

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

13. TEMMUZ 2009

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/1605
Konu :Giresun Milletvekili Sayın
Murat ÖZKAN'ın
yazılı soru önergesi.

7/7386
6k:92

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 31.03.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12318 sayılı yazısı.

Giresun Milletvekili Sayın Murat ÖZKAN'ın 7/7386 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (2 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığı
Başbakanlık

**GİRESUN MİLLETVEKİLİ SAYIN MURAT ÖZKAN'IN
7/7386 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Vatan gazetesi yazarının kaleme aldığı "Hızlı Tren" konusuyla ilgili olarak;

SORULAR:

- 1- Dünyada trenlerin hızı 500 km'ye dayanırken, bizde 250 km'yi aşmayan bir teknolojinin kullanılma sebebi nedir?
- 2-459 milyon euro olan ihale bedelinin bugün 600 hatta 750 rakamlarını bulma sebebi nedir?
- 3-Eski yoldan, yeni yola oradan yine eski güzergaha geçme sebepleri nedir? Seferler güvenli bir şekilde yapılabilecek mi?
- 4-Ayaş Tünelinden neden vazgeçilmiştir?
- 5-Eskişehir- İstanbul hattını ne zaman açacaksınız?
- 6-Ankara-Eskişehir hattının önceliğinin sebebi nedir?

CEVAPLAR:

Dünyada hızlı trenlerle 500 km/h hızlara test çalışmaları esnasında ulaşılmıştır. Ancak, günümüzde Dünyada 500 km hızla yolcu taşıyan bir işletmecilik yapılmamaktadır. Ankara-İstanbul Hızlı Tren projesi 250 km/h hıza ve UIC normlarına göre yüksek hız tanımına uygundur. Bu proje ile ülkemiz Avrupa'da yüksek hızlı treni ticari olarak işleten 6. ülke olmuştur.

Hızlı tren projesinin ihalesine yönelik çalışmalara 90'lı yılların ikinci yarısında başlanmış ancak, aradan geçen sürede hızlı tren teknolojisi gelişmiş, projede kullanılması istenilen malzeme ve sistemlerin bir kısmı üretimden kalkmış, projenin ilk haliyle yaptırılması halinde çağın gerisinde kalacağı görülmüş ve geçerli teknolojiye uygun düzeltmeler yapılarak, proje, Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Projesine dönüştürülmüştür. Projenin değişmesi çerçevesinde, mevcut hattın korunması ve ayrı bir çift hatlı Yüksek Hızlı Tren güzergahının oluşturulması ile buna bağlı olarak altyapıda ilave kazı dolgu ile sanat yapılarının yapılması mecburiyetinin getirdiği maliyetlerden kaynaklanan projede zorunlu keşif artışı meydana gelmiştir. Bu nedenle, proje ihale yapıldığı tarihteki rehabilitasyon projesinden farklı olarak 250 km/h'e uygun çift hatlı yüksek hızlı tren projesine dönüştürüldüğü için, altyapı artışı ile hız 200 Km/h'den 250 Km/h'e çıkarıldığı için sinyal ve elektromekanik işlerden kaynaklanan artışlar sebebiyle bu kesimde 437 Milyon Avro proje bedeli %50'lik artışla 655 milyon Avro'ya yükselmiştir. İhale kapsamında olmayan ancak güvenlik için gerekli olan proje kapsamında yürütülen sertifikasyon, GSMR sistemi kurulması gibi işlerle birlikte projenin toplam tutan 740 milyon Avro dur.

Hızlı Tren İşletmeciliği yapan gelişmiş ülkelerde olduğu gibi, hızlı tren hatları bölümler halinde yapılmakta ve yapılan kesimlerin bitirilmesine müteakip işletmeye açılmaktadır. Ülkemizde de ilk olarak Esenkent-Eskişehir arası Hızlı Tren Hattı tamamlandığından, bu bölüm işletmeye açılmış olup diğer bölümlerin inşaatı ise devam etmektedir. Yüksek hızlı tren, Ankara-Sincan, Sincan-Esenkent, Hasanbey-Eskişehir konvansiyonel hat kesimlerinde çalışan diğer konvansiyonel trenlerin hızlarıyla işletilmektedir. Hızlı trenlerin işletildiği Ankara-Eskişehir kesiminin tamamı için (hızlı tren+konvansiyonel hat) uluslararası sertifikasyon kuruluşu olan TÜV-SÜD RAIL tarafından gerekli kontroller yapıldıktan sonra işletme izni verilmiştir.

Ayrıca, 1975 yılı Yatırım Programına dahil edilen " Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu" projesinin birinci kısmını teşkil eden 10.065 metre uzunluğundaki Ayaş Tüneli inşaatının yapımına 1976 yılında başlanmış olup, 2009 yılı fiyatlarıyla 525 milyon TL harcama yapılması ve tünelin 8.000 metrelik bölümünün açılması suretiyle % 78 oranında fiziki gerçekleşme sağlanmıştır.

2009 yılı Yatırım Programında da yer alan Ayaş Tüneli'nde su tahliyesine yönelik çalışılmakta olup ; 2009 yılı için öncelikle Ayaş Tünelinin tamamlanması, daha sonra Çayırhan'a kadar bölüm bölüm alt yapısı eksik olan kısımların tamamlanması, alt yapı tesisi bitirildikten sonra üst yapı da ikmal edilerek Ankara-Çayırhan arasındaki demiryolunun işletmeye açılabilmesi için ödenek talep edilmiş olup bu konuda çalışmalar sürdürülmektedir.

Öte yandan, Eskişehir-İstanbul hattı; Eskişehir Köseköy arası inşaat çalışmalarına 2008 yılı Kasım ayında başlanmış olup üç yıl içinde bitirilmesi planlanmıştır.

Ayrıca, Ankara-Eskişehir kesimi, halen inşaatı devam etmekte olan Ankara-Konya hızlı tren projesinin Ankara-Polatlı kesimini de kapsaması ve yine proje çalışmaları devam eden Ankara-İzmir ve Bursa-Osmaneli Hızlı tren projeleri ile bağlantı sağlaması bakımından öncelikli olarak yapılmıştır.

