

T.C
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/12231
GK: 98

02 Şubat 2010

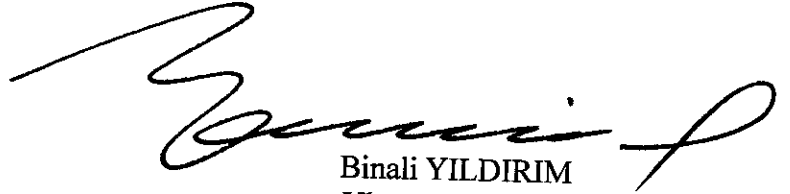
Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/144/
Konu :İstanbul Milletvekili Sayın
Hasan MACİT
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 08.02.2010 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-19419 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Hasan MACİT'in 7/12231 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

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN HASAN MACİT'İN
7/12231 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Gelişmiş ülkelerde demiryollarının taşımacılıkta kullanılma oranları ülkemizle mukayese edilemeyecek kadar yüksektir. Ülkemizin de bu yönde politik tercihte bulunması gerekirken bir türlü beklenen gelişme sağlanamamıştır. Bu durumun çeşitli nedenleri olmakla birlikte asıl olan bu yönde siyasi iradenin eksikliğidir. Ankara-İstanbul hızlı tren projesi konusunda ise çeşitli iddialar yazılı ve görsel basında yer almaktadır. Bu bağlamda;

SORULAR:

1- 2002 yılından bugüne kadar hangi hatlarda tren seferleri durdurulmuştur? Tren seferlerinin durdurulma gerekçeleri nelerdir?

2- Demiryollarının mevcut durumu ve yeniden yapılandırılması ile ilgili olarak firmalardan görüş istenmiş midir? Görüş istenen firmalar arasında yabancı kökenli firmalar var mıdır? Firmalarca verilen raporlarda neler önerilmektedir?

3- 2002 yılından bu güne kadar yaşanan tren kazaları ve oluş nedenleri nelerdir? Ülkemizdeki tren kazası oranlarının uluslararası kabul edilebilir ölçülerle oranları nelerdir?

4- Ankara-İstanbul hızlı tren projesinde, tren sürati konusunda proje aşaması ile uygulama aşamasında farklılık var mıdır? Projenin Ankara-Eskişehir bölümü tamamlanmış mıdır? Eskişehir-İstanbul bölümünün güzergah tespiti yapılmış mıdır?

5- Projedeki Ayaş güzergahının iptal edilme gerekçesi nedir?

6- Projenin başladığı tarihten beri, genel bütçeden TCDD' ye ayrılan kaynağın ne kadarı hızlı tren için ayrılmış ve kullanılmıştır? Ne kadarı konvansiyonel tren hattı için ayrılmış ve kullanılmıştır?

7- Hangi illerde, TCDD'ye ait ne kadar taşınmaz satılmak üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığı 'na devredilmiştir. Bu taşınmazların cinsi, miktarı, alanı, niteliği ve muhammen bedelleri nedir?

CEVAPLAR:

1- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce, yolcu potansiyeli ve rekabet koşullarına göre verimli-karlı tren işletmeciliği yapılabilecek hatlarda yeni trenlerin sefere konulması, işletmecilik verimleri düşük olan ve hizmet verilen hatta alternatif ulaşım imkanları gelişmiş olan trenlerin seferden kaldırılması yönünde yapılan çalışmalar yıllardır rutin olarak devam etmektedir.

Bu kapsamda, yolcu taşıma sektörü ve işletilen trenler yakından takip edilerek ihtiyaç duyulan hatlarda yeni trenler sefere konulmaktadır. Mevcut trenlerin, doluluk oranları, gelirin gideri karşılama oranı, taşınan yolcu sayısı, hizmet verdikleri parkurda alternatif ulaşım aracının bulunup bulunmadığı vb. kriterlere göre ülke kaynaklarının verimli kullanılması ve kaynak israfının önüne geçilmesi amacıyla seferden kaldırılması yönüne gidilmektedir.

Verimsiz hatlardan çıkan çeken-çekilen araçlar daha yüksek yolcu potansiyeli ve daha yüksek tren işletmeciliğinin yapılabileceği hatlarda sefere konulan trenlere kaydırılmaktadır. Bu kapsamda 2003-2010 döneminde 103 adet trenin seferlerine son verilmiş, seferden kaldırılan trenler yerine 122 adet yeni tren sefere konularak toplam tren sayısı 293 adede yükseltilmiştir.

2- TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, Dünya Bankasının sağladığı Japon hibesi ile "İşgücünün Yeniden Yapılandırılması ve Sosyal Plan Hazırlanması" konusunda çıktığı uluslararası ihaleyi kazanan CANAC Inc. Firması ile bir çalışma yapılmıştır. Firmanın başlıca önerileri şunlardır:

- *İş birimine dayalı organizasyon biçimine geçilmesi,
- *Limanların ve beş fabrikadan üçünün bağımsızlaştırılması,
- *Yatırım önceliklerinin yeniden yapılandırma süreciyle uyumlu hale getirilmesi,
- *Yük trenlerinin daha uzun, daha yüksek tonajlı trenler elde etmek üzere yeniden düzenlenmesi,
- * Modern demiryolu bilgisayar sistemlerinin kullanılması,
- *Hizmet birimlerinin birleştirilmesi,
- *Yol yenileme programlarının sürdürülmesi ve hızlandırılması,
- * Anahat yolcu hizmetleri şebekesini ve hizmet seviyesinin rasyonelize etmek,

Ayrıca, Türk demiryolu sektörünün yasal ve yapısal çerçevesinin AB mevzuatına uygun bir şekilde oluşturulmasını sağlamak üzere AB tarafından finanse edilen "Türk Demiryolu Sektörünün Yeniden Yapılandırılması ve Güçlendirilmesi" projesi kapsamında Alman demiryolları ile birlikte "Demiryolu Sektörünün Organizasyonu" (Eşleştirme Projesi) ve Danışman Konsorsiyum ile birlikte "Yeni TCDD Organizasyonu, Hükümetle Mali İlişkilerin Düzenlenmesi ve Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS) Kurulması Projesi(Teknik Yardım-Hizmet Alımı Projesi)" yürütülmüştür.

Eşleştirme projesi kapsamında hazırlanan demiryolu sektörünü düzenleyen "Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu" ve "TCDD Kanunu" tasarıları ile AB mevzuatına uyum kapsamında demiryolu sektöründeki mevcut taşımacılık tekelinin kaldırılması, sektörün serbestleştirilerek adil şartlarda rekabete dayalı esaslar çerçevesinde özel işletmeciler tarafından da demiryolu taşımacılığının yapılması ve daha kaliteli ve emniyetli demiryolu hizmetinin daha uygun ücretle kullanıcılara sunulması amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, sektörde güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir düzenleme ve denetim yapısı oluşturulmaktadır.

Ayrıca, bu projeler sonucunda edinilen bilgi birikimi ve çalışmalar, demiryolu sektörünü düzenleyen kanun tasarılarının hazırlanmasında yön gösterici olmuş ve bu kanunların yürürlüğe girmesinden sonraki süreçte de yol gösterici olarak kullanılmaya devam edecektir.

3- Meydana gelen tren kazalarının çoğunluğu personel hatasından olmakla birlikte, malzeme hataları, doğa olayları ve 3 şahıslardan da kaynaklanmakta olup, 2008 yılında Romanya'da toplam 412 adet, Japonya ve Türkiye'de 386 adet, Almanya'da 326 adet ve Fransa'da 165 adet demiryolu kazası yaşanmıştır. Bu kazalarda Japonya'da 28 kişi, Romanya'da 12 kişi, Fransa'da 10 kişi, Türkiye'de 9 kişi, Almanya'da 1 kişi hayatını kaybetmiştir.

4- Esenkent-Eskişehir arasındaki 197 km.lik kesimde 200 km/h hıza göre mevcut hattın rehabilitasyonu amacıyla 23.11.2000 yılında sözleşmesi imzalanan projenin, kredilerin yürürlüğe girmesinin gecikmesiyle 23.12.2003 tarihinde ilk avans ödemesi yapılabilmektedir. Ancak inşa edilecek hattın yoğun işletmecilik faaliyeti olan güzergah olması, rehabilitasyonun işletmecilik faaliyeti altında yapılamayacağının görülmesi üzerine, ayrıca geçen bu sürede hızlı tren teknolojisindeki gelişmeler, projede kullanılması istenilen malzeme ve sistemlerin bir kısmının üretimden kalkması, projenin ilk haliyle yaptırılması halinde çağın gerisinde kalacağı sebepleriyle, dünyadaki hızlı tren hatlarında olduğu gibi mevcut hattın bağımsız 250 km/saat hıza uygun çift hatlı hızlı tren hattı inşa edilmesi için, projede geçerli teknolojiye uygun düzeltmeler yapılarak "Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesine" dönüştürülmüştür.

Öte yandan, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinde, tren sürati konusunda proje aşaması ile uygulama aşamasında farklılık bulunmamaktadır. Hızlı Tren Projesi Ankara-Eskişehir bölümünde;

*Esenkent-Eskişehir 1. etap tamamlanarak 13 Mart 2009 tarihinde yolcu taşınmasına başlanmıştır.

*Sincan-Esenkent arası alt ve üst yapısı tamamlanmış, test seferleri bitirilerek sertifikasyonun alınması işlemlerine devam edilmektedir.

*Ankara-Sincan arası, Sincan-Kayaş Başkentray Projesi kapsamında yapılacak olup, ihale hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

Ankara- İstanbul 2. Etap Hızlı Tren Projesi Köseköy -Vezirhan (Kesim- 1) ve Vezirhan- İnönü (Kesim-2) arası güzergah tespiti yapılmış olup, yüklenici firmaya yer teslimi yapılmış ve altyapı çalışmalarına başlanmıştır. Köseköy-Gebze arası mevcut hat sökülerek yeniden alt yapı ve üst yapısı ile inşa edilecek ve hızlı tren işletmeciliğine uyumlu hale getirilecektir.

5- "Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi 1.Kısım İnşaati" adı altında bulunan projedeki Ayaş güzergahı iptal edilmemiş olup, Bakanlığımız DLH İnşaati Genel Müdürlüğü 2010 yılı Yatırım Programı Ulaştırma-Demiryolu sektöründe yer almaktadır.

6- 2009 yılı sonuna kadar, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi için 5.048.886 TL. proje bedelinin 2.351.934 TL'si; Ankara-Konya Hızlı Tren projesi için 878.959 TL proje bedelinin 409.998 TL'si harcanmıştır. Ankara-Sivas Hızlı Tren projesi için 2.091.583 TL proje bedelinin 89.251 TL' si harcanmıştır. Konvansiyonel hatlar için 2003-2009 yıllarında 1.325.130 TL proje bedelinin 935.803 TL'si harcanmıştır.

7- 5793 sayılı Kanunun 43. maddesi (değişik 5335 sayılı Kanunun 32.maddesi) kapsamında TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün işletmecilik fazlası taşınmazlarından toplam 117.487,45 m² arsa ve motel niteliğindeki 60 adet taşınmaz 08.05.2009 tarih ve 27222 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 30.04.2009 tarih ve 2009/20 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu Kararı ile özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır.