

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

6.8.92
7/7382
06 TEMMUZ 2009

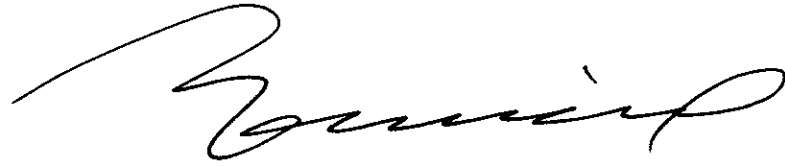
Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/ 1566
Konu :Balıkesir Milletvekili Sayın
Ergün AYDOĞAN'ın
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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

Balıkesir Milletvekili Sayın Ergün AYDOĞAN'ın 7/7382 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

BALIKESİR MİLLETVEKİLİ SAYIN ERGÜN AYDOĞAN'IN
7/7382 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORULAR:

1- 13.03.2009 tarihinde Sayın Başkan tarafından, katılımı ile ilk seferi gerçekleştirilen Ankara-Eskişehir Hattında çalışan hızlı tren için kaç km hızlı tren hattı yapılmıştır?

2- 245 km lik yolun, 197 km si hızlı tren hattı, yolun geri kalan kısmı ise normal tren hattı olduğu yönündeki iddialar doğru mudur? 2004 yılında onlarca insanımızı kaybettiğimiz Sakarya da meydana gelen hızlandırılmış tren faciası öncesinde rayların tren hızına uygun olmadığı yönünde bilimsel raporların tarafınıza sunulduğu iddiası doğru mudur?

3- 250 km hızla gidecek trenin normal tren hattından geçişi esnasında kaza riski olup olmadığı konusunda bilimsel bir rapor var mıdır? Var ise bu rapor hangi bilim kurulu tarafından hazırlanmıştır?

4- 2006 yılında bitirileceği açıklanan projenin, 2009 yılı Mart ayında ancak açılmasının gerekçesi nedir?

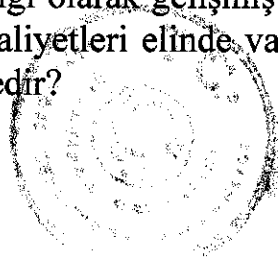
5- İhale Şartnamesinde, ihaleyi alan kuruluş dan kaynaklanan gecikmeler nedeni ile tahsil edilecek gecikme tazminatı yada cezasına ilişkin bir hüküm bulunmakta mıdır? Bu gecikme ihaleyi alan Aslim-Alarko-OHL konsorsiyumdan kaynaklanmışsa ne kadar gecikme cezası tahsil edilmiştir?

6- İhale bedelinin 459 milyon Euro'dan 629 milyon Euro'ya Çıktığı, ihale bedelinin ihale sürecinden sonra artırıldığı doğru mudur? Doğru ise İhale bedelinin artırılma gerekçesi nedir?

7- Saatte 250 km hız yapabilen Ankara-Eskişehir hattında çalışacak olan hızlı trenin bütün masrafları dahil edildiğinde km birim maliyeti nedir?

8- Dünyada 500 km hızla sefer yapabilen yeni teknolojilerin geliştirildiği bir dönemde, 250 km hızla sefer yapabilen eski teknoloji hızlı trenin km birim maliyetinden daha yüksek olduğu doğru mudur?

9- Ulaştırma Bakanlığı olarak gelişmiş ülkelerde 500 km hızla sefer yapabilen hızlı trenlerin km birim maliyetleri elinde var mıdır? Var ise hangi ülke hızlı trenin 1 km sini kaç mal etmektedir?



CEVAPLAR:

245 km.lik Ankara-Eskişehir kesiminde tamamlanarak işletmeye açılan 197 km.lik hızlı tren hattımız bulunmaktadır. 15 km. Sincan-Esenkent ve 9 km.lik Hasanbey-Eskişehir kesimlerinin tamamlanmasını müteakip, en kısa sürede işletmeye açılması planlanmaktadır.

Sözkonusu 245 km. lik yolun 197 km.si yüksek hızlı ten hattında kullanılan raylar UIC standartlarında olup, Avrupa ülkelerinde de hızlı tren hatlarında kullanılan raylarla aynı özellikleri taşımaktadır. Rayların tren hızına uygun olmadığı yönünde bilimsel raporların tarafımıza sunulduğu iddiası doğru değildir.

Yüksek hızlı tren, Ankara-Sincan, Sincan-Esenkent, Hasanbey-Eskişehir konvansiyonel hat kesimlerinde 250 km/saat hızla gitmesi sözkonusu olmayıp bu hatlarda giden 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.

2006 yılında bitirileceği açıklanan proje;. Esenkent-Eskişehir arasındaki 197 km.lik kesimde 200 km/saat hıza göre mevcut hattın rehabilitasyonu ile yanına ikinci bir hat inşa edilmesini kapsamaktaydı. Ancak, bu projenin yerine dünyadaki hızlı tren hatlarında olduğu gibi mevcut hattan bağımsız 250 km/saat hıza uygun çift hatlı hızlı tren hattı inşa edilmesine karar verilmesi nedeniyle, proje değişikliğine gidilmesi gerekmiştir. Ülkemiz için bir ilk ve oldukça yeni olan hızlı tren projesinde kredi temini, kamulaştırma, sanat yapılarıyla ilgili proje değişikliği, testler ve sertifikasyon gibi konularda öngörülemeyen bir takım problemler de ortaya çıkmış ve çözümü zaman almıştır. Bu sebeple hattın işletmeye açılması 2009 yılını bulmuştur.

Yukarıda da açıklandığı üzere meydana gelen gecikmeler yükleniciden kaynaklanan bir gecikme olmadığından ilgili firmaya herhangi bir gecikme cezası uygulanmamıştır.

Projenin 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 Hızlı Tren Projesi"ne dönüştürülmüştür. Projenin değişmesi çerçevesinde, güzergah oluşturulması ve buna bağlı olarak ilave sanat yapılarının yapılması mecburiyetinin

getirdiği maliyetlerden kaynaklanan projede zorunlu keşif artışı meydana gelmiştir. 4734 sayılı Kamu İhale Kanununun Geçici 2. maddesinin *"Bu Kanun yürürlüğe girdiği tarihten önce ihale edileceği yazılı olarak duyurulmuş veya ilan edilmiş olan işler olduğu kanun ve usullere göre sonuçlandırılır"* hükmü uyarınca Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi 1.Etabı bu kanuna tabi olmayıp TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün ihale usullerine göre yürütülmüştür.

Anılan hükümler ve ilgili mevzuat uyarınca, bu nitelikteki işlerin ilgili oldukları mevzuatta, yeniden ihale yapılmaksızın işin tamamlattırılmasına yönelik düzenlemelerin bulunması halinde idarelerce bu düzenlemelere göre işlem yapılabilmektedir. Buna göre TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce 01/01/2003 tarihinden önce ihale edilmiş işlerde kendi mevzuatına göre keşif artışı verebilmektedir.

Dolayısıyla, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi 1. Etabında da yapım işlerine yönelik TCDD İnşaat İhale Yönetmeliğinin 62. maddesine göre %50 keşif artışı verilebilmesi mümkün olduğundan ve proje ihale yapıldığı tarihteki rehabilitasyon projesinden farklı olarak 250 km/saat uygun çift hatlı yüksek hızlı tren projesine dönüştürüldüğünden, anılan kesimde 437 Milyon Avro proje bedeli %50'lik artışla 655 milyon Avro'ya yükseltilmiştir.

Saatte 250 km hız yapabilen Ankara-Eskişehir hattında çalışan hızlı tren hattının bütün masrafları dahil edildiğinde km birim maliyeti yaklaşık 3,3 milyon Avro' dur.

Test çalışmaları süresinde 500 km. hızlara ulaşılmıştır. Ancak, günümüz de Dünyada 500 km hızla yolcu taşıyan bir işletmecilik yapılmamaktadır.

Dünyada 500km/saat hıza göre yapılmış ticari hızlı tren hattı bulunmamaktadır. Avrupa Ülkelerindeki maliyetler incelenmiş olup, aşağıdaki gibidir.

TÜRKİYE: Ankara - Eskişehir hattı proje hızı 250 km/h maliyet 3,3 milyon Avro/km.

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.

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 - Marsilya hattı proje hızı 300 km/h maliyet 11,4 milyon Avro/km.

İTALYA: Roma-Napoli hattı proje hızı 300 km/h maliyet 44 milyon Avro/km.

