



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/1974
GK=70
20 Mart 2012

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/885
Konu : Bursa Milletvekili
Sayın İsmet BÜYÜKATAMAN'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 19.12.2011 tarihli ve A.01.0.GNS.0.10.02.00-36630 sayılı yazınız.

Bursa Milletvekili Sayın İsmet BÜYÜKATAMAN'ın 7/1974 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
Telefon: 203 13 45
E-posta: sgb1@ubak.gov.tr

Bağlı Kuruluşlar



İlgili Kuruluşlar



Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:
Şakir ÖZDEMİR
Şube Müdürü

Bağlı Kurum/Kuruluşlar



**BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN İSMET BÜYÜKATAMAN'IN
7/1974 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Ankara-İstanbul arasındaki hızlı tren hattının 2003 yılında başlamasının ardından 2009'da tamamlanacağına dair Hükümetiniz tarafından açıklamalar yapılmıştır. 2009 yılına gelindiğinde ancak Eskişehir-Ankara arasındaki hat kullanıma açılabilmiştir. Kullanıma açılan 245 Km'lik hattın ise 197 Km'lik kısmı yeni raylardan oluşmaktadır. Ankara'dan kalkan hızlı tren 40 km normal hattan gidebildikten sonra yeni hatta geçiş yapabilmektedir.

Buna göre;

SORULAR:

1-Eskişehir-Ankara arasındaki hızlı tren hattının, eski raylardan oluşan kısmının yenileme çalışmaları tamamlanmış mıdır? Bu hatlar tamamlanmadıysa hızlı tren seferleri ne kadar güvenlidir? Açıklar mısınız?

2- Ankara-İstanbul hattının tamamının bitirileceği söylenip, 2009 yılında ancak eksikli olarak bitirilen hattın TCDD tarafından yapılan açıklamasında "1.Etabın sözleşme bedeli + sigorta primi olmak üzere toplam 459 milyon Euro'dur. Ancak hızın 200 km/s'den 250 km/s'ye çıkması ve mevcut hattın korunması nedeniyle meydana gelen keşif artışları ile birlikte yaklaşık maliyet 629 milyon Euro olarak hesaplanmıştır. Projenin 1. Etabı olan Eskişehir-Esenkent arasının Eylül 2006 itibari ile bitirilmesi planlanmaktadır." denilmiştir. İlk ihale bedeli 459 milyon Euro olarak belirlenen bir anlaşma bir anda 629 milyon Euro'ya nasıl çıkmıştır?

3- Bu maliyeti ilk kim onaylamıştır?

4- Aradaki maliyet artışını kim onaylamıştır?

5- Son maliyeti kim onaylamıştır?

6- Yüklenici firma tarafından "tadilat istediye" ihalenin yenilenmesi gerekmez miydi?

7- Dünyadaki hızlı trenler 600 km hızlara ulaşmışken, biz revizyonla bile ancak 250 km'ye aşamayan bir teknolojiyi neden bu kadar pahalıya aldık?

8- Yüklenici firmaya neden ihale bedelinin üzerinde bir bedel ödenmiştir?

9- Planlanan tarihten 3 yıl geç teslim edilen bir işteki gecikme tanzimi yapılması gerekirken, ihale bedelinin üzerinde bir ücret neden ödenmiştir? Açıklar mısınız?

CEVAPLAR:

Ankara-Eskişehir kesimi toplam 245 km olup, bu hattın 24 km'si Ankara-Sincan arasındaki mevcut konvansiyonel hat, geriye kalan 221 km'lik hat mevcut hattan bağımsız olarak Sincan-Eskişehir arasında 250 km/saat hızda uygun çift hatlı olarak inşa edilen yüksek hızlı tren hattıdır.



Yüksek hızlı tren setleri Ankara-Sincan arasındaki mevcut konvansiyonel hatta diğer konvansiyonel trenlerin gittiği hızlarla gitmekte olup(Maksimum 120 km/saat), sertifikasyon için uluslararası ekspertiz raporu vermeye yetkili firma olan TÜV-SÜD Rail GMBH'nin katılımıyla yapılan test sürüşleri neticesinde alınan 13.03.2009 tarihli rapor sonrasında işletmeye açılmıştır.

13 Mart 2009 tarihinde işletmeye açılan Ankara-Eskişehir kesiminin ihalesi 2000 yılında yapılmış olup, yapılan ihale mevcut hattın 200 km/saat hıza göre rehabilitasyonunu ve yeni bir hat ilavesini içermektedir. İhaleye uygulama projesi olmadan avan proje üzerinden çıkılmış olup, uygulama projeleri de sözleşme kapsamında yaptırılmıştır. Yapılan sözleşme sigorta primi ile birlikte 459 milyon Avro olup, 2000 yılında imzalanan sözleşme, mevcut hattın yanına 200 km/s hıza uygun yeni bir hat ilavesi ile mevcut hattın 200 km/s hıza uygun olarak rehabilitasyonunu içermekte iken, mevcut hattın yük trenleri için kullanılmasına karar verilmesi ve projenin rehabilitasyon projesinden 250 km/saat hıza uygun yüksek hızlı tren projesine dönüştürülmesi neticesinde yeni bir çift hat güzergahı oluşturulmuş, yeni hızlı tren güzergahının mevcut hat ile kesiştiği noktalarda mevcut hat ile hızlı tren hattının birbirileri ile olan ilişkisinin kesilmesi için tren alt geçit ve üstgeçit köprüleri ile birlikte yeni sanat yapılarının yapılması zorunluluğu ortaya çıktığından projede keşif artışı meydana gelmiş ve işin bedeli 655 milyon Avroya yükselmiştir.

Sözleşmede kapsamında yer almayan ancak yapılması zorunlu olan hattın sertifikasyonunun alınması, GSMR sisteminin kurulması, Polatlı'ya yeni istasyon teşkil edilmesi nedeniyle projenin toplam maliyeti 740 milyon Avro olarak belirlenmiştir.

Projenin 2005 yılında rehabilitasyon projesinden Hızlı Tren Projesine dönüştürülmesi Dünya ve Avrupa ülkelerindeki gelişmeler göz önünde bulundurularak TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün talebi doğrultusunda Bakanlar Kurulu Kararı ile gerçekleştirilmiştir. İhale, o tarihte yürürlükte bulunan TCDD İnşaat İşleri İhale Yönetmeliği'ne göre yapıldığından ve TCDD'nin sözleşme bedelinin % 50 sine kadar iş yaptırılma imkanı bulunduğundan ihalenin yenilenmesini gerektirecek bir durum söz konusu olmamıştır. Sözleşme bedeli ile oluşan keşif artışı ve son maliyetler mevcut mevzuat çerçevesinde TCDD Yönetim Kurulu tarafından onaylanmıştır.

Projenin rehabilitasyon projesinden yüksek hızlı tren projesine dönüştürülmesi nedeniyle yeni bir güzergah oluşturulması ve buna bağlı olarak ilave sanat yapılarının yapılması zorunluluğu ortaya çıktığından başlangıçta öngörülen tamamlanma süresi değişmiştir. Proje değişikliği nedeniyle uygulama projelerinin hazırlanması için yaklaşık 10 ay, Türkiye'nin en uzun viyadüğü olan Sakarya hızlı tren viyadüğünün ilk defa yapılıyor olması nedeniyle proje dizayn çalışmalarından dolayı 8 ay, projenin kredili bir proje olması nedeniyle kredilerin Hazine Müsteşarlığında işlerlik kazandırılması için yaklaşık 10 aylık gecikme yaşanmıştır.



İhale şartnamesinde ihaleyi alan kuruluştan kaynaklanan gecikmeler nedeni ile tahsil edilecek gecikme tazminatı ya da cezasına ilişkin hüküm bulunmaktadır. Ancak Firmadan kaynaklanan bir gecikme olmadığından ilgili firmaya herhangi bir gecikme cezası uygulanmamıştır.

Ayrıca, Avrupa'da inşa edilen hızlı tren hatlarının ortalama 7-13 yıl da tamamlandığı göz önüne alındığında Ankara-Eskişehir hızlı tren hattı 5 yıl gibi kısa bir sürede tamamlanmıştır. Bu süreye 6 aylık uygulama proje süresi de dahil edildiğinde Avrupa'daki emsallerine göre daha kısa bir sürede tamamlanmıştır.

Öte yandan, işletme hızı ile deneme hızı ayrı kavramlar olup, dünyada uygulanan en yüksek işletme hızı 350 km/saat'dir. Yüksek hızlı tren sistemlerinde hızın belirlenmesinde; gereklilik, istasyon sayısı, altyapı koşulları önemli parametrelerdir. İlk defa 1964 yılında Tokyo-Osaka arasında 210 km/saat hızla Japon/SHINKANSEN tren setleri kullanılmıştır. Bugüne kadarki en son hız rekoru ise 600 km/saat olmayıp 574.8 km/saat ile 3 Nisan 2007 tarihinde sadece rekor kırmak için özel olarak hazırlanan yolcusuz tren seti ve katener hattı kısa mesafe test yolunda, Fransız ALSTOM Firmasının V150 YHT setleri ile yapılmıştır.

Ülkemizde işletmeciliği yapılan Ankara-Eskişehir YHT hattı 250 km/s hıza uygun olarak inşa edilmiş olup, halen bu hızlarda işletmecilik yapılmaktadır. Ankara-Konya YHT hattı ise 300 km/s hıza uygun olarak inşa edilmiştir. Ankara-Konya YHT hattında kullanılmak üzere 350 km/s hız yapabilen setlerin alınmasından sonra bu hatta 300 km/s hızla işletmecilik yapılacaktır.

Uluslararası Demiryolları Birliği yayınlarına göre şu anda dünya üzerindeki en yüksek ticari hız 320 km/saat ile Fransa'dadır ve sadece Paris-Strasbourg, Mannheim hattındadır. Çin ise bazı hatlarda 350 km/saat hızda başlattığı yüksek hızlı tren seferlerini altyapı ve setlerde çıkan bazı problemlerden dolayı önce 320 km/saat'e daha sonra da 300 km/saat'e düşürmüştür.

13 Mart 2009 tarihinden itibaren işletilmekte olan Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Tren projesinin yaklaşık km maliyeti 3,6 milyon Avro, 23 Ağustos 2011 tarihinde işletmeye açılan Ankara-Konya hattının km maliyeti ise arazi koşullarının daha uygun olması nedeniyle 3 milyon Avro'dur.

Avrupa'da inşa edilen hatların ortalama km maliyetinin 14 milyon Avro civarında olduğu göz önünde bulundurulduğunda Ankara-Eskişehir yüksek hızlı tren hattı Avrupa'daki emsallerine göre daha ucuza inşa edilmiştir. Örneğin Sevilla-Madrid hattı ortalama km maliyeti 7,2 milyon Avro/km iken Milan-Bologna hattı 31,5 milyon Avro/km, Hannover-Berlin hattı ise 12 milyon Avro/km.dir.

