

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

08 TEMMUZ 2009

G.K.110

7/7461

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/1514
Konu :İstanbul Milletvekili Sayın
Çetin SOYSAL'ın
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 14.04.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12454 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Çetin SOYSAL'ın 7/7461 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

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN ÇETİN SOYSAL'IN
7/7461 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

13 Mart 2009 tarihinde Ankara-Eskişehir arası hızlı tren seferleri seçim yatırımı olarak başlatılmıştı. Hızlı tren projesi, şatafatlı törenlerle yapılan açılışlardan biriydi. Konuyla ilgili olarak getirilen eleştirilerin hiçbirisi önemsenmedi ve bu eleştirileri giderecek açıklamalar da yapılmamıştı.

24.03.2009 tarihli ve Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdür Yardımcısı Tuna Aşkın imzalı bir yazı hızlı tren seferlerinin başlatılmasının tamamen seçim yatırımına dönük bir çalışma olduğunu ortaya koymuştur. Bu yazıda şöyle denilmektedir:

"Bölgemiz elemanlarınca yapılan turnelerde yolda yer yer deformasyonların olduğu gözlemlenmektedir. Yol tamirat makinelerimizin olmaması nedeniyle arızalı noktaların tamiratları gerçekleştirilemediğinden tekayyüdatlar (hız sınırlandırması)konulmuştur. Hattın yeni açılmış olması sebebiyle dinamik tren kuvvetlerine karşın hattın ne gibi tepkiler vereceği henüz bilinmemektedir. Tekayyüdatların kaldırılması ve yolun trafik emniyetinin sağlanması için 1 adet buraj, 1 adet stabilizatör,1 adet regülatör ve diğer yol bakım işlerinin gerçekleştirilebilmesi hususunda bakım sözleşmesi yapılmasına acilen ihtiyaç duyulmaktadır. Yapılacak yol bakım ihalesi sonuçlanıncaya kadar, 60 gün süre ile mahalli piyasadaki firmalarla sözleşme imzalanarak bu işlerin acil olarak yaptırılması gerekmektedir."

2004 yılında Pamukova'da, 2008 yılında Kütahya'da olan tren kazaları ulaştırmada yapılacak hataların bedelinin ölümle ödendiğini göstermiştir.

Yaşanan bu acı tecrübelerle rağmen sırf seçimde biraz daha fazla oy alabilmek için halkın canını tehdit edecek bir uygulamayı başlatmak bir sorumsuzluktur.

Hatların bakımı yapılmadan, olabilecek arızalara karşı tamirata ilişkin gerekli donanım sağlanmadan ve yeterli deneme seferi yapmadan yüksek hızlı trenin seferlerini başlatmak açıkça ölüme davetiye çıkarmaktır. AKP İktidarı bu ve benzeri uygulamalarıyla açıkça halkın yaşamını tehdit etmektedir.

Bu çerçevede;

SORULAR:

1-Ankara Eskişehir arası Yüksek Hızlı Tren için ne kadar zaman deneme seferi yapmıştır?

2-Yüksek Hızlı Tren seferlerinin başlamasının üzerinden henüz 11 gün geçmişken Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürü'nün gönderdiği yazıda belirtilen yolda meydana gelen deformasyonların nedeni nedir?

3-Hızlı tren seferleri başlamadan önce olabilecek deformasyonlarla ilgili nasıl çalışmalar yapılmıştır?

4-Yolda meydana gelen deformasyonların giderilmesi için yol tamirat makinelerinin olmadığı belirtilmektedir. Yol tamirat makinelerinin seferlere başlamadan önce temin edilmemesinin nedeni nedir?

5-Yazıda dinamik tren kuvvetlerine karşın hattın ne gibi tepkiler vereceği henüz bilinmemektedir denilmektedir. Bunun bilinebilmesi yeterli deneme seferi yapılması ile doğru orantılı mıdır?

6-Gönderilen yazıda bu işlerin acil olarak yapılması hatta ihale sonuçlanıncaya kadar da mahalli piyasadaki firmalarla sözleşme imzalanarak bu işlerin acil olarak yaptırılması gereklidir denilmektedir. Bu uyarı karşısında 24.03.2009 tarihinden bu yana hızlı tren seferlerinin durdurulmamasının nedeni nedir?

CEVAPLAR:

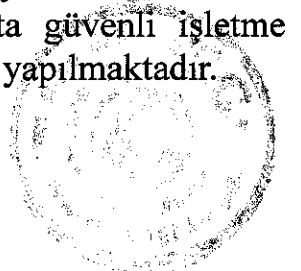
Ankara-Eskişehir arası Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattındaki test sürüşlerine 25.04.2007 tarihinde İtalya'dan kiralanan ETR 500 Tren seti ile başlanmış olup, daha sonra ıspanya'nın CAF firmasından satın alınan Yüksek Hızlı Tren setleri ile test ve deneme sürüşlerine 13.03.2009 tarihine kadar devam edilmiştir. 60.000 km. test sürüşü yapılmıştır.

Esenkent-Eskişehir yüksek hızlı tren hattının altyapısı TCDD kontrol elemanları ve müşavir firma elemanları ile çeşitli Üniversitelerimizden bu konuda uzman öğretim görevlilerince kontrol edilmiş ve kabul sınırlarında zeminin oturmasını tamamladığı raporla belirtilmiştir. Bilhassa köprü yaklaşımlarında minimize edilmiş oturmalar zamana bağlı olarak oturmalarını tamamlayacaktır. İlgili yazıda "yolda yer yer deformasyonlar oluştuğu" şeklindeki ibare ise, tamamen teknik bir tespit olup, anlamı ise hat üzerindeki noktasal milimetrik değerler arasındaki sapmaları ifade etmektedir. Bu sapmalar bakım değerleri olup müsaade edilen değerler içindedir ve lokal tamiratlarla giderilmektedir.

Yüksek Hızlı Tren hattı, işletmeye alınmadan önce yol ölçüm makinesi ile 2 kez ölçülmüş olup, ölçüm sonucunda tespit edilen noktasal hususlar yol makineleri vasıtasıyla olması gereken değerlere getirilerek yol işletmeye hazır hale getirilmiştir.

Ayrıca, yol tamirat işleri için hızlı trenler üzerine monte edilmiş bulunan dinamik ölçüm cihazlarından (Aksolometre) dinamik tren kuvvetlerine karşı hattın verdiği tepkiler sürekli gözlenmekte olup, bakım çalışmalarına esas olacak yol geometrik ölçüleri, yol muayene makinesi ile yapılan ölçüm sonuçları, aksolometre cihazından ve yol ölçüm aleti olan Krap'dan alınan sonuçların değerlendirilmesi ile temin edilmektedir. Bu bakımdan hat sürekli kontrol altında tutulmaktadır.

Bu teknik tahlillere bağlı bakımlar, periyodik olarak yerine getirilmekte ve bahsedilen cihazlardan elde edilen veriler, büyük bir hassasiyetle hem TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü teknik personeli, hem de bu hatta güvenli işletme sertifikası veren TÜV-SÜD RAIL uzman elemanları ile kontrolleri yapılmaktadır.



İşletmeye alınan Yüksek Hızlı Tren hattında, Demiryolu konusunda gelişmiş Avrupa ülkelerinde uygulandığı gibi makineli tamirat işlerine başlanmış olup, Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğinden sorumlu birimce 1 adet buraj, 1 adet regülatör ve 1 adet stabilizatör için yurt içinden doğrudan temin yöntemiyle kısa süreli kiralama yapılarak hat üzerinde bakım toleransları içinde kalan kesimlerde noktasal tamiratlar yapılmaktadır. Ayrıca Yüksek Hızlı Tren Bölge Müdürlüğünce bu konuda uzman ve yeterli makine parkına sahip üçüncü şahıslardan makine kiralaması yapılmış olup, hattaki ölçüm ve kontroller sonucunda bakım toleranslar içinde kalan kesimlerdeki değerler, yol makineleri ile olması gereken değerlerine getirilmektedir.

Temin edilen makineler dışında Yüksek Hızlı Tren hattının bakım ve onarımının özel sektöre yaptırılması planlanmış olup, yapılan ilk ihalede uygun teklif gelmediğinden yeniden ihaleye çıkmıştır. Bu çerçevede hattın ölçümünün yaptırılması için Mermec firması ile anlaşma yapılmış olup, ölçüm makinesi ile hattın ölçümü yaptırılmaktadır.

Bununla birlikte Yüksek Hızlı tren hattının bakım ve onarımında kullanılmak üzere 6 kalemde 10 makineden oluşan yol makinesi alınması için Hazine Müsteşarlığından Uluslararası Kredili ihale izni alınarak 15.09.2005 tarihinde ihaleye çıkmış ancak uygun teklif gelmemesi üzerine ihale iptal edilmiştir. 05.10.2006 tarihinde 2. kez ihaleye çıkmış ve 6 kalemde 10 adet makine alınması için Plasser&Theurer firması ile 16.04.2007 tarihinde 27.230.260,00 \$ bedelle sözleşme imzalanmıştır. Ancak Hazine Müsteşarlığı ile Kreditor arasında yapılan müzakerelerde mali koşullarda anlaşmaya varılamadığından ihale sonuçlandırılmamıştır.

Bu çerçevede, makine listesi revize edilerek 8 kalemde 21 adet makine alınması için tekrar girişimlere başlanmış olup, AYB kredisi ile temin edilmesi için ihale hazırlıkları devam etmektedir.

Ayrıca 1 adet yol muayene ve 1 adet ultrason makinesi alımının 11.05.2009 tarihinde ihalesi yapılmıştır.

Bu bakımdan, Hızlı tren hattının ölçüm ve bakımı için yeni makine setleri henüz alınamamış olmakla birlikte yüksek hızlı tren hattının ölçüm ve bakımı gerek TCDD makine parkındaki makinelerden ve gerekse de özel sektörden kiralama yapılmak suretiyle yaptırılmaktadır.

Diğer taraftan, YHT işletmeciliği öncesi tüm Avrupa ülkelerinde (örneğin İtalya ve İspanya) 40.000-60.000 km arasında yolcusuz deneme seferleri yapılmaktadır. Ülkemizde ise 60.000 km yolcusuz deneme seferleri yapılmıştır. Bu seferler uluslararası akreditasyona sahip bağımsız değerlendirme kuruluşu TÜV-SÜD RAIL uzmanları eşliğinde gerçekleştirilmiştir. Test sürüşleri sonrası hat üzerinde çalışan YHT tren seti, sinyalizasyon, elektrifikasyon, yol alt ve üst yapısı için ayrı ayrı "Yolculu İşletme Güvenlik Raporu" almıştır.

Yüksek Hızlı tren hattında yapılan kontrol ve ölçümler sonucunda elde edilen değerler bakım toleransları içinde kalan değerler olup, yol makineleri vasıtasıyla gerekli bakım ve tamiratlar yapılarak olması gereken değerlere getirilmektedir. Bu nedenle Yüksek Hızlı Tren seferlerinin durdurulmasını gerektirecek bir durum sözkonusu değildir.