

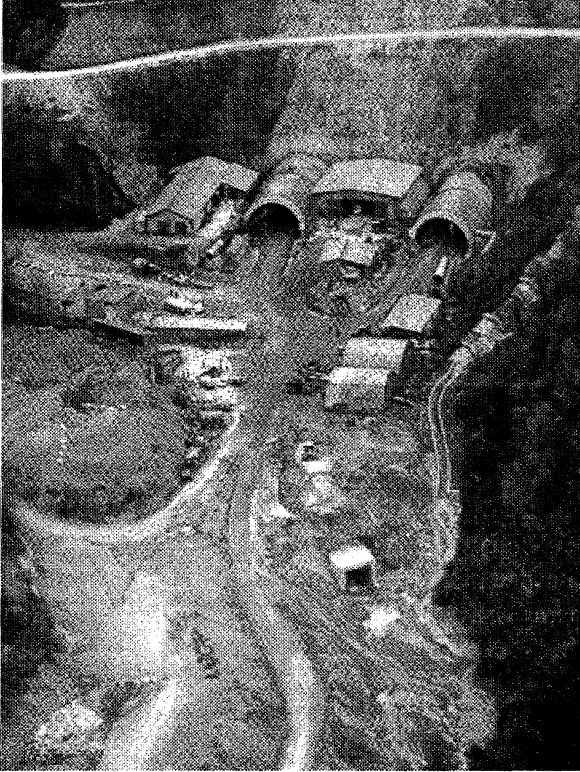
## BOLUDAĞI TÜNELİNDE SON TANGO !!!!

Odamız BTK Başkanı Doç. Dr. İlyas YILMAZER ve Odamız Başkanı Aydın ÇELEBİ 7 Kasım 2001 tarihinde JMÖ Kadri Esentürk Toplantı Salonu'nda Bolu Tünelinde yaşanan son gelişmeleri değerlendiren bir basın açıklaması yapmışlardır.

1985 yılında gündeme geldiğinden beri kamu oyunda pek çok yönü ile tartışma konusu olan 454 km. uzunluğundaki Ankara-İstanbul Otoyol Projesi-, son yıllarda Bolu Dağı geçişi/tünel ve viyadükler ekseninde tartışılmaya başlanmıştır.,

Son günlerde en üst düzey yetkililerinin aracılığı ile Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından dile getirilen ve medyada da yer bulan açıklamaların ne anlama geldiğinin kamu oyu tarafından daha iyi anlaşılabilmesi'amacı ile 16 yılı aşkın tartışmalara ilişkin bazı önemli ayrıntıları bir kez daha anımsatma gerekiyor,

Odamız tarafından yer bilimlari verileri ışığı altında; jeolojik ve jeoteknik veriler çerçevesinde henüz kazma-kürek vurulmaksızın projenin zaafiyetleri panel, sempozyum ve açık oturumlarla dile getirilmiş, bu bilgiler en üst düzey yetkili makamlara



belgelerle yazılı olarak iletilmiştir.

Uyanlar yıllarca dikkate alınmadığı gibi, 17 Ağustos 1999 depremi ardından projenin yetkili ağızları tarafından dile getirilen;..'' Bir **deprem** anında ilk **saklanacağım** yer **Bolu Dağı Tünelidir**/' **açıklamasının bilim dışılığı**, - 12 Kasım 1999 depreminde tim çıplaklığı' ile açığa çıkmıştın Yaklaşık 8 ay gecikmeyle ..de olsa 7 Haziran 2000 tarihinde tüneldeki göçmeler ve **viyadüklerdeki** hasarlar yetkililer tarafından itiraf edilmek zorunda kalınmıştır. Dönemin bakam tarafından tüneldeki masrafların 'tamamının sigorta firması tarafından • karşılanacağı söylenmiş olmasına, karşın, yeni bakan sayın Abdülkadir AKÇAN faiz ve gecikme zamları dışında bu güne kadar yapılan .harcamaların 420 milyon dolar olduğu ve sigorta, firmasının ancak 70 milyon dolar ödeyeceğini açıklamıştır.

Yalnızca bu .maliyet açıklamalarındaki tutarsızlıkla bile ilgililerin yetkinlik, deneyimlilik ve dürüstlükleri hakkında yeterli **ipuçlarını** sunmakla birlikte, bu süreçte geniş perspektifli bir bakışla teme! problemlerin altını 'bir kez daha çizmekte yarar' var.

1) Ankara - istanbul Otoyol Projesi, -her şeyden önce devlet yetkilileri tarafından bir anayasal suçun işlendiği süreci •başlatmış olması nedeni ile ilgi çekicidir. Anayasanın 44., ve 45., maddeleri., çığnenerak, Kuzey Anadolu. Fayı tarafından -yaratılan ve birinci sınıf tarım alanı olan ovaların. **250** kilometresi boyunca bu otoyol yerleştirilmişti. Böylece ova katliamı aşamasına girilmiştir., **Buprojenin** en önemli açmazlarından birisi olan bu kıyım yaşama geçirilmiştir:

2) Dünyada başka örneği: olmaksızın. Ankara'nın dört (4) içme suyu barajını olefin ve **parafin türevi kanserojen kimyasallarla** kirleterek kateden otoyol **geçldsinin** hangi mühendislik/planlama ve ekolojik verilere dayandırıldığı sorusunun yanıtı halen ortada durmaktadır.,

3) Henüz tamamlanmamış otoyolda bak imonanın çatışmaları, çoktan başlamış olup,, arazi verilerini yeterince anlayamamaktan kaynaklı bu olumsuzlukların gelecekte de artarak devam edeceğini, öngörmek hiçte zor olmasa gerektir.

**TMMOB** Jeoloji Mühendisleri Odası olarak bu



Otoyol Adı	Tarsus-A dana-Gaziantep, (TAG)	Yüklenici firma adı	Proje firması adı	Devlet adına denetleyen firma	Firmaların Birbirleriyle ilişkisi	İhale tarihi	Sözleşmede imza altına alınan bitirme tarihi	Bitiş tarihi	Gecikme, yıl	Gecikme bedeli, \$	İhale bedeli, \$	Devletin faizleriyle birlikte ödediği, \$	Artış yüzdesi	Dış kredi, \$	Öz kaynaklar, \$	Düşünceler
A					A ve C aynı kişinin	19.3.1987	1992	2001	9	??? ???	360 milyon	> 3.6 milyar	>1000	??? ???	??? ???	

Bu soygun ve talanda firmaların suçu, buna cevaz veren Devlet yetkililerinin yanında solda sıfırdır. Soygun ve talana katılmadan işini yapan firmaları da kutluyoruz. Ancak bura kararı, Devlet bu tabloyu doldurduktan sonra kamuoyu verecektir.

temel tespitlerimizde tariflenen olumsuzlukların çözümü için geliştirilmesi gereken önlemlere ilişkin önerilerimizi kamuoyu ile paylaşmak amacındayız.

Özetlemek gerekirse:

I) Bir otoyolun 250 km.lik bölümünün Kuzey Anadolu Fayı (KAF) boyunca yerleştirilmesi ile, fayı bir noktada ve dik olarak kesecek şekilde geçilmesi arasındaki yaşamsal farkı, yani basit bir fiziksel gerçeğin ayırtlayamayan Bayındırlık Bakanlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü yetkililerinin görevle-rine son verilmesi gerekmektedir. Ancak, bu koşulda kamunun, yani halkımızın kaynaklarının birilerinin değirmenine taşınmasının önüne geçilebilecektir.

II) Ankara-İstanbul arasını 1,5 saate indirecek olan hızlı tren projesi zaman geçirilmeden yaşama geçirilmelidir.

III) Bolu Dağı'na bu günden itibaren bir kuruş dahi harcanmayıp, 25 km uzunluğundaki Bolu Dağı

geçişine bundan sonra harcanacak paranın %80 i ile Ankara-Kocaeli otoyolu, ipekyolu koridoru kulanılarak yaşama geçirilmelidir.

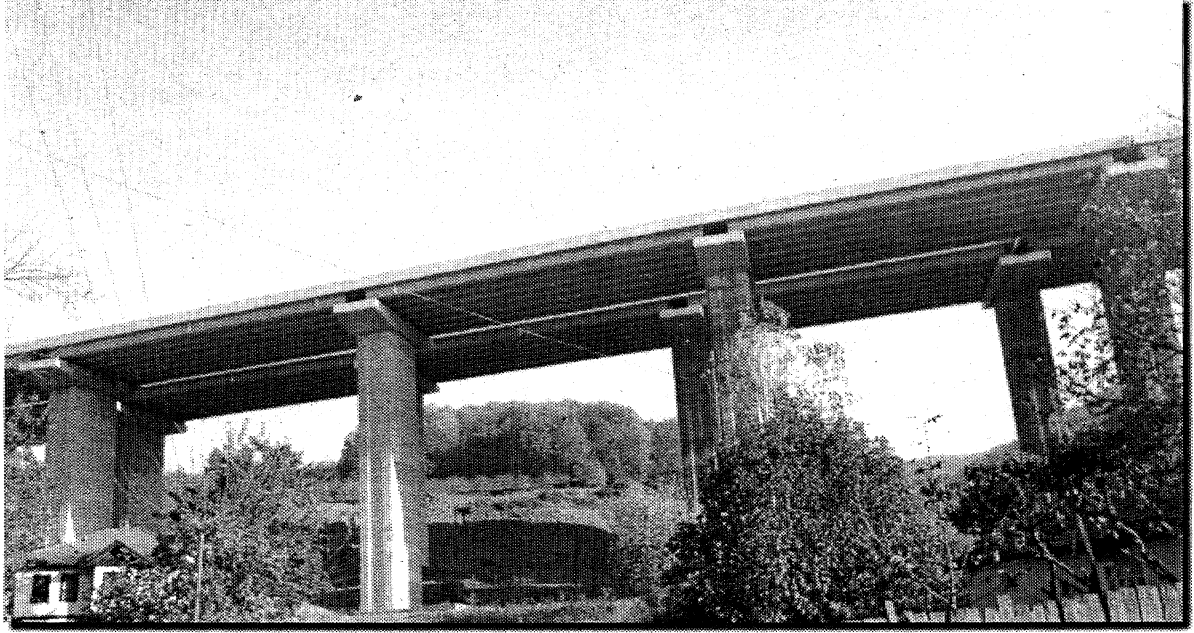
IV) Ankara-Düzce-İstanbul hattındaki ovaları katletmekte olan sanayi tesisleri, ivedilikle Beypazarı-Mudurnu arasında gerçekleştirilecek otoyol ile hızlı tren hattının iki yakasında yer alan bozlak araziye taşınmalıdır (Şek. 1).

V) Bu vesileyle, son 15 yılda otoyol projeleriyle başlatılan ve faturası halka dayatılan soygunun aşağıda örneği sunulan tablolar doldurularak, Devlet tarafından kamuoyuna derhal açıklanması gerekmektedir (Tab. 1-2).

Bu karşılaştırmanın daha bilimsel yapılabilmesi için Laerdal tüneli için nasıl internet sayfasından her türlü bilgiye ulaşabiliyorsak, Türkiye otoyol ve diğer mühendislik projeleri hakkında da sağlıklı bilgilere ulaşabilmeliyiz. Ters durumda; "Saklama hırsız, susturma arsız edersin" özdeyişi yaşama

Tablo 2. Saydamlık ve çağdaşlık örneği.

	Bolu tüneli, Türkiye	Laerdal tüneli, Norveç	Karşılaştırma: Laerdal tüneli
Uzunluğu, km	3.3	24.5	7.4 kat daha uzun
Yapım süresi, yıl	>10	6	2 kat daha kısa
İlerleme, m/gün	<0.9	11.2	12.5 kat daha fazla
Maliyeti, *milyon \$	>800	114	7 kat daha az
Birim maliyeti, \$/km	>141.2	4.6	20 kat daha ucuz
Yer seçimi, -	%100 hatalı	%100 doğru	



geçer. Burada olduğu gibi rakamları ve dönen dolapları alabilmek için verdiğimiz uğraş proje yapmaktan daha zor oluyor. Örnek 1: Gümüşova-Gerede kesiminin (KM.185+000 - 306+000; 121 km) yapım işi 10.10.1986 tarihinde 118.5 ABD dolarına (KAV Dergisi, sayfa 13) Astaldi S.P.A firmasına verilmek üzere Bakan onayına KGM tarafından sunulur ve gerekli onay alınır. 20.10.1986 da kredi ve 29.11.1987 de yapım sözleşmesi imzalanır. Benzer anlaşma KGM A. Coşkunoglu ile Astaldi S.P.A arasında 29 Kasım 1985 günü Ankara'da imzalanmıştır (Doğan, 1994). Daha sonra 19 Ocak 1990 tarihinde, 1994'te tamamlanmak üzere 277.2 milyon \$ a 25 km uzunluğundaki Boludağı geçişi

verilir. Bu rakam faiz ve gecikmeleriyle birlikte 1 milyar doları aşmış ve 2004 yılında bitirilmesi planlanmaktadır. Bakan da halkla alay edencesine "60 milyon dolar da devlete tasarruf ettirdim" diyebiliyor.

Yukarıdaki önerilerin yaşama geçirilmesi koşuluyla gelecek kuşaklarımızın bizdeki emaneti olan ovalarımızı geri kazanabileceğimizi ve devlet eliyle işlenen anayasal suçtan çark edilebileceğini düşünüyoruz. Bu sayede deprem ve trafikten kaynaklı mal ve can kaybının en aza indirilebileceği gibi ulusal kaynaklarımızın bu plan dahilinde daha verimli, kontrollü ve geri dönüşü yüksek bir tercihle kullanılması olası olabilecektir (Tab. 3).

Tablo 3. Bütün bu soygunların altında uluslararası sömürü yatmaktadır.

Ülke	Karayolu	Demiryolu	Deniz, hava, kablo hattı, boru hattı vb..	Kıyı uzunluğumuz (L <sub>k</sub> ): 8833 km Ekvator çizgisi uzunluğunun sadece dörtte biridir. Ulaşımdaya payı < %1.
Türkiye	95	4	1	
ABD ve AT	27	38	35	
<b>Komşumuz Yunanistan'ın Dünya deniz ulaşımındaki payı 100 milyar \$ iken Türkiye'nin payı sadece 8 milyar dolardır. Bu da karayolu taşımacılığının 1/96'sıdır.</b>				
Bu veriler, "Demir yolu komünist ülkelerin bir ulaşım sistemidir." diyen Bakan, Başbakan ve Cumhurbaşkanlarının ülkeyi nasıl ipotek verdiklerini belgelemektedir. Sayın Cumhurbaşkanımızın bu tür çağdışı uygulamalara son verecek yetide olduğu inancımızı korumaktayız.				