

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

20-05-2010

7/12405
GK.98

Sayı :B.11.0.SGB.0.00.01.610.01/P6P
Konu :Adana Milletvekili Sayın
Nevin Gaye ERBATUR'un
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 11.02.2010 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-19835 sayılı yazısı.

Adana Milletvekili Sayın Nevin Gaye ERBATUR'un 7/12405 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

**ADANA MİLLETVEKİLİ SAYIN NEVİN GAYE ERBATUR'UN
7/12405 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Vatandaşların ulaşım ihtiyacının karşılanmasında TCDD önemli bir rol oynamaktadır. Ancak son zamanlarda TCDD seferlerinin artırılıp geliştirilmesi gerekirken, aksi bir tutumun sergilenmesi vatandaşları mağdur etmektedir. Örneğin Diyarbakır - Adana - Diyarbakır arasında her gün karşılıklı çalışan Posta treni 1 Ocak 2010 itibari ile seferden kaldırılmıştır. Yine 3 yıl önce Adana - Gaziantep - Adana arasında çalışan Toros Ekspresi ve 2.5 yıl önce Mersin - İskenderun- Mersin arasında çalışan motorlu tren seferi hizmetten geri çekilmiştir. Benzer bir şekilde 1 yıl önce hizmet vermeye başlayan Mersin - Halep - Mersin seferi 4 ay sonra hizmetten çekilmiştir. Ayrıca Adana - Elazığ - Adana arasındaki Elazığ Ekspresi de seferden kaldırılmıştır. Bahsi geçen seferlerin yolcu profili incelendiğinde, seferlerin ortadan kaldırılmasının yurttaşlarımızın gelir durumlarında ne denli olumsuz bir etki yaratacağı da görülebilir. Örneğin Adana - İskenderun arası demiryolu ile 6.5 TL iken karayolu ile 20 TL'dir. Aradaki 13.5 TL'lik fark yurttaşların geçim düzeyini daha da aşağıya çekecektir. Bu çerçevede;

SORULAR:

1-Yukarıda değinilen tren seferlerinin hizmetten çekilme gerekçeleri nelerdir?

2-Diğer ulaşım türlerine göre daha ucuz bir ulaşım yolu olan demir yolu ulaşımının artırılması ve kalitesinin iyileştirilmesi için çalışılması gerekirken seferlerin tek tek sonlandırılmasının sebebi nedir?

3-Adana İli ve çevresinin diğer İl ve bölgelerle olan demir yolu ulaşımının azaltılmasının ardında yatan gerekçe nedir?

4-Yukarıda sıralanan seferlerin tekrar hizmete konması düşünülmekte midir?

CEVAPLAR:

Ülkemiz demiryolu sistemi uzun yılların ihmaliyle önemli sorunlarla karşı karşıyadır. 2003 sonrasında demiryolları yeniden Devlet politikası haline getirilmiştir. Bu çerçevede Bakanlığımız, bir yandan yüksek hızlı tren projeleri ile önemli atılımlara imza atarken bir yandan da mevcut konvansiyonel hatlarımızı standardına yükseltmek için yoğun bir yenileme programı başlatmıştır.

Diyarbakır-Adana yolcu trenleri son 4 yıl gelirin gideri karşılama oranı ortalamasının % 3 olması nedeniyle verimsiz çalıştığı gerekçesiyle 01 Ocak 2010 tarihinde seferden kaldırılmıştır. Bu düzenlemeyle beraber aynı hattı kullanan Adana-Elazığ arasında çalışan Fırat Ekspresinin teşkilatı klimalı vagonlarla yenilenerek yolcuların daha konforlu seyahat etmelerine olanak sağlanmıştır.

Haydarpaşa-Gaziantep-Haydarpaşa arasında haftanın üç günü işletilen Toros Ekspresi trenin çalıştığı güzergâhta yer alan Eskişehir-Sabuncupınar, Akşehir-Horozluhan, Ulukışla-Yenice hattı Çiftahan-Belemedik istasyonları arası yol çalışmalarına zaman aralığı sağlanabilmesi için 20.07.2008 tarihinden itibaren ikinci bir emre kadar seferden kaldırılmıştır. Eskişehir-Alayunt yol yapım çalışmaları 2009 yılında tamamlanmış, diğer yol yapım çalışmaları da tamamlandıktan sonra trenin yeniden sefere konulması yönünde yeni bir çalışma yapılacaktır.

İskenderun-Mersin arasında Bölgesel Ekspresler şeklinde işletilen Toprakkale-İskenderun hattındaki yolcu trenlerinin; karayolu ile yaklaşık 1,5 saat olan Adana-İskenderun ve İskenderun-Adana arasına en kısa 3,5- 4 saat civarında varmasından, buna bağlı olarak yolcu talebinin minimum seviyeye düşmesinden, trafik emniyeti ve verimli tren işletmeciliği kriterleri açısından dolayı 18.02.2008 tarihinden itibaren ikinci bir emre kadar seferden kaldırılmıştır.

Öte yandan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Suriye Demiryolları (CFS) arasında yapılan görüşmeler sonucunda varılan anlaşmaya göre; 12.03.2009 tarihinden itibaren Mersin-Halep-Mersin arasında, 5 WSP pulman, 1 WR yemekli vagon dan oluşan uluslararası mahiyette bir tren yaz sezonunda deneme mahiyetinde işletilmek üzere sefere konulmuş ancak yolcu sayısının az olması nedeniyle seferden kaldırılmıştır. Ülkemiz ile Suriye arasında varılan anlaşma gereği karşılıklı olarak vatandaşlara uygulanan vizenin kalkmasıyla söz konusu trenin önümüzdeki günlerde yeniden sefere konulması planlanmaktadır.

Adana-Elazığ arasında çalışan Fırat Ekspresi Malatya-Narlı hat kesimi, Kapıdere-Kumlu istasyonları arasında meydana gelen sel nedeniyle 162,050 km.-162,300 km. arası yol kapandığından 26.01.2010 tarihinden itibaren tren seferden kaldırılarak 09.02.2010 tarihinden itibaren Elazığ-Malatya-Elazığ arasında işletilmeye başlanmıştır. Söz konusu hat kesiminde gerekli çalışmalar yapılarak hattın trafiğe açılmasıyla beraber Fırat Ekspresi normal güzergahında işletilmeye başlanacaktır.