluluk ve yetkiye istinaden, projenin Bakanlığımız DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü sorumluluğunda yürütüleceği ifade edilerek İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığına yazılan 03.08.1995 tarihli yazı ile uygun görüş verilmemiştir.

SORU 2-63 kilometre uzunluğundaki Banliyö hatlarının üç hatta çıkarılarak yüzeysel metroya dönüştürülmesi inşaatının maliyet tahmini 700 milyon dolar, 13.3 kilometrelik delme ve batırma tüp tünelin maliyetinin 800 milyon dolar olduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte, hem batırma tüp tünel yabancıların ağır bastığı konsorsiyumun sorumluluğunda olacak ve hem de bu miktarın çok büyük bir kısmı yaklaşık 300 milyon doları batırma tüp tünelin inşa maliyeti olarak yurt dışına kaydırılacağı ifade edilmektedir. Böylesi bir durumda "güney tüp geçit" projesinin büyük ölçüde dışa bağımlı olduğunu söylemek mümkün müdür?

CEVAP 2-Batırma tüplerin imalatı; Tuzla Tersaneleri bitişiğindeki Bakanlığımız DLH İnşaatı Genel Müdürlüğüne bağlı Makine İkmal Baş Mühendisliğinde müteahhit tarafından gerçekleştirilecek olup, tüp imalatının kontrollük hizmetleri ile malzeme ve işçilik gibi alımları ülkemizden temin edilecektir.

Bu nitelik ve büyüklükteki projeler, her zaman ulusal ve uluslararası ortaklıklarla yürütüldüğü malumlarıdır. Uluslararası finans kuruluşlarından temin edilen kredilerle yapılacak işler, uluslararası ihalelere açık olmaktadır. Ayrıca 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na göre eşik değerin üzerindeki işler de uluslararası firmaların katılımına açık olunmasını gerektirmektedir.



SORU 3-Tüp geçidinde, çok daha ucuz ve yerli istihdamı öne çıkaran, dünyanın en güvenli tünel tipi olan, yapımı daha kısa, basit ve ekonomik “delme tünel” alternatifine hayat hakkı niçin tanınmamıştır? Ulaştırma Bakanlığınızın batırma tüneline ısrar etmesinin amacı nedir?

CEVAP 3-Delme tünellerin yapımının daha ucuz olduğu görüşü yaygın olsa bile; tünelin üst kısmının uygun bir zemin tabakasıyla kapatılmasını sağlamak için delme tünelin inşaatının daha derinde yapılması gerekmektedir. Böyle bir derinlik trenlerin işletimi için gerekli olan enerji maliyetini artıracak gibi, Delme Tünelin yaklaşım tünellerinin de daha uzun olmasını gerektirdiğinden proje maliyetini artıracaktır.

Bundan dolayı, dikkate alınması gereken husus, en ucuza mal olan tüneli inşa etmekten ziyade tünelin işletimi süresince de en düşük maliyeti göz önünde bulundurarak tünel tipini seçmektir.

Yapılan tünel tercihinin anlaşılabilmesi amacıyla, Boğaz Geçişi için kabul edilebilir tünel çeşitleri ve teknikleri değerlendirmek için kullanılan bazı temel ilkelerle ilgili detay bilgiler aşağıda açıklanmaktadır.

A-Tercih edilen teknik ve tünel tipinin değerlendirilmesi “karşılaştırmalı yaklaşıma” dayandırılmıştır. Karşılaştırma yapılırken, maliyet, etkinlik, potansiyel güzergahlar, inşaat aşamasındaki güvenlik, işletim aşamasındaki güvenlik, yapım süresi ve çevresel durum gibi tüm faktörlerin değerlendirilmesini gerektirmiştir.

B-Batırma Tünele alternatif çözüm olarak Boğazın altına delme tünel yapma olasılığı düşünülmüştür. Değerlendirmeler sonucu, Projenin genelinde belirtilen güvenlik gereksinimlerini karşılayabilecek delme tünelin teknik olarak yapılabileceği görülmüştür. Bu iki tünel tipinin avantajları ve dezavantajları açıkça belirlenmiş olup, bir karşılaştırma yapıldığında Batırma Tünel daha rasyonel çözüm olacağı sonucuna varıldığından bu yönde bir tercihte bulunulmuştur. .

Alan Kullanımı ve Maliyet: Boğaz tünelinin toplam gereksinimlerini karşılamak için yaklaşık 14 metrelik bir çap’a ihtiyaç duyulacaktır. Ancak, böyle bir çap Delme Tünelinin düşey güzergahının, Batırma Tüneli için planlanmış güzergahın 20 metre daha derinde olmasını gerektirecektir. Çünkü tüplerin üzerindeki minimum toprak örtüsü çapın 1.2 katı olması gerektiğinden, Boğazın her iki yakasında planlanan istasyonların da yaklaşık olarak 20 metre daha aşağıda yapılması gerekecektir. Bundan dolayı da, Boğaz’ın altındaki maksimum delme tünelin derinliği yaklaşık olarak 70 metre olacaktır.

Enerji, Çevresel Etki ve Maliyet: Projenin ekonomik ömrü 100 seneden daha az değildir. Günlük bir milyondan fazla insan Boğazı banliyö trenleriyle geçecek, çok büyük sayıda yük trenleri ile şehirlerarası trenler de tüneli kullanacaktır. Delme Tünelin daha derinde olmasının getireceği yüksek enerji maliyetleri zamanla azalsa da, 100 senelik bir zaman zarfında böyle bir enerji gideri Marmaray Projesinin uzun vadede gerçekleştirmeyi planladığı çevresel pozitif etkilere zarar verecektir.

Kilometre Birim Maliyeti: Farklı iki çözümle ilgili olarak yapılacak olan karşılaştırma, sadece gerçekleştirilen projeler ve mevcut ihalelerin deneyimlerinden elde edilen tahminlere dayandırılabilir. Bu da, sadece teknik açıdan eşit özelliklere sahip iki geçiş hakkında karşılaşılabilecek zorluklarla ilgili benzerliklerin karşılaştırılmasıyla yapılabilir.

Demiryolu Boğaz Geçişi Projesi, Bolu Tüneli veya Batırma Tünele benzer tünellerden ziyade, teknik açıdan Tokyo Bay Geçişine eş özellikler taşımaktadır. Tokyo Bay Geçişinde kullanılan 14 metrelik bir delme tünelin kilometre başına düşen fiyatı 250 Milyon ABD Dolarıdır. Boğaz Demiryolu Geçişinde de aynı Delme Tünel kullanılacak olsaydı, kilometre maliyeti 250 Milyon ABD Doları olacaktı. Planlanan Batırma Tünelin kilometre başına düşen fiyatı ise yaklaşık 140 Milyon ABD Dolarıdır. Delme Tünelin, Batırma Tünelinden daha ucuza mal olacağı varsayımı görüldüğü gibi doğru bir varsayım değildir.

İstihdam Yaratma: Delme Tünel inşaatında, batırma tünelden daha fazla sayıda vatandaşımızın istihdam edilebileceği varsayılmaktadır. Oysa; delme tüneller, çok komplike tünel delme makineleri kullanan çok az sayıda yüksek eğitimli fertler tarafından gerçekleştirilmekte, batırma tüneller ise çelik ve betondan oluşan bir yapı olup, üretimi de alışılmış ağır inşaat mühendisliği işlerinin üretimine benzediğinden, dolaylı ve direkt istihdam yaratma özelliği daha fazladır.

Sonuç olarak, Delme Tünel inşaatının daha kısa, daha kolay ve daha ekonomik olduğu görüşü yaygın olarak öne sürülse de, yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı batırma tünel Boğaz Geçişinde daha rasyonel çözüm olarak öne çıkmış ve tercih edilmiştir. Tercih kriterlerinde enerji maliyetleri de göz önünde bulundurulmuştur.

Batırma Tünelin, daha zor ve riske daha meyilli olmasına rağmen, proje açısından daha az risk taşıdığı uzmanların görüşüdür. Batırma ve çekme aşamasında, bir elementin kaybı çok ciddi bir kaza olarak adlandırılabilir. Ancak, projenin buna bağlı olarak gecikmesi aylar nispetinde olacaktır. Delme tünelde TBM (Tunnel Boring Machine) (Tünel Delme Makinası)'ın Boğaz altında saplanıp kalması veya delme tüneli su basması ise projenin tamamlanmasını muhtemelen engelleyecektir.

SORU 4-Kendi ülkesine gelince hem ucuz, hem inşaat süresi, hem de güvence nedenleri ile delme tüneli tercih eden Japonya'nın İstanbul'da önerilen batırma tüneli onaylamasının sebebi nedir?

CEVAP 4-Mühendislik tekniğinde karşılaşılabilecek problemlere farklı alternatif çözümlerden birinin seçilmesi, her yerde olduğu gibi Japonya'da da fiziksel kısıtlamalar ve maliyet faktörüne bağlıdır. Ancak, her yerde olduğu gibi Japonya da bu kararları ulusal stratejik bir unsur olarak ortaya koyabilir. Örnek olarak Delme Tünel gibi belirli bir inşaat metodunu geliştirmek ve teknik açıdan üstünlük sağlamak amacıyla teşvik edilmiş olabilir. Zira, Delme Tünelinin yapımı için çok komplike tünel delme makineleri gibi çok yüksek maliyetli donanımlar kullanılmayı gerektirmektedir.

SORU 5-İhale işlemi gerçekleştirildikten ve kazanan firma açıklandıktan sonra projede yapılan değişiklik yasalara uygun mudur? Bu değişiklikler nelerdir? Pazarlık adı altında, ihale sonrası yapılan bu değişiklik haksız rekabet içermekte midir? Bu konuda ihaleye katılan diğer firmalardan itiraz gelmiş midir? Gelmemiş ise nedenini neye bağlıyorsunuz?

CEVAP 5-İhale işlemi JBIC Guidelines ve ihale şartnamesindeki hükümler çerçevesinde gerçekleştirildikten sonra, proje bedelinde indirim sağlamak amacıyla proje kapsamında indirim yapılmıştır. Bu değişiklik işlemi, açık şekilde ve projeyi finanse eden uluslararası finans kuruluşlarıyla sağlanan tam bir mutabakatla gerçekleştirilmiştir. Değişiklikler inşaat sözleşmesinde detaylı olarak açıklandığından, hukuka aykırılık söz konusu değildir. Kapsamdaki indirim ve sonraki görüşmeler haksız rekabet içermemektedir. İhale işlemleri ile ilgili hiçbir itiraz olmamıştır.

Ancak en yüksek teklif sahibi katılımcı; açıklık anlamında, ihale prosedürünün uluslararası rekabet ihale prosedüründen, ulusal pazarlık usulü açık antlaşma prosedürüne çevirmek için teklifte bulunmuştur. İhale açılıp fiyatlar belirlendikten sonra, en yüksek teklif sahibi tarafından önerilen bu değişiklik, ihale şartnamesine aykırı olduğundan kabul edilmemiştir.

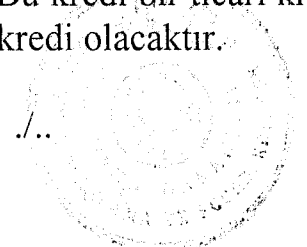
SORU 6-Bogaz Tüp Geçit inşasının maliyetinin (yaklaşık 800 milyon dolar) 1/8'inin kredisi Japonlar tarafından verilmiş olup, ayrıca bu 100 milyon dolarlık kredinin bir kısmının da Müşavirlik hizmetleri için ayrıldığı belirtilmektedir. Buna rağmen Japonların, kredinin tamamını kendileri vermiş gibi bütün şartları kendilerinin belirlemesini nasıl değerlendiriyorsunuz?

CEVAP 6-1999 yılında Hazineimiz ile Japon Hazinesi arasında TK-P15 sayılı ikraz anlaşması imzalanmış olup, bu ikili anlaşma ile ihale kanunu dışına çıkmıştır. İhale koşulları da ihale kanununa göre değil, bu anlaşmanın eki olan "JBIC Guidelines" klavuzuna göre belirlenmiştir. JBIC tarafından sağlanan kredi, çok düşük faiz oranı ve uzatılmış vade süresiyle çok uygun kredidir. JBIC'in, mevcut kredi şartları ile bütün projeyi kredilendirmesi görüşmeleri devam etmektedir.

Öte yandan, ihale ve işle ilgili bütün şartlar Japonlar tarafından belirlenmiş olmayıp, yukarıda açıklandığı üzere JBIC Guidelines de belirtilen ilkeler çerçevesinde karşılıklı sağlanan mutabakat yoluyla gerçekleştirilmektedir.

SORU 7-Delme ve batırma tüp geçiş inşasının kredinin geri kalanının nasıl temin edileceği belirlenmiş midir? Geri kalan kredi için şartlar aynı olacak mıdır, olmayacaksa kamuoyu niçin yanıtılmaktadır?

CEVAP 7-Kredinin ikinci bölümü şu günlerde düzenlenmekte olup, şartların ilk bölümünden farklı olmamasına özen gösterilmektedir. Bu kredi bir ticari kredi olmayıp, "Soft Loan" tabir edilen uzun vadeli ve düşük faizli kredi olacaktır.



SORU 8-Bilindiği gibi “batırma t p t nelin” maliyeti y ksektir. Bununla birlikte, batırma t p t neli inŖa edebilecek tecr be, bilgi ve ekipman d nyada baŖlica     lkede Japonya, Amerika ve Hollanda’da vardır. Dolayısı ile, yurt dıŖından bor lanarak elde edilen 300 milyon doların hemen hemen tamamı tekrar yurt dıŖına  ıkacaktır. Halbuki, delme t neli tercih edilmiŖ olsa idi T p ge iŖ dođrudan T rk m teahh tl r  tarafından inŖa edilebilecek, hem dıŖ bor  y k m z yaklaŖık 5 kat azalmıŖ olacak, hem de bu paranın tamamı yurt i inde kalmıŖ olacaktı. Bu anlamda, se miŖ olduđunuz y ntemin “T rk ekonomisine ve T rk inŖaat sekt r ne” zarar verdiđini d Ŗ n yor musunuz?

CEVAP 8-Maliyetle ilgili bu gibi varsayımlar, yukarıda 3. sorunun cevabında a ıklanđıđı gibi kesinlikle dođru olmayıp, ilk yapım maliyetleri dikkate alındıđı kadar iŖletim maliyetlerinin de dikkate alınması gerekmektedir. Projenin T rk Ekonomisine ve T rk InŖaat Sekt r ne zarar vermesi s z konusu olmayıp, aksine bu proje T rk InŖaat Sekt r n   eŖitli alanlarda g  lendirecektir. Bunlardan bazıları g venlik y netimi, yeni yapının tekniklerinin tanıtılması ve kalite kontrol d r. Bu t r s ylentiler, yaklaŖık olarak 70 metrelik, sabit hidrostatik basıncılı, geniŖ  aplı demiryolu t nelinin, Bođaz altına delinmesi ile benzer bir t nelin daha az zahmetli Ŗartlar altında delinmesinin, niteliksel ve niceliksel olarak eŖitmiŖ gibi  ng ren yanlıŖ bir varsayımdan kaynaklanmaktadır.

SORU 9-Bu g ne kadar yabancı firmaların batırma t p t nelleri, hep sıđ g l ve k rfezlerde inŖa ettikleri belirtilmektedir. Bođaz’ın ters akıntılı ve t rb lanslı sularında batırma t p t nelin inŖaatının risk i erdiđini d Ŗ n yor musunuz? Bunun i in bir  nlem alınmıŖ mıdır?

CEVAP 9-T m InŖaat Projeleri risk ve tehlike i erdiđi gibi, Marmaray Projesinin inŖaatı da risk taŖımakta olup, t neli inŖa edenler i in de tehlike i ermektedir. Bu nedenle, gerekli risk analizleri yapılarak bu riskleri karŖılayabilecek ulusal ve uluslararası deneyime sahip firmalarla  alıŖılmaktadır. Japonya, inŖaat iŖlerinde d nyada en iyi g venlik siciline sahip  lkedir. Bunun i in gerekli b t n  nlemler Ŗartnamelerle belirlenmiŖ olup, titizle uygulanacaktır.

SORU 10-Bu kadar y ksek yolcu kapasitesine sahip bu proje, ni in Yap-İŖlet-Devret modeli ile yapılması d Ŗ n lmemiŖtir?

CEVAP 10-Altyapı Projelerinin ger ekleŖtirilmesinde uygulanacak model se ilirken bir dizi projeksiyon yapılarak karŖılaŖtırmalarda bulunmaktadır.  zel iŖletmeden elde edilecek verim, tesisin kamu eliyle iŖletmesiyle karŖılaŖtırıldıđında,  zel iŖletmenin koyduđu sermayenin artan maliyetine ek olarak, tesis iŖletmesinin  n g r lecek en kısa s rede kara ge mesi halinde, Yap-İŖlet-Devret modeli ekonomik olarak anlam kazanır ve tercih edilir. Yap-İŖlet-Devret modeli, bu Ŗartı sađlamadıđı takdirde tercih edilmemektedir.

Boğaz Tüp Geçiş Projesinin inşaat süresinin uzun olması, özel firmaların finansman maliyetinde uzun vadede ciddi yükler getirmekte ve projenin başabaş noktasını uzatmaktadır. Yapılan hesaplamalarda, verilecek garantiler açısından Yap-İşlet-Devret Modelinin, Kamu yükünü uzun vadede artırdığı görülmüştür. Yapılan bu çalışmalardan sonra, TCDD'ye işletme açısından fayda sağlamayacağı anlaşıldığından, Yap-İşlet-Devret modelinin bu projeye uygun olmadığı sonucuna varılmıştır.

