7/7513

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/ -826-17414 18 HAZİRAN 2002
KONU : Van Milletvekili
Sayın Maliki Ejder ARVAS'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: 30.05.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-15400 sayılı yazınız.

Van Milletvekili Sayın Maliki Ejder ARVAS'ın 7/7513-15540 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Dr.Oktay VURAL
Ulaştırma Bakanı

EK:
1 Cevap formu(3 Sayfa)

7/7513

VAN MİLLETVEKİLİ SAYIN MALİKİ EJDER ARVAS'IN 7/7513-15540 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

Günümüz modern yaşamında ulaşım faktörü hiç kuşkusuz büyük önem arz etmektedir. Bununla birlikte ulaşım araçları ve sanayisi ülke ve dünya ekonomisi açısından da büyük bir pazar oluşturmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolları kalkınmışlığın belirleyicisi iken günümüzde dünya raylı taşımacılıkta önemli mesafeler katetmesine rağmen ülkemizde maalesef demiryolları modernize edilememiştir. Bunun sonucu olarak TCDD zarar eden bir kurum durumuna düşürülmüştür. Ayrıca karayollarında bir çok insanımızı kaybetmekteyiz. Güvenli bir ulaşım aracı olan demiryolu taşımacılığı modernize edilerek trafik kazaları önlenebilir.

1-TCDD'nin zararı ne kadardır?

2-Raylı sistem taşımacılığı neden gelişen teknolojiye uydurulmamaktadır?

3-Büyük şehirlerimizde kullanılan banliyö trenleri neden modernize edilerek şehir içi taşımacılıkta tam kapasiteyle kullanılmıyor?

4-1950 yılından bu yana yapılan demiryolu ne kadardır?

5-Demiryolu taşıcılığın geliştirilmesi için hazırlanan projeler var mı?

CEVAP:

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2001 yılı zararı 571,5 Trilyon TL. ve 2002 yılı beklenen zararı ise 646,8 Trilyon TL. olarak tahmin edilmektedir.

Modern ve hızlı tren teknolojisinin transferi için önce alt yapının bu teknolojiye uygunluğunun sağlanması gerekir. TCDD açısından bunun sağlanabilmesi alt yapının iyileştirilmesiyle mümkündür. Ancak politikalar sonucunda; 1950'lerden bu yana yapılan yeni yolların yüksek standartlı olmaması ve demiryolu yatırımlarına yeterli miktarda kaynak ayrılamaması, mevcut yolların geometrik ve fiziki standartlarının düşük olması ve iyileştirilememesi sonucunu doğurmuştur. Bugün için mevcut alt yapı, hızlı tren teknolojisine imkan sağlayacak nitelikte olmasa da, üzerinde en uygun çeken ve çekilen araçlar ile en iyi hizmet verilmeye çalışılmaktadır.

İstanbul Sirkeci-Halkalı banliyö hattında 1955 model E 8000 tipi dizilerle hizmet verilmektedir. Bu araçların yenilenmesi için çalışmalar başlatılmış ancak, "Marmaray Projesi" sebebiyle DPT'ce söz konusu yatırıma izin verilmemiştir. VIII.Beş yıllık Kalkınma Planında banliyölerin yerel yönetimlere devri öngörülmüştür. İzmir Banliyö Hatlarının rehabilitasyonu ve Belediye'ye devri bir protokolle sağlanarak proje çalışmaları tamamlanmış ve yapım aşamasına geçilmiştir. Bu nedenle, TCDD'nin yatırım programında yer alan "32 adet elektrikli banliyö treni imal ve temini projesi" yatırım programından çıkartılıp İzmir Büyükşehir Belediyesinin programına dahil edilmiştir.

./..

Ancak, belediyenin kredi temini gecikmeye uğradığından, TCDD'ce gerçekleştirilmekte olan elektrifikasyon ve sinyalizasyon projesinin tamamlanması ile sistemin atıl kalmasını önlemek için, araç temini projesi tekrar TCDD'nin 2002-2006 Beş yıllık yatırım programına alınmıştır. Araçlar temin edildiğinde İzmir'de hafif raylı sistemle entegrasyonlu modern banliyö işletmeciliği yapılabilecektir. Ankara ve Haydarpaşa-Gebze hattında çalıştırılan mevcut E 14000 tipi araçların modernizasyonu çalışmaları sürdürülmektedir.

1950-1960 yılları arasında 192,5 Km., 1960-1980 yılları arasında 627,3 Km. ve 1981-2000 yılları arasında 242,7 Km. olmak üzere toplam 1.062,5 Km. yeni demiryolu yapımı gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 11 Km.lik İzmit-Köseköy (Çift Hat) şehir geçişinin yol yapımı ve elektrifikasyon tesisleri yapımı tamamlanmış olup, sinyalizasyon yapım çalışmaları devam etmektedir.

Demiryolu taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla önemli projeler yürütülmektedir. Bunlardan halen yapımı sürdürülen; 47,5 Km. lik Divriği-Sıvas (Tecer-Kangal) Demiryolu Varyantı ve 32 Km.lik Menemen-Aliağa Çift Hatlı Demiryolu inşaat çalışmalarına devam edilmektedir.

Ayrıca Ülkemizin iki büyük kenti olan Ankara-İstanbul arasındaki yolculuk süresini kısaltmak, hızlı ve konforlu bir seyahati sağlamak amacıyla, mevcut güzergahın rehabilite edilmesi planlanmış ve projenin ilk etabını oluşturan Ankara-Eskişehir bölümünün % 100 dış proje kredili olarak ihalesi yapılmıştır. İhaleyi kazanan konsorsiyum ile ticari sözleşme imzalanmış ve sözkonusu sözleşmenin onaylanması için Hazine Müsteşarlığına müracaat edilmiş, onay beklenmektedir. İlk etapta Ankara-Eskişehir arasının altyapısının iyileştirilmesi suretiyle seyahat süresi 4 saate, yolcu taşıma payını %9'dan %16'ya, yük taşıma payı ise %3'den %5'e yükseltilmesi hedeflenmiştir. Bu proje sadece Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini kısaltmayacak, aynı zamanda Ankara-İzmir arasındaki seyahat süresini de yaklaşık 2 saat azaltacaktır. İkinci etapta da Eskişehir-Gebze arasındaki güzergahın rehabilitasyonu için 2002 yılında etüt-projeleri yapılacaktır.

Ankara-Haydarpaşa mevcut demiryolunun iyileştirilmesi projesinin tamamlanması ile eş zamanlı olarak bitirilmesi planlanan 5 set yüksek hızlı trenin temini için 28.09.2001 tarihinde teklifler alınmış, ancak ihale fesh edilmiştir. Şartnamenin yeniden değerlendirilerek tekrar ihaleye çıkılması kararlaştırılmış olup, şartname ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir.

Kombine taşımacılığın temelini oluşturan kara terminallerinden ilki olan Gaziantep Konteyner Kara Terminali tamamlanmış olup 2001 yılı sonlarına doğru işletmeye açılmıştır. 2002 yılında Denizli ve Kayseri'de konteyner kara terminallerinin yapım çalışmalarına başlanacaktır.

./..

7/7513

Avrupa Yatırım Bankasından sağlanan kredi ile ekipmanların hizmete verilmesi sonucunda, Haydarpaşa, İzmir ve Mersin Limanlarındaki elleçleme kapasiteleri artırılarak limanların full koyteyner teçhizatı ile donatılması çalışmaları tamamlanarak uluslararası liman statüsüne kavuşturulmuştur. TCDD'nin işletimindeki diğer limanların da dökme yüke uygun hale getirilmesi çalışmaları tamamlanmış olup, mekanik ekipman temini için çalışmalar sürdürülmektedir. Depremde zarar gören Derince Limanının yeniden yapılandırılması için ihale çalışmaları devam etmektedir.

Tüm Dünyada başlatılan yeniden yapılanma çalışmaları paralelinde ve Avrupa Birliği Demiryolu politikaları doğrultusunda TCDD'nin mali yapısının düzeltilmesi, müşteri odaklı bir yapının kurularak etkin ve ticari hizmet vermesi amacıyla, 1995 yılında başlatılan yeniden yapılanma etüt çalışmaları 1996 yılında tamamlanmış olup, projenin hayata geçirilmesi için gerekli yasal düzenlemeler üzerindeki çalışmalar devam etmektedir.

Ayrıca, mevcut demiryolu altyapısı ve işletilen araçların iyileştirilmesi amacıyla 2002-2006 döneminde ;

-1617 Km. yol yenilemesi,
-257 Km. takviye pozu,
-1250 adet demiryolu makası üretilmesi,
-96.000 adet ray kaynağı yapılması,
-2431 Km. sinyalizasyon tesisi yapılması,
-3133 Km. elektrifikasyon tesisi yapılması,
-28 adet dizel manevra lokomotifi,
-44 adet yolcu vagonu,
-2657 adet yük vagonu imali,
-32 adet elektrikli banliyö treni,
-60 adet elektrikli anahat lokomotifi imal ve temini ile
-5 set yüksek hızlı tren temini

planlanmıştır.