

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

7/7423

06 TEMMUZ 2009

C.K. 96

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/1541
Konu :İstanbul Milletvekili Sayın
AyŖe Jale AĐIRBAŖ'ın
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 06.04.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12422 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın AyŖe Jale AĐIRBAŖ'ın 7/7423 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (2 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN AYŞE JALE AĞIRBAŞ'IN
7/7423 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini kısaltacak ve konforlu seyahat imkanı sağlayacak olan hızlı tren projesinin ilk etabı olan Ankara-Eskişehir hattı tamamlanarak hizmete girmiştir. Eskişehir-İstanbul arasındaki inşaat çalışmaları ise devam etmektedir. Hızlı treninin ilk etabının maliyetinin yüksek olduğu ve kullanılan teknolojinin eski olduğuna ilişkin uzman görüşleri yazılı ve görsel basında yer almaktadır. Japon ve Fransız firmaları ile Türkiye'den Alarko ve İspanyol ortağının yapımını üstlendikleri hızlı trenin Eskişehir-Ankara arası birinci etabının maliyeti, sigorta primi dahil, 459 milyon Euro olarak belirlenmişken, bu tutar 629 milyon Euro olarak gerçekleşmiştir. Maliyetlerdeki artış yüzde 40 olmuştur. Ayrıca, Japonya hızlı tren teknolojisinde 1964 yılında 300 km hıza, Fransa ise 1967 yılında 267 km hıza ulaşmışlardır. Her iki ülkede bugün saatte 578 km hız ve üstünü denemektedirler. Türkiye'ye satılan teknolojinin, Fransızların ve Japonların 1967'lerde kullanmaya başladığı ve 1972'de terk ettikleri eski teknoloji olduğu şeklindeki iddialar kamuoyunun gündeminde bulunmaktadır.

SORULAR:

1. Ankara-İstanbul arasında yapılması öngörülen hızlı tren teknolojisinin, dünyanın terk ettiği eski teknolojiyi içerdiğine ilişkin iddialar doğru mudur?

2. Fransa'da ve Japonya'da saatte 500 kilometre hız yapabilen hızlı trenin 1 kilometre maliyeti 2 milyon Euro iken, Türkiye'ye satılan 250 kilometre hızlı trenin maliyetinin 3 milyon Euro'ya geldiği şeklindeki iddialar doğru mudur? Hızlı tren, saatte 500 km hız sınırına ulaşan yeni teknolojiden daha mı pahalıya mal olmuştur?

3. Ankara-Eskişehir etabının yapımı 459 milyon Euro'ya mal olacakken, projede değişiklik yapıp maliyetin 629 milyon Euro'ya yükselmesinin sebebi nedir?

CEVAPLAR:

Ankara-Eskişehir arasında inşa edilen yeni yüksek hızlı tren hattı Avrupa ve Dünya'da hızlı tren işletmeciliğinde önemli yere sahip, Almanya, İspanya, İtalya, Fransa gibi ülkelerde kullanılan teknolojiye uygun olarak inşa edilmiştir. Hızlı Tren hattının altyapısı, geleneksel hatlara nazaran çok daha yüksek kalite ve UIC, EN standartlarına uygun inşa edilmiştir. Demiryolu platformu, sanat yapıları (tünel, köprü, viyadük vb.), üstyapı ve elektromekanik sistemler uluslararası standartlara uygun malzemelerle teknolojinin en son imkanları ile birleştirilerek inşa edilmiştir. Hattın tamamı ihata altına alınmış, yüksek hızlı tren hatlarında hemzemin geçitlere müsaade edilmediğinden alt ve üst geçitler inşa edilerek Avrupa ve Dünya'da olduğu gibi hemzemin geçişlere müsaade edilmemiştir.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi sinyalizasyon sistemleri; son elektronik anlaşılan sistemleri, Avrupa ülkelerinde tren kontrol sistemlerinde standardizasyonun sağlanması amacıyla ERTMS (Avrupa Demiryolları Tren İşletim Sistemi) ve ETCS Level 1 (Avrupa Tren Kontrol Sistemleri Seviye 1) tren kontrol sistemleri, düşük bakım maliyeti gerektiren eksiz ray devreleri, fiberoptik bilgi iletim sistemleri ve GSM-R haberleşme sistemleri gibi son teknoloji ürünü olan sistemler kullanılmaktadır.

Dolayısıyla Ankara-Eskişehir yüksek hızlı tren hattı Avrupa ve Dünya'daki örneklerine uygun olarak mevcut hattan bağımsız 250 km/saat hıza uygun çift hatlı elektrikli, sinyalli, güvenliği en üst seviyede yüksek hızlı bir hattır.

Dünyada 500 km/saat hıza göre yapılmış ticari hızlı tren hattı bulunmamakta olup, Ülkemizde ve bazı Avrupa ülkelerindeki hızlı tren yapım maliyetleri;

TÜRKİYE: Ankara - Eskişehir hattı proje hızı 250 km/h, maliyet 3,3 milyon Avro/km (Uygulama projeleri dahil),

İSPANYA: Madrid - Barselona hattı proje hızı 350 km/h, maliyet 11,4 milyon Avro/km,

ALMANYA: Hannover - Berlin hattı proje hızı 250 km/h, maliyet 12 milyon Avro/km,

ALMANYA :Frankfurt -Köln hattı proje hızı 300 km /h maliyet 31,6 milyon Avro/km,

FRANSA: Paris - Lyon proje hızı 270 km/h, maliyet 4,7 milyon Avro/km,

VALENCE - MARSİLYA hattı proje hızı 300 km/h, maliyet 11,4 milyon Avro/km, +

ROMA-NAPOLİ hattı proje hızı 300 km/h maliyet 44 milyon Avro/km,

olup, Ülkemizdeki hızlı tren hattı yapım maliyeti en düşük düzeydedir.

Öte yandan, hızlı tren projesinin ihalesine yönelik çalışmalara 90'lı yılların ikinci yarısında başlanmış, sözleşmesi % 100 dış kredi olarak 23.11.2000 tarihinde imzalanmış, kredilerin yürürlüğe girerek avansın ödenmesi 11.12.2003 tarihinde gerçekleşmiştir. Yapılan sözleşme Avan ön projeye göre 437 Milyon Avro'dur (Sigorta primi ile birlikte 459 milyon Avro'dur.). Projeye Ankara-İstanbul Demiryolu Rehabilitasyon Projesi adı altında 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.

