

7/1664 -3-

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIđI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

223

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/- 539-10674
KONU : Hatay Milletvekili
Sayın Namık Kemal ATAHAN'ın
soru önergesi

13 NISAN 2000

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŐKANLIđINA

İLGİ: 24.03.2000 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-4853 sayılı yazımız.

Hatay Milletvekili Sayın Namık Kemal ATAHAN'ın 6/274-2753 esas numarasıyla sözlü soru iken 7/1664 esas numarasıyla yazılı soruya çevrilen önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Prof.Dr.Enis ÖKSÜZ
Ulaştırma Bakanı

EK:
✓ Cevap formu (4 Sayfa)

7/1664 -4-
224

**7/1664 ESAS NUMARAYLA YAZILI SORUYA ÇEVİRİLEN HATAY
MİLLETVEKİLİ SAYIN NAMIK KEMAL ATAHAN'IN 6/274-2753 SAYILI
SÖZLÜ SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

SORU:

17 Ağustos 1999, ardından 12 Kasım 1999 tarihlerinde meydana gelen büyük deprem felaketlerinde otoyolların bir kısmı, Ankara-İstanbul arası yokolmuştur.

1- Otoyollar benzeri, yokolma veya hasar görme Devlet Demir Yollarında da olmuş mudur ?

2- DD Yolları hasar görmemiş ise bunun nedenlerinin açıklanmasını,

3-Karayolları yerine toplu ulaşım aracı olan DDY'nin güçlendirilmesi düşünülmektedir ?

CEVAP:

17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen deprem sonucu, Demiryollarımızın Arifiye-Gebze hattında hasarlanma meydana gelmiş, ancak sözkonusu hasarlanmalar TCDD'nin imkanları ile 2 gün içerisinde giderilmiş ve demiryolu trafiğe açılmıştır.

Deprem sonucu; Körfez-Arifiye arasındaki çift hatlı demiryolunun 61 km.'lik kısmı, fay hattının geçtiği noktalarda tamamen hasarlanmış, bu noktalarda mevcut yola 4 metre mesafede servis yolu yapılmak suretiyle hizmetin devamlılığı sağlanmıştır. Daha sonra yapılan çalışmalar sonucu yol tekrar eski platformuna çekilmiştir. Ancak sözkonusu noktaların, olabilecek bir depremde hasar görmemesi için gerekli teknik etüdlere yapılmakta olup, etüd sonuçlarına göre gerekli işlemler yapılacaktır.

Gebze-Körfez arasındaki 29 km.'lik çift hatta da hasarlanma meydana gelmiş olup, bu kesim içinde eleme ve bakım çalışmaları yapılmaktadır.

Deprem sonucu demiryolunda meydana gelen hasar nedeniyle hizmet, düşük hızla da olsa devam etmiştir. Hasarlanan kesimlerde 90-100 km/saat hızla yapılması gereken hizmet, 30 km/saat hızla verilebilmiştir. Dolayısıyla deprem sonucu demiryolunda karayollarında olduğu gibi yok olma şeklinde bir olumsuzluk yaşanmazken, hasarlanma da karayoluna göre çok düşük seviyede olmuştur.

Demiryollarındaki hasarlanmanın az olması; sistemin altyapı özelliğinden kaynaklanmaktadır. Demiryolu platformu (altyapı) daha yüksek basınca göre inşa edilmektedir. Karayolu, otoban da olsa demiryoluna göre daha düşük seviyede basınca göre inşa edildiğinden, deprem veya herhangi bir darbe nedeniyle hasarlanmakta, hatta yok olabilmektedir.

Üstyapı yönünden de durum demiryolu lehinedir. Demiryolunda üstyapı, ray, travers ve balastla bütünleştirilerek sağlam bir yapıda inşa edilmektedir. Karayolu üstyapısı ise, sadece asfalt ve çakılın baskı ile birleştirilmesi suretiyle inşa edilmekte olup, deprem veya inşa süresince uygulanan basınçtan daha şiddetli bir basınca maruz kalması halinde bozulma oluşabilmektedir.

Bilindiği üzere; ulaştırma sistemindeki alt sektörlerin her birinin kendine özgü avantajları bulunmaktadır. Bu özellikler, ülke ulaşım politikasının belirlenmesinde etkili olmaktadır. Ülkemizdeki taşıma talebine göre mevcut demiryolu ağının son derece yetersiz olduğu hepimizin malumudur. Ayrıca mevcut demiryolu ağının geometrik ve fiziki standartları da son derece düşüktür.

Bu durum ülke genelinde taşımacılıktaki demiryolu payının yük taşımacılığında % 7, yolcu taşımacılığında ise % 4 seviyelerine kadar düşmesine neden olmuştur.

Söz konusu bu darboğaz, mevcut şebekenin modernizasyonu ve projelendirilmesi, planlanan hatların gerçekleştirilmesi ile çözülebilecektir.

Bakanlığımızca yürütülmekte olan ve yapılması planlanan projelerin gerçekleştirilmesi ile, yaklaşık 2000 km'lik yeni hat, ulusal demiryolu ağına katılmış olacaktır. Böylece, ülke genelindeki yük ve yolcu taşımacılığının tamamına yakın bir kısmının diğer ulaşım sistemlerine kayması önlenecektir.

Bu amaçla mevcut demiryolu hatlarından 73 km. uzunluğundaki çift hatlı Aliğa-Menemen-Basmane-İzmir (C.Ovası) sinyalizasyon ve elektrifikasyon tesisleri için gerekli sözleşmeler imzalanmıştır.

Ankara-İstanbul mevcut demiryolunun iyileştirilmesi projesi ile ilgili olarak ihaleye çıkmıştır. Bu projenin gerçekleşmesi ile halen 7,5 saat olan yolculuk süresi yaklaşık 4,5 saate inecektir.

Mevcut demiryolu standartlarının yükseltilmesi amacıyla TCDD Genel Müdürlüğünce 1999 yılında 192 km. yol yenilemesi, 52,5 km. takviye pozu, 49 adet makas yenilemesi ve 8.516 adet ray kaynağı gerçekleştirilmiştir. Ayrıca yol yenilemeleri için 32.000 ton ray temin edilmiştir.

Çeken ve çekilen araç parkını modernize etmek ve yeterli düzeye getirmek amacıyla, 1999 yılında 14 adet TVS-2000 tipi yataklı yolcu ve 257 adet sabit semerli cevher vagonu TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü bağlı ortaklıklarında imal edilerek araç parkına katılmıştır.

Yeni demiryolu yapımı kapsamında 1999 yılı yatırım programında yer alan projelerden İzmit Kentiçi Demiryolu Geçişi ikmal edilerek işletmeye açılmış, Gaziantep Kentiçi Raylı Sistem Etüdü ile Saltıkova-Bartın Demiryolu fizibilite etüdü tamamlanmıştır.

2000 yılında ise, önceki yıllardan devam eden;

- Bandırma-Bursa-Osmaneli-Ayazma,
- Çankırı-Çorum-Amasya,
- Van Gölü Kuzey Geçişi

demiryolu etüdü projeleri ve Samsun-İskenderun demiryolu fizibilite etüdü işleri ile ;

inşaatları devam eden Divriği-Sivas (Tecer-Kangal) demiryolu 2. kısım ikmal (Deliktaş Tüneli) inşaatı işlerinin bitirilmesi planlanmıştır.

Ayrıca, Divriği-Sivas (Tecer-Kangal) demiryolu 1. ve 3. kısım inşaatı ile Menemen-Alıağa Çift Hatlı Demiryolu inşaatı işleri üzerindeki çalışmalara hız verilecektir.

1975 yılında planlanan ve 1976 yılında inşaatına başlanan "Ankara-İstanbul (Arifiye-Sincan) yeni demiryolu inşaatı, teknolojideki değişen ve gelişen şartlara göre yeniden ele alınarak değerlendirilecektir.

Öte yandan Asya ile Avrupa'yı birbirine demiryolu geçişi ile bağlayacak olan Boğaz Tüp Tünel Geçişi üzerindeki çalışmalar son safhaya getirilmiş , projenin birinci aşamasının finansmanı için sağlanacak 870 milyon ABD Doları tutarındaki krediye işlerlik kazandıran Hükümetler arası nota teatisi 10 Ağustos 1999 tarihinde gerçekleşmiş olup, projenin birinci aşamasının finansmanı için kredi anlaşması da 17 Eylül 1999 tarihinde Tokyo'da imzalanmıştır. Proje kapsamındaki 70 Milyon ABD Doları bedelli Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri ihalesi için 11 Ekim 1999 tarihinde yeterlik ilanı yapılmıştır.

Ayrıca, 92 km'lik kısmı ülkemiz sınırları içerisinde, 32 km'lik kısmı ise Gürcistan sınırları içerisinde kalan toplam 124 km. uzunluğundaki Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) demiryolu bağlantısı projesi yatırım programına dahil edilmiş olup, Gürcistan tarafına ait kredi sorununun çözülmesini müteakip, ihalesi yapılacaktır.

Diğer taraftan, önümüzdeki 5 yıllık dönemde (2000-2004) toplam 1 katrilyon 846 trilyon TL.lık yatırım yapılması öngörülmüş olup, hazırlanan 5 yıllık program kapsamında ;

- 2.384 km. yolun yenilenmesi,
- 151 km. yeni yol yapılması,
- 132 km. takviye pozu yapımı,
- 1.250 adet demiryolu makası üretilmesi,
- 79.500 adet ray kaynağı yapılması,
- 2.452 km. sinyalizasyon tesisi yapılması,
- 2.559 km. elektrifikasyon tesisi yapılması,
- 16 adet dizel manevra lokomotif üretilmesi,
- 60 adet elektrikli anahat lokomotifinin imal ve temini,
- 32 adet elektrikli banliyö treni temini,
- 5 set yüksek hızlı tren temini,
- 71 adet dizel elektrikli anahat lokomotifini temini,
- 62 adet yolcu vagonu ve 350 adet yük vagonu üretilmesi

programlanmıştır.

Öte yandan, demiryolu işletmeciliğinin daha çağdaş bir yapıya kavuşturularak, hizmet kalitesinin yükseltilmesi için, TCDD Genel Müdürlüğümüzün yeniden yapılandırılması süreci başlatılmıştır. Bu kapsamda gerekli yasal düzenlemelerle ilgili çalışmalarımız devam etmektedir.

Gerek yukarıda sayılan ve önümüzdeki yıllarda gerçekleştirilecek yeni projeler, gerekse Demiryollarımızın yeniden yapılandırılmasına ilişkin gerekli yasal çalışmalarımızın tamamlanması halinde Demiryollarımızın ulaşım ağı içindeki hakettiği yere tekrar kavuşturulması mümkün olabilecektir. Ancak bu hedefe, ülkemizin finansman imkanları ve kaynaklarının bu sektöre yeterli ölçüde ayrılmasına imkan bulunduğu ölçüde ulaşılabilecektir.

