

7/6236

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

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/ 4609468
KONU :Hatay Milletvekili
Sayın Mustafa GEÇER'in
yazılı soru önergesi

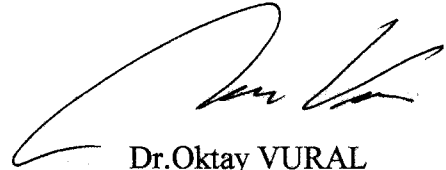
01 NISAN 2002

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İLGİ: 15.03.2002 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-13828 sayılı yazınız.

Hatay Milletvekili Sayın Mustafa GEÇER'in 7/6236-13845 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Dr.Oktay VURAL
UlaŖtırma Bakanı

E K :

1 Cevap formu(3 Sayfa)

HATAY MİLLETVEKİLİ SAYIN MUSTAFA GEÇER'İN 7/6236-13845 SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

Demiryol-İş Sendikası Genel Başkanı Ergün Atay'ın 24 Ocak 2002 tarihinde basına verdiği beyanatlara göre; Ankara-İstanbul "Sürat Demiryolu" projesinin başta petrol şirketleri olmak üzere Petro Kimya Müteahhitliği gibi bir takım rant çevrelerince engellenmekte olduğunu iddia etmektedir. Aynı habere göre Ankara-İstanbul arasındaki yolu 4 saate indirecek, Ankara-İzmir, Ankara-Burdur yolculuk süresini 2 saat kısaltacak projenin de yine aynı çevrelerce engellenmektedir. Bu proje 402 milyon dolara % yüz kredi ihalesi yapılmasına rağmen, hazine tarafından bir yıldır bekletilmesinde bu çevrelerin etkili olduğuna yer verilmektedir.

1-Bu iddialar doğru mudur?

2-Adı geçen projelerin kredi ihalesi yapılmasına rağmen, bu güne kadar hazinece izin verilmemesinin gerekçesi nedir?

3-Gelişmiş ülkelerde hızlı Tren Yolu Ağı ve taşıma kapasitesi yıldan yıla artarken ülkemizde ise, gelişme göstermediği iddiaları doğru mudur?

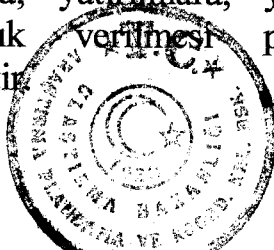
4-Ülkemizde demir yolu taşımacılığı kapasitesi ne kadardır? Bunun arttırılması için bir çalışmanız var mıdır?

5-Ülkemizde yıllardan beri tartışması yapılan Sürat Tren Projesinin hayata geçirilmesi için ne tür bir çalışma yürütmektesiniz?

CEVAP:

Cumhuriyetin ilk yıllarında hedef olarak konan "Kendine Yeten Bir Ekonomi Politikası" doğrultusunda demiryolları; "Milli Ekonomi"nin yaratılmasına hizmet eden bir araç olarak değerlendirilmiştir. Ülkemizde demiryolları, 1950 yılına gelindiğinde 7.494 Km. olan demiryolu ağı üzerinde yük ve yolcu taşımacılığını rakipsiz olarak yürüten bir sistem haline gelmiştir. Ancak, 1950 yılından sonra birbirini tamamlayan iki ana ulaşım sistemi olan demiryolu ve karayolu ulaşım sistemleri arasında dengeli bir finansman dağılımının sağlanamaması ve gelişen demiryolu teknolojisine paralel yapılması gereken demiryolu yatırımlarının yapılmaması, demiryolu sistemini geliştirme ve modernize çalışmalarını yavaşlatmıştır. Bununla birlikte demiryolları, kendisine tanınan kısıtlı imkanlarla, ancak mevcut sistemin işlerliğinin korunması ve trafiğin devamlılığının sağlanması ile modernizasyon çalışmalarını kısmen sürdürmüştür.

Kalkınma planları döneminde, ulaştırma sektörünün gelişimi, büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürmüştür. Ulaştırma alt sistemleri arasındaki koordinasyonsuzluk bütün plan dönemlerinde kendisini göstermiştir. Karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde en büyük ağırlığa sahip olmuştur. Özellikle sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için, demiryollarında; yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi planlarda öngörülmele birlikte bunlar gerçekleştirilememiştir.



Yirminci yüzyılın başlarındaki teknolojiye göre inşa edilmiş mevcut demiryolu ağı, geometrik ve fiziki standartlar bakımından yetersiz kalmış ve modern işletmeciliğe imkan veremez hale gelmiştir. Bunun sonucu olarak; 1950 yılında genel ulaştırma sistemleri içerisinde yolcuda % 42 ve yükte % 78 olan demiryolu payı, 2000 yılında; yolcuda % 2'ye yükte de % 6'ya gerilemiştir. Karayolu payı ise hızla artarak 2000 yılında yükte % 90 ve yolcuda % 96 olmuştur.

Ankara-İstanbul arasında demiryolu ulaştırma altyapısıyla ilgili "Mevcut Hattın Rehabilitasyonu" ve "Sürat Demiryolu" olmak üzere iki ayrı proje geliştirilmiştir.

Demiryollarımızın, Ülke ulaşım sistemleri içinde hakettiği payı alabilmesi için; ilk etapta Ankara-İstanbul arasındaki yolculuk süresini 5-5,5 saate, ikinci etapta ise yeni çeken ve çekilen araçların temini ile 4 saate indirmek, ayrıca daha hızlı, konforlu ve güvenli bir seyahatin sağlanması, bu hat kesiminde halen yük taşımacılığında % 2,7 olan demiryolu payının 2005 yılında % 5'e , halen % 9,9 olan yolcu payının ise % 13,6'ya yükseltilmesi amacıyla mevcut hattın rehabilitasyonu programa alınmıştır.

Projenin % 100 dış proje kredili olarak gerçekleştirilmesi için DPT ve Hazine Müsteşarlıkları ile Başbakanlık'tan gerekli izinler alınarak 17-20 Eylül 1999 tarihlerinde ihale ilanına çıkılmış ve 28.04.2000 tarihinde teklifler alınmıştır.

Tekliflerin değerlendirilmesi sonucu, ihaleyi kazanan firma ile 23.11.2000 tarihinde sözleşme imzalanmış ve kredi anlaşmasının onaylanması için 07.12.2000 tarihinde Hazine Müsteşarlığına müracaat edilmiştir.

Diğer taraftan, 1975 Yılında Yatırım Programına alınan "Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu" projesinin ilk 85 Km.'lik "Sincan-Çayırhan" bölümü 5 Kısım halinde ihale edilmiştir. 85 Km.lik bölümde, Müşavirlik Hizmetleri, Proje Hizmetleri, Sondaj-Zemin Mekaniği gibi iş grupları da dahil olmak üzere bugüne kadar 2001 yılı fiyatları ile toplam 252 Trilyon TL. harcanmıştır.

"Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu" projesinin başlangıç dönemindeki ekonomik ve sosyal kriterler ile günümüz şartları arasında büyük değişikliklerin olması nedeniyle; bu projenin başlangıç yıllarında yapılan fizibilite etütleri güncelliğini kaybetmiştir.

Bu nedenle, 57. Hükümet döneminde Bakanlığımızca yapımı sürdürülen sürat demiryolu projesinin günümüz şartlarına göre fizibilitesinin yapımı amacıyla 14.01.2002 tarihinde yeniden "Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Fizibilite Etüdü" ihalesi yapılmıştır. Gelişen ve değişen demiryolu teknolojileri de dikkate alınarak projenin bütün boyutları ile yeniden değerlendirileceği "Fizibilite Etüdü" işine başlanmış olup, etüd sonucuna göre kalıcı bir karar verilebilecektir.



Net Ton 25 Milyon Ton/Yıl
Netton-Km 12 Milyar Ton-Km/Yıl