

6.8.92

06 TEMMUZ 2009

7/7350

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/1523
Konu :Antalya Milletvekili Sayın
Hüsnü ÇÖLLÜ'nün
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: : a) TBMM Başkanlığı'nın 31.03.2009 tarihli ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/7350-12380/26443 sayılı yazısı.
b) Başbakanlığın 08.04.2009 tarihli ve B.02.0.KKG.0.12/106-136-17/1430 sayılı yazısı.

Antalya Milletvekili Sayın Hüsnü ÇÖLLÜ tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/7350 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1) Cevap formu (3 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığı
Başbakanlık

**ANTALYA MİLLETVEKİLİ SAYIN HÜSNÜ ÇÖLLÜ'NÜN
7/7350 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Ankara-Eskişehir arasında taşımacılık yapacak olan yüksek hızlı tren altyapısının yetersizliğine ilişkin çeşitli bilgiler kamuoyuna yansımıştır.

Bu kapsamda;

SORULAR:

1- Ankara-İstanbul arasında taşımacılık yapması planlanan ancak Ankara-Eskişehir arasında seferlerine başlayan yüksek hızlı tren projesinin toplam maliyeti ne olarak öngörülmüştür? Ankara-Eskişehir hattında seferlerin başlatılabilmesi için bugüne kadar ne kadar harcama yapılmıştır? Altyapı çalışmaları için ne kadar, yüksek hızlı tren ekipmanının alımı için ne kadar harcanmıştır? Eskişehir-İstanbul bölümü için ne kadar harcama yapılacak ve hangi tarihte seferler başlayacaktır?

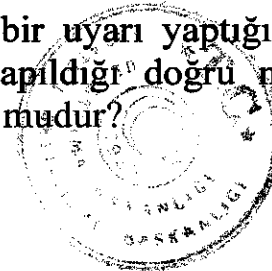
2- Hızlı tren seferlerinin, yerel seçimlere dönük propaganda amacıyla, tamamlanmadan hizmete açıldığı tespitleri doğru mudur? Güzergahtaki Ankara-Sincan, Sincan-Esenkent ile Hasanbey-Eskişehir bölümlerinde herhangi bir çalışma yapılmış mıdır? Hangi çalışmalar yapılmış ve bu işler için ne kadar harcanmıştır?

3- Esenkent-Hasanbey arasında altyapı kontrol hizmetlerini yürüten Mescioğlu firması ile ray taşlaması ile ilgili işleri yürüten Alman BWG firmasının, iki ayrı uyarı yazısı gönderdiği doğru mudur? Şirketler hattın hangi bölümleri için ne tür uyarılarda bulunmuştur? Taş dolgular ile rayların kalitesi ile ilgili uyarılar yapıldığı doğru mudur? Bu uyarı yazıları ile ilgili ne tür çalışmalar yapılmış, bu çalışmalardan sonra ilgili firmalardan görüş alınmış mıdır? Söz konusu yazışmaların kayıtları kamuoyuyla paylaşılacak mıdır?

4- TCDD'de hızlı tren ile ilgili görevlendirilen bilim adamları, kontrol firmaları, sertifikasyonu yapan firma ile inşaatı üstlenen şirketler, işletme güvenliğinin sağlandığı ve hızlı trenin seferlerine başlayabileceği konusunda görüş ya da onay vermişler midir? Hangi tarihte vermişlerdir? Bu görüşlere ilişkin kayıtları kamuoyuna açıklayacak mısınız?

5- Hızlandırılmış tren çalışmaları kapsamında Pamukova'da yaşanan kaza halen hafızalarda tazeliğini korurken, altyapının tamamlanmadığını ilişkin görüşler dikkate alınmaksızın Ankara-Eskişehir arasındaki hızlı tren seferlerinin başlatılması, kaza risklerini artırmamakta mıdır?

6- Hızlı tren güzergahının, Eskişehir-İstanbul arası nasıl olacaktır? DPT'nin, Köseköy-Gebze mevcut koridorunun rehabilitasyonu ile hızlı tren işletmeciliği yapılamayacağı yönünde bir uyarı yaptığı doğru mudur? İnönü-Köseköy arasında yer teslimlerinin yapıldığı doğru mudur? Bursa-Altınova üzerinden yeni bir planlama söz konusu mudur?



CEVAPLAR:

İhale çalışmalarına 1990'lı yıllarda Ankara-İstanbul mevcut hattın rehabilitasyonu olarak başlanan, 2000 yılında sözleşmesi yapılan projenin bedeli avan ön projeler göre sigorta primi ile birlikte 459 milyon Euro'dur. 2005 yılı içerisinde Dünyadaki hızlı tren işletmeciliğindeki gelişmeler göz önünde bulundurularak hızın 200 km/s'ten 250 km/s'e çıkarılması ve mevcut demiryolunun konvansiyonel trenler için korunmasına karar verilmesi, projenin Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattına dönüştürülmesi, mevcut hattın bağımsız güzergah oluşturulması ve buna bağlı olarak ilave altyapı ve sanat yapılarının zorunluluğunun ortaya çıkması nedeniyle projede keşif artışı meydana gelmiştir.

Dolayısıyla proje ihale yapıldığı tarihteki rehabilitasyon projesinden farklı olarak 250 km/s hıza uygun çift hatlı "Yüksek Hızlı Tren" projesine dönüştürüldüğünden işin keşfi 655 milyon Euro'ya yükselmiştir. Proje kapsamında yürütülen sertifikasyon, GSMR sistemi kurulması gibi işlerle birlikte projenin toplam tutarı 740 milyon Euro'dur. 2009 Mart ayı sonu itibariyle cari fiyatlarla 1.231.803.000. TL harcanmıştır.

Ayrıca, "Yüksek Hızlı Tren" ekipmanları "CAF" Firmasından temin edilmiş olup, 12 adet "Yüksek Hızlı Tren Seti"nin bedeli 217,6 milyon Euro'dur.

Eskişehir-Köseköy kesimi için toplam 1 milyar 270 milyon dolar harcama öngörülmüş olup, projenin bitirme hedefi 3 yıl olarak planlanmıştır.

Yüksek Hızlı Tren güzergahında Ankara-Esenkent ve Hasanbey-Eskişehir arasında olmak üzere toplam 48 km'lik konvansiyonel hat bulunmaktadır. Bu hat kesimlerinde hızlı trenin hızı, bu bölgede işletilmekte olan konvansiyonel trenlerin hızları ile aynıdır. Bu bölge uluslararası bağımsız denetleme kuruluşu olan TÜV-SÜD Rail GmbH firması tarafından denetlenmiş ve işletme izni verilmiştir.

Ankara-Sincan kesiminin hızlı trene işletmeciliğine yönelik proje çalışmaları devam etmekte olup, Sincan Esenkent kesimi hızlı tren hattı altyapı çalışmaları için bugüne kadar yaklaşık 37.000.000 TL, Hasanbey-Eskişehir kesimi hızlı tren hattı altyapı çalışmaları için ise bugüne kadar yaklaşık 2.750.000 TL harcanmıştır. Hasanbey-Eskişehir ve Sincan-Esenkent arasında yol üstyapı çalışmalarına devam edilmekte olup bu güne kadar toplam 14.282.987 TL harcama yapılmıştır.

Sincan-Esenkent ve Hasanbey-Eskişehir arasında hızlı tren hattının, sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemlerinin çalışmaları devam etmektedir. Yüksek Hızlı Tren; Ankara-Esenkent ve Hasanbey-Eskişehir hat kesimlerinde mevcut konvansiyonel hat üzerinden Esenkent-Hasanbey arasında ise hızlı tren hattı üzerinden seferlerini gerçekleştirmektedir.

Konvansiyonel hat kesimleri ile hızlı tren hat kesimleri arasındaki sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemlerinin bütünlüğünün sağlanması için gerekli ara yüzler konvansiyonel hat kesimleri ile Hasanbey-Esenkent arası hızlı tren hat kesimi geçişlerinde mevcuttur.

BWG firması 13.03.2009 tarihinde ön işletmeye açılan Esenkent-Eskişehir arası Hızlı Tren Hattında koruyucu ray taşıma işi yapan firmadır. Bu firma tarafından TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne gönderilen herhangi bir uyarı yazısı bulunmamaktadır.

Ayrıca, Ankara-Eskişehir arası Hızlı Tren Hatlarımızda kullanılan raylar, 350km/s göre dizayn edilen Madrid-Barselona Hızlı Tren Hattında kullanılan ve Avrupa Normlarına göre üretim yapan İspanyol Acelor-Mittal firmasına ait fabrikada, aynı standartlar ve aynı kalitede üretilmiş olup bu rayların kalitesizliğinden bahsetmek mümkün değildir.

Esenkent-Eskişehir Hızlı Tren Hattı, 325-322 Km'ler arasında kontrol teşkilatınca taş dolgu yapılması önerilmişse de dolgu üst katmanında yapılan incelemelerde dolguda kullanılan malzemenin Karaçay Ocağından temin edildiği, (yumuşak kaya %60, çok sert kaya %25) dolgu malzemesinin çok kaliteli olması nedeniyle, taş dolgu yapılması işine gerek olmadığına karar verilmiştir. Kaldı ki burada yapılan dolgu sonrası Mescioğlu Mühendislik ve Müşavirlik firması ve TCDD kontrol elemanları denetimi altında Anadolu Üniversitesince yapılan oturma ölçümlerinde bu kesimlerde oturma değerine rastlanmamıştır. Bu da yapılan imalatın istenen kriterlerde olduğunu göstermektedir.

Yüksek Hızlı Trenin inşasından itibaren altyapı müşavirliği için Mescioğlu firmasından hizmet alınmıştır. Ayrıca ülkemizin değişik Üniversitelerinde görev yapan Öğretim Üyelerinden danışmanlık hizmeti alınmıştır.

Aynı zamanda hattın sertifikasyonu için bağımsız denetleme kuruluğu olan TÜV-SÜD Rail GmbH firması tarafından 2007 yılından itibaren düzenli olarak kontroller yapılmaktadır.

Hattın açılmasına dair ön işletme raporu 12.03.2009 tarihinde bağımsız denetleme kuruluğu TÜV-SÜD Rail GmbH firmasınca verilmiş olup, bu rapora istinaden hızlı tren hattında yolcu taşımacılığına başlanmıştır.

Yüksek Hızlı Tren Hattı uluslararası standartlara uygun olarak yapılmış ve deneme seferleri tamamlandıktan sonra ihaleyi alan konsorsiyumun hat işletmeye hazırdır yazısı, TCDD Kabul Heyetinin raporu, bu konuda çeşitli üniversitelerden uzman öğretim üyelerinin verdiği uygunluk raporları ile bağımsız denetleme kuruluğu olan TÜV-SÜD Rail GmbH firmasının verdiği ön işletme raporuna göre hizmete açılmıştır.

Köseköy-Gebze arasının Hızlı Tren işletmeciliğine uygun hale getirilmesi planlanmış olup, sözkonusu kesimin ihalesine bu yıl içinde çıkılacaktır. Bu kesim Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'nca TCDD'nin yatırım programına alınmıştır.

İnönü-Vezirhan kesimi için yüklenici firmaya 22.09.2008 tarihinde, Vezirhan-Köseköy kesimi için ise 21.10.2008 tarihinde yer teslimi yapılmış olup, altyapıda çalışmalar hızla devam etmektedir.

Öte yandan, Bursa-Altınova üzerinden yeni bir planlama sözkonusu değildir.