

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIđI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıđı

16 Temmuz 2009

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/1685
Konu :Bursa Milletvekili
Sayın Kemal DEMİREL'in
yazılı soru önergesi.

7/7677
GK-118

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIđINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıđının 12.05.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12813 sayılı yazısı.

Bursa Milletvekili Sayın Kemal DEMİREL'in 7/7677 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)

DAđITIM:

TBMM BaŖkanlıđı
BaŖbakanlık

BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN KEMAL DEMİREL'İN
7/7677 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Son yıllarda ülkemizde karayollarına ağırlık verilmesi ve bu sayede karayolu hatlarımızla ilgili yapılan düzenlemeler ortadadır. Ama bu süreç içerisinde ortaya çıkan diğer bir gerçek de; Türkiye'ye demiryolu yerine karayolunun zorla dayatılmasıdır.

Mevcut ihaleli hattı Köseköy ile Gebze arasında İzmit Kent Merkezi ve diğer yerleşimler dikkate alındığında ağırlıklı olarak tüneller ile geçilmesi gerekmekte olup, maliyeti de yüksek olacaktır.

İzmit Körfez Köprüsü üzerinden geçecek hızlı tren hattı bölgeye birçok fayda getirecektir. Bunlar; Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı uzunluğu mevcut projeye göre yaklaşık 50-55 km daha kısa olacaktır. Bu durum, ulaşım süresinin 20-25 dk. kısalmasına ve 3 saat olması öngörülen yolculuk süresi 2.5 saate inecektir. Körfez Köprüsü'nü geçen hızlı tren hattı Gebze ilçesinde mevcut demiryolu hattına bağlanabilecektir. Mevcut ihaleli hatta göre boyu daha kısa olacağı gibi, geçtiği güzergah itibariyle, yapım maliyeti daha düşük olacaktır. Mevcut ihaleli hattın uzunluğu kadar bir hat yapmakla, Ankara'yı hem İstanbul'a hem de Bursa'ya bağlamak mümkün olacağı gibi yapım maliyeti de daha düşük olacaktır. Daha da ileride İstanbul-İzmir hızlı tren hattında Balıkesir-Manisa-İzmir bağlantısında ekonomi sağlanacaktır. Bursa-Kestel-Yenişehir hattının yapılması ile demiryolu ağı bütünleşmiş olacaktır. Böylece Yenişehir havaalanı da işlerlik kazanmış olacaktır. İstanbul'dan Bursa'ya çok kısa bir bağlantı ile ulaşmak mümkün olacaktır. Güney Marmara Bölgesi'ne yapılacak olan liman ile doğrudan bağlantı sağlanacaktır. Türkiye'deki ekonomik ve sosyal gelişmelerin geleceğinin şekillendirilmesi ile demiryolu sisteminin geleceğinin belirlenmesi bakımından Körfez Köprüsü üzerinden geçirilecek demiryolu hattının önemi ortadadır.

Bu konunun, yalnız ihale şartları ve Yap-İşlet-Devret sistemi koşulları yönünden değerlendirilmesi doğru değildir. Üstelik Messina Köprüsündeki finansman modelinin benzeri körfez geçişi içinde uygulanabilir. 2xl demiryolu hattının getireceği maliyet artışı devlet tarafından finanse edilebilir. Köprü üzerindeki raylı sistemin getireceği maliyet artışı, Türkiye'nin bundan dolayı elde edeceği gelecekteki ekonomik ve sosyal yararın önemi karşısında belirleyici olamaz. Bunun bilincine varıp, demiryolunun yeniden; Körfez Köprüsüne dahil edilmesi, kaçınılmaz bir gerekliliktir.

SORULAR:

1- İzmit Körfez Köprüsü üzerinden 2xl demiryolu hattının geçirilmesi ile ilgili olarak bu güne kadar ne tür çalışmalar yapılmıştır?

İlgili hat üzerinde demiryolu hattının yapılmaması durumunda İstanbul-İzmir hızlı tren hattının yapının imkansız hale geleceği yönündeki açıklamalar doğru mudur?



3- Türkiye’de demiryolu ulaşımıyla ilgili çalışmalar göz ardı edilip karayoluna önem verildiği gözlenmektedir. Bu nedenle de, trafik ve ulaşım sıkıntılarının arttığı görüşüne karşılık bakanlığınızın bu konuda planlamış olduğu çalışmalar nelerdir?

4- İstanbul-İzmir Otoyolu projesinin, 2008 yılı başında tekrarlanan ihale ilanında, İzmit Körfezi’ne yapılacak olan Körfez köprüsü üzerinde 2x3 şeritli karayolu ve 2x1 demiryolu hattının yapılması öngörülmüştü. Ağustos-2008 tarihinde yapılan 1 no’lu zeyilname ile köprü üzerindeki 2x1 demiryolu hattı kaldırılmıştır. Ankara-İstanbul hızlı tren hattı projesinin 2. aşaması olan 215 kilometre uzunluğundaki İnönü-Köseköy (İzmit) arası ihalesi gerçekleşmişti. Buradaki çalışmaların halen başlatılamamasının sebepleri nelerdir? Bu sorunların çözülmesi için acilen neler yapmayı planlıyorsunuz?

5- 2. aşama güzergahı, Bozüyük ilçesinden sonra, Pamukova’ya kadar Mekece Vadisi’nden geçmektedir. Çok dar olan bu vadiye mevcut yerleşimler, karayolu, Sakarya Nehri ve kolları bulunmaktadır. Bu kesime yapılacak demiryolu güzergahının büyük bölümü tünel ve viyadüklerden oluştuğu için ekonomik olmadığı uzmanlar tarafından belirtilmektedir. Bu konuyla ilgili olarak yeniden düzenleme yapılması yönünde çalışmalarınız mevcut mudur?

6- Hızlı tren güzergahının Körfez Köprüsü üzerinden geçirilmesi durumunda 215 kilometre uzunluğundaki İnönü-Köseköy-Gebze hattı yerine, 165 kilometre uzunluğundaki İnönü-Bozüyük-İnegöl-Yenişehir-İznik-Körfez Köprüsü-Gebze hattının yapılması yönünde çalışmalarınız mevcut mudur?

7- Güzergah, Bozüyük’ten sonra, İnegöl’e kadar Mekece Vadisi’ne göre kısmen daha geniş olan Mezit vadisinden geçerek, İnegöl’e ulaşacak, İnegöl ile Yenişehir arasında ise iki ovayı biri birine bağlayan vadiyi takip edecektir. Körfez Köprüsü üzerinden geçecek hızlı tren hattı birçok yarar sağlayacaktır. Ankara-İstanbul hızlı tren hattı uzunluğu mevcut projeye göre yaklaşık 50-55 kilometre daha kısa olacaktır. Bu durum, ulaşım süresinin 20-25 dakika kısılmasına sebep olacaktır. Körfez Köprüsü’nü geçen hızlı tren hattı Gebze ilçesinde mevcut demiryolu hattına bağlanabilecektir. Mevcut ihaleli hattı Köseköy ile Gebze arasında İzmit Kent Merkezi ve diğer yerleşimler dikkate alındığında ağırlıklı olarak tüneller ile geçilmesi gerekmekte olup, maliyeti de yüksek olacağı düşünülmektedir. Bu konuda neler yapmayı planlıyorsunuz?

8- Bu konudaki çalışmaların istenilen yararı sağlaması, hızlı tren hattının ileriye yönelik olarak yapılmasının engellenmemesi ve başta Bursa olmak üzere, bölge halkının mağduriyetinin giderilmesi açısından acilen neler yapmayı planlıyorsunuz?



CEVAPLAR:

Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve bağlantı yolları dahil) otoyolu projesi kapsamındaki Körfez Geçişi Köprüsünde bulunan demiryolu geçişi, projenin yüksek maliyetli bir Yap-İşlet-Devret projesi oluşu ve demiryolunun getireceği ilave yüksek maliyetin projenin tamamının gerçekleştirilmesinin önünde büyük bir engel teşkil etmesi sebebiyle 1 no'lu zeyilname ile proje kapsamından çıkarılmıştır.

Bandırma-İzmir ve Bandırma-Bursa-Osmaneli; Bursa-İnönü demiryolu hatlarının proje çalışmaları, hatların inşaatı halinde İzmir-Bursa-Osmaneli-İstanbul güzergahını takip ederek İzmir-İstanbul arasında yüksek standardı bir demiryolu hattı olacaktır. Körfez geçişinde demiryolu hattının yer alması durumuna göre Ankara-Bursa-İstanbul hattının 1/25000 bir ölçekli güzergah çalışması yapılmıştır. Bursa-İstanbul bağlantısı Bursa-Osmaneli bağlantı hattı ile sağlanabilecektir.

Ayrıca, İnönü-Köseköy arasında hızlı tren yapım çalışmalarına 21.10.2008 tarihinde yer teslimi yapılarak işe başlanılmış olup, yüklenici firma tarafından tünel ve viyadük bölgelerinde imalatlara başlanılmıştır. Bu kapsamda, bir tünelde kazı işleri tamamlanmış, 10 adet tünelde delme işlemlerine devam edilmektedir. Toplam 2152 metre tünel delgisi tamamlanmış, 4 adet viyadük de çalışmalara devam edilmektedir. 14 noktada menfez imatları tamamlanmış olup, 3 adet alt geçit imalatı ile hattın muhtelif yerlerinde güzergah işleri de devam etmektedir.

İnönü-Vezirhan arasında en uygun güzergah seçilmiş ve belirlenen bu güzergaha göre yapılan fizibilite etütleri ekonomik çıkmıştır.

Hızlı tren güzergahının Bozüyük-İnegöl- Yenişehir-İznik-Körfez Köprüsü-Gebze hattının yapılması yönünde herhangi bir çalışma bulunmamaktadır.

Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesinin Köseköy-Gebze arasında yapılacak inşaat çalışmaları mevcut hattın standardının yükseltilmesine yönelik olup, yeni tünel inşaatı bulunmamaktadır.

