

ANKARA-İSTANBUL HIZLI TREN MACERAMIZ

Ülkemizin en büyük 2 metropolünün demiryolu sistemi üzerinden (mümkün olan ve/veya olmayan ayrımı yapılmaksızın) en hızlı şekilde bir birine bağlanması 30 yılı aşkın bir süreçte tüm siyasi iktidarların başarılamayana başarmak adına rüyalarını süslemiştir.

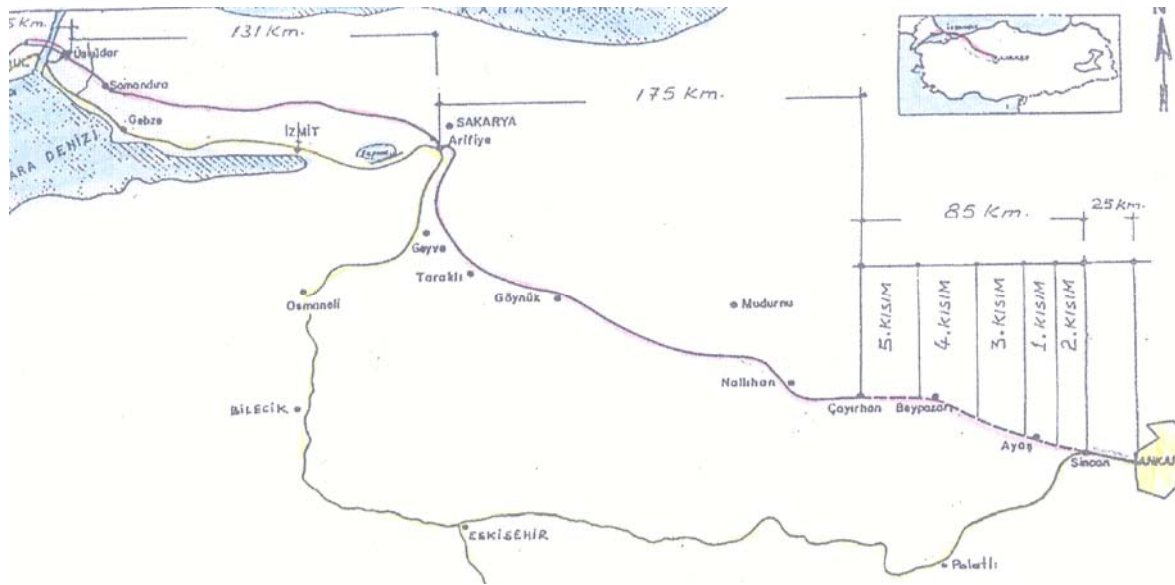
Bir Cumhurbaşkanımızın “bana demiryolu demeyin, demiryolu komünist işidir” değerlendirmesi; arkasından bir Fransa gezisi sırasında bindiği TGV’ye öykünerek bizde bundan alalım özlemi ve hızlandırılmış tren faciasının startı sırasında sayın Başbakanımızın 10. yıl marşına atıfla “... ne ördünüz bugüne kadar...” sözleri aslında bu rüyanın değişik tezahürlerinden başka bir anlam taşımamaktadır.

Gerçi süreç ülkemizi hızlı demiryolu ile tanıştıramamıştır ama uzun yıllar süren bu macera tüm hazırlık ve harcanan mesailere tezat oluşturacak şekilde alınan ani kararlarla traji-komik bir öyküye dönüşmüştür.

Uyku öncesi bir doz hızlı tren ve yıllar süren; ölü toprağı serpilmiş ve yanlış ulaştırma politikaları ile ıskalanarak geçirilmiş yeni bir süreç...

1- Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi

Bu süreçteki ilk durak Ayaş tüneli olarak ta anılan sürat demiryolu projesidir.



Projenin amacı; Ankara - İstanbul arasında mevcut 576 km'lik düşük standartlı demiryolunu 160 km. kısaltılarak 416 km'ye düşürülmesi ve proje standartlarının yükseltilerek hızın 260 km/sa. çıkartılması ve yolculuk süresinin 7 saatten 1,5-2 saate indirilmesi olarak tanımlanmıştır.

Proje 1975 yılında yatırım programına alınmıştır.

Hattın ilk etapta Sincan-Arifiye arasındaki 260 km'lik kesiminin etüt işleri ve avan projeleri 1977-1980 yılları arasında Alman OBERMAYER Firmasına yaptırılmıştır.

Güzergahın tamamı Ankara – Sincan – Ayaş – Beypazarı – Çayırhan – Göynük – Arifiye – Söğütluçeşme -Yenikapı (İstanbul)’dan oluşmaktadır. İlk etapta 85 km,lik Sincan-Çayırhan kesimi 1976-79 yılları arasında 5 ayrı kısım halinde ihale edilmiştir.

Proje’ye ilişkin olarak; 1983-1993 Ulaştırma Ana Planında şu ifadelerle destek verilmiştir:

“Bu projenin bitirilmesi ile tek hatlı mevcut Ankara-İstanbul Demiryolu 161 Km. kısaltılacak ve ülkemiz ekonomisine sağlayacağı ucuz taşımacılığın yanı sıra günümüzde büyük boyutlarda döviz harcaması gerektiren, gelecekte ise çözümün son derece karmaşık olacağı açık olan enerji konusunda oldukça önemli tasarruf sağlanması ile katkıda bulunacaktır.1980 Yılında Ankara-İstanbul arasında 19 gidiş ve 19 geliş olmak üzere günde 19 çift tren çalıştırılabilirken, bu yeni yol işletmeye açıldığında günde ilk kademedeki 96 çift tren ve talebin artması halinde sinyalizasyon tertibinde yapılacak bir yenileme ile 182 çift tren” çalıştırılması öngörülmektedir.(1983-1993 Ulaştırma Ana Planı,DPT Yayınları.....S.7)

Projeye Ana Planla yıllar itibarıyla aşağıdaki ödeneklerin ayrılması istenilmiştir.Ancak iktidara gelen ANAP tarafından ana plan uygulanmadan rafa kaldırılmıştır.

(Milyon TL.)										
<u>1983</u>	<u>1984</u>	<u>1985</u>	<u>1986</u>	<u>1987</u>	<u>1988</u>	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993</u>
3.120	9.358	6.600	7.250	2.750	10.275	26.424	26.424	26.424	26.424	26.424

Bu kesimde bugüne kadar 380 milyon \$ harcama yapılarak % 75 oranında fiziki gerçekleştirme sağlanmıştır. Kalan işlerin bitirilebilmesi için 150 milyon \$ ödeneye ihtiyaç vardır. DLH Genel Müdürlüğüne ana hatlarıyla yapılan işler ve sağlanan gelişmeler şöyle özetlenmektedir.

1.Kısım 2899 m. güzergah ve 10665 m. uzunluğundaki Ayaş tünelinin 8000 m’lik bölümü ikmal edilmiştir.

2. Kısım 10552 m. uzunluğundaki güzergah ile 1298 m. uzunluğundaki Ovaçayı I ve II tünellerini kapsayan bu kısımda %40 oranında gerçekleştirme sağlanmış 1980 yılında 8/505 sayılı kararnameye göre tasfiye edilmiştir.

3. Kısım 32 Km uzunluğundaki güzergahı kapsayan bu bölümde %60 oranında gerçekleştirme sağlanmış ve yeterli ödenek verilmediğinden inşaat faaliyetleri 1989 yılında durmuştur.

4. Kısım 14.8 Km. uzunluğundaki güzergahı kapsayan bu bölümde 1892 m. uzunluğundaki Kirmir I-II tünelleriyle birlikte hat 1987 yılında ikmal edilerek kesin kabulü yapılmıştır.

5. Kısım 6900 m. güzergahı ve 7100 m. uzunluğundaki Çayırhan Tünelini ihtiva eden toplam 14 Km.lik hatta %92 oranında gerçekleştirme sağlanmış ise de 1994 yılında kararname ile tasfiye edilmiştir.

Şu anda atıl durumda bulunan Sincan-Çayırhan hat kesiminin tamamlanması durumunda bile, bu bölgede bulunan yıllık 1.5 milyon tonluk trona madeni taşınması demiryolu ile yapılabilecektir

Baktığımızda bugün itibariyle projenin tamamlanabilmesi için DLH Genel Müdürlüğünce belirtilen rakam 3,8 Milyar \$ olup yine DLH Genel Müdürlüğünün rakamlarına göre projenin tamamlanması ile yılda ortalama 350 Milyon \$ gelir beklenmektedir.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Hat Uzunluğu

1. Kısım (Sincan-Çayırhan)	: 85 Km.
2. Kısım (Çayırhan-Arifiye)	: 175 Km.
TOPLAM	: 260 Km.

Maksimum Eğim	: %012,5
Tünel Uzunluğu-Sayısı	: 78.8 Km., 28 Adet
Minimum Kurp Yarıçapı	: 3000 m
Maksimum Hız	: 260 Km/Saat
Proje Dizaynı	: Çift Hat Elektrikli, Sinyalli
İstasyon Sayısı	: 9 Adet
Proje Maliyeti	: 3.8 Milyar \$
Projenin Son Durumu	: I. Kısımda %75 Fiziki Gerçekleşme Sağlandı

2- Sürat Demiryolu Projesinin Tasfiyesi ve TCDD'nin Mevcut Hatta Yönelik Arayışları

Kamuoyunda Ayaş Tüneli diye bilinen Sürat demiryolu ile ilgili çalışmaların tasfiyesi süreci ile birlikte, Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesinin hızlı tren projesine evrilme süreci birbiri ile çakışır.

2.1- Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi

Sürat Demiryolu çok pahalıdır Ülkemizin 3.8 milyar \$ daha katlanacak kaynağı bulunmamaktadır. Ancak onun yerine TCDD'nin bir ikamesi vardır. Artık yeni bir aşamaya geçilmiştir. Ankara-İstanbul arası mutlaka hızlandırılacaktır.

Başlangıç da Ankara-Haydarpaşa Mevcut Demiryolunun İyileştirilmesi Projesi oluşturulur. 1994 yılından itibaren yatırım programlarında boy göstermeye başlayan projenin karakteristikleri oğünden bugüne temel olarak 3 farklı boyut kazanır.

- Projenin İlk Hali
- Projenin İhale Sürecindeki Hali
- Hızlandırılmış Tren

Bu sürecin izlenmesi ülkemizde ki ulaştırma politikalarının hangi ilkelerle oluşturulduğunu da açıkça ortaya koyması bakımından bir ibret dersi niteliğindedir.

İsterseniz şimdi rasyonel bulunmayan 3.8 milyar \$'lık bir yatırımın alternatifinin nereden nereye geldiğini birlikte inceleyelim.

2.1.1-Projenin İlk Hali

576 Km.'lik mevcut Ankara-İstanbul koridorunun halihazırda yaklaşık %34'ü çift hatlı olup, koridorun tamamı sinyalli ve elektrikli. Hattın genelinde tek hat işletmeciliği yapılması, üst yapı malzemelerinin yıpranmış olması ve düşük geometrik standartlarla çalışma zorunluluğu hat üzerinde yapılabilecek azami hızı 120 km/saatle sınırlamakta ve bu da seyir süresini artırmaktadır.

Bu projede ülkenin yolcu potansiyelinin giderek arttığı ve demiryolu şebekemizin ana arteri olan Ankara-İstanbul koridorunda 160 Km'lik bir hıza imkan sağlanarak seyir süresinin

azaltıldığı ve konforun yükseltildiği bir işletmecilik yapısına ulaşılması için yolun iyileştirilmesi hedeflenmiştir. Bu sayede seyahat süresi yeni alınacak tren setleri ile 4,5 saate düşürülecektir.

Proje kapsamında; Gebze-Esenkent arasındaki 491 Km'lik kesimde hattın 150 Km'sinin varyanta alınması, 65 Km. 2. hat yapımı, 60 Km'lik kesimde altyapı iyileştirilmesi, tüm güzergah boyunca üst yapı iyileştirilmesi ve elektro mekanik işlerinin yapılması planlanmıştır.

Projenin yaklaşık maliyeti 238 Milyon \$ olarak belirlenmiş ve 4 yılda tamamlanması öngörülmüştür.

Ancak zaman içerisinde sürat demiryolu projesinin de tasfiyesi göz önüne alınarak hız az bulunarak proje yeniden dizayn edilmiştir.

2.1.2-Projenin İhale Sürecindeki Hali:

Proje hızı 200 Km/saate çıkartılmıştır. Mevcut hattın standardının yükseltilmesi ve yanına 2. hattın yapılması öngörülmüştür. Maliyetler dikkate alınarak inşaat çalışmalarının üç aşamada gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Yeni şekliyle projenin maliyeti 1,4 milyar \$ olarak tahmin edilmektedir.

- İlk Aşama (Esenkent-Eskişehir 206 Km)
 - Proje Maliyeti: 402 Milyon \$
 - Getirisi: Seyahat süresini; Konvansiyonel trenlerle 7 saat 30 dakikadan, yeni çeken ve çekilen araçlar ile 4 saat 30 dakikaya indirecektir.
- İkinci Aşama (İnönü-Mekece 99 Km)
 - Proje Maliyeti: 550 Milyon \$
 - Getirisi: Seyahat süresini; yeni çeken ve çekilen araçlar ile 4 saate indirecektir.
- Üçüncü Aşama (Mekece-Köseköy 75 Km)
 - Proje Maliyeti: 450 Milyon \$
 - Getirisi: Seyahat süresini; yeni çeken ve çekilen araçlar ile 3 saat 10 dakikaya indirecektir.

Projenin tamamlanmasından sonra konforlu ve güvenli bir seyahatin sağlanacağı parkurda; yük taşımacılığında halen 3,1 olan payımız %5'e, yolcu taşımacılığında %9,1 olan payımız ise %16,7'ye yükselecektir.

Bu sayede Ankara-Eskişehir arası 1.5 saat kısılacak, bu kısalma Ankara-Balıkesir ve Ankara-İzmir parkurlarındaki seyahat süresini de azaltacaktır.

Tatbikat projeleri hazırlanmadan bu haliyle; 9.2.1999 tarih ve 23606 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı gereğince, Birinci aşamayı oluşturan Esenkent-İnönü kesiminin ihalesi için DPT Müsteşarlığı'ndan onay istenmiş, DPT ve Hazine Müsteşarlıklarından %100 dış kredili ihale izni alınarak, 17.9.1999 tarihinde Uluslar arası ihaleye çıkılmış ve 28.4.2000 tarihinde teklifler alınmıştır.

2.1.3- İhale Süreci

İhaleye çıkılan 206 Km'lik Esenkent-Eskişehir kesiminde yapılacak işler şöyle özetlenebilir. 200 Km/saat hıza göre ihalesine çıkılan projede; 101 Km'lik kesimin yeni çift hat varyant

olarak inşası, 90 Km. 2. hat yapımı, 630 Km. altyapı iyileştirilmesi, tüm güzergahta üst yapı yenilemesi ve elektro mekanik işlerinin yapılması öngörülmüştür.

Ayrıca tatbikat projelerinin inşaat işlerini alacak firmaca yapılması kararlaştırılmış ve ihaleye bu şekilde çıkmıştır.

İhaleye uluslararası düzeyde 6 konsorsiyum teklif vermiş ve Alsim-Alarko liderliğindeki İspanyol OHL firması ile oluşturulan konsorsiyum ihaleyi kazanmıştır.

İhaleyi kazanan konsorsiyum ile 23.11.2000 tarihinde ticari sözleşme imzalanmış ve kredi işlemleri için 7.12.2000 tarihinde Hazine Müsteşarlığına gönderilmiştir.

Bu arada projenin fizibilite etüdüleri ihale bedeline göre 2001 yılında yeniden hazırlanıp DPT tarafından değerlendirilmiş ve YPK'nın 22.6.2001 tarih ve 2001/31 sayılı kararıyla uygun görülmüştür.

Projenin I. Etabını oluşturan 206 km 'lik Esenkent - Eskişehir kesiminin temeli 08.6.2003 tarihinde atılmıştır. I. etabın yapımına ilişkin olarak sağlanan dış proje kredisi 17.11.2003 tarihinde işlerlik kazanmış ve Firmaya %7 avans ödemesi yapılmıştır. 19.02.2004 tarihinde firma Beylikköprü-Hasanbey arasında inşaat çalışmalarına başlamıştır.

437 milyon €'luk kredinin yer aldığı 595 milyon €'luk kredi paketinin geri ödemesi şöyledir;

- 175 milyon €'luk kısmı 3 yıl geri ödemesiz, toplam 5 yıl vade ile,
Faiz: EURIBOR + 1,75 ile 5 yılda,
- 210 milyon €'luk kısmı 40 ay geri ödemesiz, toplam 13 yıl 4 ay vade ile,
Faiz: EURIBOR + 0,7 ile
- 210 milyon €'luk kısmı 13 yıl geri ödemesiz, 34 yıl vadeli
Faiz: % 0,2
ödenecektir.

2.1.4-Hızlandırılmış Tren

Evet, hızlandırma için gerekli adımlar atılmıştır. Ancak 5 Aralık 2005'te tamamlanması planlanan çalışmalara kadar hız rüyası için hiçbir şey yapmadan beklenmeli midir?

Sorunun cevabı kendisi kadar hızla gelir. HEKULA...

..... tarihli tel emriyle 15.12.2003-31.12.2003 tarihleri arasında Ankara-İstanbul arasında işletmeciliğin durdurulacağı ve 1 hafta süreyle Ankara-Eskişehir, 1 Hafta süreyle de Eskişehir-İstanbul arasında yol yenileme çalışmaları yapılacağı ve tüm yol bakım ve yenileme araçlarının bu bölgeye sevk edilmesi emirlerdir.

Fikir daha önce hiçbir siyasi iktidarın rüyasına bile giremeyecek kadar dahiyanedir. 15 günde bütün yolun bakımı tamamlanacak ve trenler birden hızlanacaktır.

Ancak çalışmalar başladıktan sonra 15 günde bu işin bitirilemeyeceği anlaşılmıştır. Tüm uyarılara rağmen Ankara-İstanbul arasının hızlandırılması kararlılığından asla vazgeçilmemiş ve hatta sona doğru bilim adamlarıyla yapılan toplantı da Sayın Genel Müdürün deneme seferi sırasında "...makinite bas bas dedim gitti, bi şey de olmadı..."sözleriyle bilimsel !!! temellere de oturtulmuştur.

Ve büyük gün gelir...

Sayın Başbakan'ın yeşil diskiyle harekete geçen Yakup Kadri Ekspresi 22.07.2004 tarihine kadar sürecek hız yolculuğuna başlar...

Pamukova sonrası düzenlenen raporlarda yapılan çalışmalar şöyle tarif edilmektedir.

... Sonuç olarak 80 teknik eleman, 602 işçi ve 8 adet makine grubu ile aralıksız 5 (beş) ay süreyle çalışma yapılarak

- Makaslardaki geçişlerden 44 dakika
- Geniş kurplar ve düz yollar ile kapatılan hemzeminlerdeki geçişlerden 50 dakika
- Durulan istasyon sayısının azaltılmasından 6 dakika

Olmak üzere seyir süresinden toplam 100 dakika kazanılmış olmasına rağmen; seyir güvenliği bakımından bu kazanımın 75 dakikası Hızlandırılmış Tren'in seyir süresine yansıtılarak **diğer ekspreslerle 6 saat 30 dakika olan seyir süresi 5 saat 15 dakikaya** indirilmiştir...

Evet milyarlarca €'luk yatırım kararları alınırken 7 saat 30 dakika olarak gösterilen seyir süresi meğer gerçekte 6 saat 30 dakika imiş...

Ne yapmalıdır? Tabiki en kolay olanı..

Kimsenin aklına sorumlular tesbit edildiğine göre Yakup Kadri Ekspresi yoluna niçin devam etmemiştir? Sorusu gelmez...

Vicdanlar susmuş, susturulmuştur...

2.1.5-Yeniden Hızlı Tren

Hızlandırılmış tren macerasının hüsrarla sonuçlanması ve aklanmayla geçen yaklaşık 1 yıllık süreç sonrasında tüm bu yaşananları unutturacak yepyeni bir fikir gelir akla...

Her ne kadar Firma 19.02.2004 tarihinde inşaat çalışmalarına başlamış da olsa; bu hız yeterli olamaz yakışan yapılmalıdır ve buna göre hız 05.05.2005 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 250 Km/saate yükseltilir.

Bu da ilk anda akla bu süre içinde yapılan imalatlara ilişkin sorular getirmektedir.

Bir an için ihale prosedürleri dışında bir talimatla firmadan bu hız artırımına yönelik çalışma yapması istenmiş olabileceğini düşünsek bile bu kez de sözleşme gereği tatbikat projelerini inşaata başlamadan önce hazırlamak ve TCDD'ye onaylatmakla yükümlü firmanın yeni hıza göre tatbikat projelerini ne zaman revize ettiği sorusuyla karşı karşıya kalırız.

Acaba firma inşaat çalışmalarına avan projeler üzerinden mi başlamıştır? Zira hızın 200 Km/saat'ten 250 Km/saat'e çıkartılmasının ciddi dizayn değişikliklerini de beraberinde getireceği aşikardır.

Artık proje şöyle tarif edilmektedir.

Ülkemizin en büyük iki metropolü olan Ankara ve İstanbul arasında son teknolojiye uygun yüksek standartlı hızlı demiryolu yapılması suretiyle, bu hat üzerinde 250 km hız yapabilen

“Hızlı Tren”ler ile konforlu ve güvenli bir yolculuk yapılarak seyahat süresinin 3 saate indirilmesi amaçlanmıştır.

Sözkonusu proje Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini kısalttığı gibi Ankara-Eskişehir, Ankara-Afyon, Ankara-İzmir ve Ankara-Konya güzergahlarında da önemli ölçüde zaman tasarrufu sağlayacaktır.

Adı geçen Hızlı Tren Projesi Türk Demiryolları için bir başlangıç olup, Demiryollarımızda yeni bir çağ açacaktır. Söz konusu proje iki etap halinde değerlendirilmiştir.

5 Aralık 2005 tarihinde tamamlanacak olan I. etabın yapım çalışmaları süratli bir şekilde sürdürülmektedir. ALSİM-ALARKO liderliğinde İspanyol OHL Firması ile oluşan konsorsiyum tarafından yapımına başlanılan 1.etabın sözleşme bedeli + sigorta primi olmak üzere toplam 459 milyon EURO dur. Ancak, hızın 200 km/s den 250 km/s 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 sonu itibariyle bitirilmesi planlanmaktadır.

2003 yılı harcaması	: 99.100.000	YTL
2004 yılı harcaması	: 122.475.000	YTL
2005 yılı harcaması	: 219.954.047	YTL
2006 yılı ödeneği	: 336.314.000	YTL

Mart 2006 sonu itibariyle; % 63 oranında fiziki gerçekleştirme sağlanmış olup toprak işlerinde gerçekleştirme %99 mertebesine ulaşmıştır. Öte yandan sanat yapıları imalatları hızla devam etmektedir.

Üstyapı da ise; gerekli olan 50.845 ton rayın ve 680.000 adet bağlantı malzemesinin tamamı ile 680.000 adet traversin %77'si Türkiye'ye gelmiştir.

Bugüne kadar, 50.000 m .lik bölümün üstyapısı tamamlanmış, 28.000 m .lik bölümün ise katener direklerinin montajı yapılmıştır.

Projenin devamı niteliğinde olan ve 05.05.2005 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile 1.Etap kapsamına alınan Sincan-Esenkent arasının altyapı inşaatı ihalesi 19.12.2005 tarihinde, Eskişehir - İnönü arasının altyapı inşaatı ihalesi ise 20.12.2005 tarihinde yapılmıştır. Söz konusu işlerin 24.03.2006 tarihinde sözleşmesi imzalanmış ve 03.04.2006 tarihinde yer teslimi yapılmıştır.

Projenin 2.Etabı ise, Köseköy-Vezirhan (104 Km) ve Vezirhan-İnönü (54 Km) olmak üzere iki kesimde yapılacaktır. Hazine Müsteşarlığınca Uluslararası Kredili İhale izni 15.10.2004 tarihinde verilmiştir. 8 Ağustos 2005 tarihinde teklifler alınarak değerlendirilmiş ve 13.10.2005 tarihinde ihale kararı TCDD Yönetim Kurulunca onaylanmıştır. Ancak Kamu İhale Kurumuna yapılan itirazlar neticesinde, Kurum ihale dosyasını yeniden değerlendirilmek üzere TCDD'ye iade etmiştir. Halen değerlendirme çalışmaları devam etmektedir. Bu kesime ait Yüksel Proje tarafından hazırlanan tatbikat projelerinin 250 Km/saat hıza uygun olarak revizesi içinde ayrıca ihaleye çıkmıştır.Bu kesime ait teknik özellikleri şöyle özetlenebilir.

Proje Maliyeti	İnönü-Vezirhan 650.000.000 YTL (350,9 Milyon €)	Vezirhan-Köseköy 650.000.000 YTL (348,9 Milyon €)
Tüneller	(23 adet en uzununu L:4.960 m.) : 21.965 m.	(16 adet en uzununu L:3.580 m.): 17.096 m.

Viyadük ve Köprü	(14 adet en uzununu L:1.961 m.) : 6.879 m.	(19 adet en uzununu L: 855 m.): 3.421 m.
Alt ve üst geçit	(1 adet alt ve 9 adet üst geçit)	(11 adet üst geçit)
Aç kapa tünel	(2 adet) :1.327 m.	(1 adet) : 219 m.
Tarımsal geçiş	(4 adet)	(33 adet)
Menfez	(31 adet)	(101 adet)

Toprak işleri		
Yarma	(6,5 milyon m.3 tüneller dahil)	(6,4 milyon m.3 tüneller dahil)
Dolgu	(1,1 milyon m.3)	(3,5 milyon m.3)

Ayrıca; 2.etabın devamı niteliğindeki Köseköy-Gebze arasındaki 56 km'lik kesimin proje çalışmaları 21.03.2006 tarihinde tamamlanmış, Sincan-Ankara kesimi için ise proje çalışmaları devam etmektedir.

Ana hatları ile yapılan çalışmalar aşağıda sunulmuştur.

2.2. Projenin Özeti

Kuşkusuz tüm bu anlatılanlar aslında tasarım ve projelendirme süreçlerinin nasıl trajik komik bir hal aldığını açıkça göstermektedir. Ancak daha kolay anlaşılabilmesi için temel değişkenlerle rehabilitasyondan hızlı trene geçişin hikayesini özetlemek önem taşımaktadır.

İşte söylemlerde Fransız TGV'si, Japon Shinkansen'i ile özdeşleştiren ve saatte 250 Km hız yapacak olan Türk mucizesi...

	Adı	Kesim	Proje Karakteristiği	Tahmini Maliyet	Beklenen Harcama	Ankara-H.paşa Seyahat Süresi	
Plan	1	Ankara-İstanbul Reh. Projesi	Gebze-Esenkent	160 Km/saat Saat Başı Tren	237 Milyon \$	-	4 Saat 30 Dakika
	2	Ankara-İstanbul Reh. Projesi	Eskişehir-Esenkent	200 Km/saat Saat Başı Tren	402 Milyon \$	-	4 Saat 30 Dakika
			İnönü-Mekece	200 Km/saat Saat Başı Tren	550 Milyon \$	-	4 Saat
			Mekece-Köseköy	200 Km/saat Saat Başı Tren	450 Milyon \$	-	3 Saat 10 Dakika
			T O P L A M	1.402 Milyon \$	-	3 Saat 10 Dakika	

	Adı	Kesim	Proje Karakteristiği	Tahmini Maliyet	Beklenen Harcama	Ankara-H.paşa Seyahat Süresi
Uygulama	Ankara-İstanbul Hızlı Tren	H.Paşa-Gebze	MARMARAY İnşaatı sonrası tek hat kullanılacak			
		Gebze-Köseköy	250 Km/saat Saat Başı Tren			
		Köseköy-Vezirhan	250 Km/saat Saat Başı Tren			
		Vezirhan-İnönü	250 Km/saat Saat Başı Tren			
		İnönü-Eskişehir	250 Km/saat Saat Başı Tren			
		Eskişehir-Esenkent	250Km/saat Saat Başı Tren	437 Milyon €	632 Milyon €	4 Saat 30 Dakika
		Esenkent-Sincan	250 Km/saat Saat Başı Tren			
		Sincan-Ankara	250 Km/saat Saat Başı Tren			
	T O P L A M					3 Saat 10 Dakika

YA DİĞERLERİ

Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu		250Km/saat Saat Başı Tren		3.8 Milyar \$	1,5-2 Saat
Hızlandırılmış Tren		140 Km/saat	15 Trilyon TL		5 Saat

2.3. Kronolojik Olarak Hız Macerasının Tarihçesi

Demiştik ya ;

“Gerçi süreç ülkemizi hızlı demiryolu ile tanıştıramamıştır ama uzun yıllar süren bu macera tüm hazırlık ve harcanan mesailere tezat oluşturacak şekilde alınan ani kararlarla traji-komik bir öyküye dönüşmüştür.”

Diye işte adım adım yaşananlar.

- 1975 Sürat Demiryolu Projesinin Yatırım Programına alınması.
- 28.Mart.1977 Ayaş Tüneli'nin temelini Başbakan Yardımcısı Necmettin Erbakan tarafından temelini atılması
- 1977-1980 Sincan-Arifnye arasındaki 260 km.lik kesiminin etüt işleri ve avan projelerinin Alman OBERMAYER Firmasına yaptırılmıştır.
- 1976-79 Sürat Demiryolu Projesi Sincan-Çayırhan bölümünün 5 ayrı kısım halinde ihalesi
- 1980 Sürat Demiryolu Projesinin %40 oranında gerçekleştirme sağlanmış 2. Kısımın 8/505 sayılı kararnameye göre tasfiyesi
- 1989 Sürat Demiryolu Projesinin %60 oranında gerçekleştirme sağlanmış 3. Kısımın ödeneksizlikten durdurulması
- 1987 Sürat Demiryolu Projesinin 4. Kısımın ikmal edilerek kesin kabulü
- 21.05.1992 YPK toplantısında projenin ismi “Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi” olarak değiştirildi.
- 1994 Sürat Demiryolu Projesinin 5.kısımın kararname ile tasfiyesi,
- 1996 237.7 Milyon \$ tutarındaki Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesinin hazırlanması
- 1999 Proje hızının 200 Km/saat olarak revizesi
- 19.03.1999 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi 1. Fizibilite Etüdünün DPT'ye gönderilmesi
- 21.06.1999 DPT'nin I. Etaba yönelik ihale izni
- 17.9.1999 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I.etap uluslar arası ihaleye çıkılması
- 28.4.2000 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon I.etap Projesi tekliflerin alınması
- 23.11.2000 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I.etap ticari sözleşme imzalanması
- 2001 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi 2. fizibilite

- 21.04.2002 Kredinin Bakanlar kurulunca onaylanması
- 17.01.2003 İspanyol Bakanlar Kurulunca Kredi onayı
- 08.06.2003 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I. etap temel atma töreni
- 01.10.2003 II. Etapın 200 Km/saat hıza göre tatbikat projesi ihalesi
- 06.10.2003 II. Etapın 200 Km/saat hıza göre tatbikat projesi sözleşmesi
- 17.11.2003 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I. etap için Hazine Müsteşarlığı'nca kredi onayı
- 05.12.2003 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi I. etap için % 7 avans ödemesi ve yer teslimi
- 15.12.2003 Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini 5 saate indirecek Hızlandırılmış tren için rehabilitasyon çalışmalarının başlangıcı
- 19.02.2004 Hasanbey-Beylikova arasındaki arazilerde inşaat çalışmalarına başlanması
- 22.04.2004 İnönü-Köseköy'ün 200 Km/saat hıza göre yapılan tatbikat projelerinin kesin kabulü
- 4.6.2004 Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini 5 saate indiren Hızlandırılmış tren seferlerinin başlangıcı
- 22.07.2004 Pamukova Kazası
- İnönü-Köseköy Önyeterlilik İhale ilanı
- 16.12.2004 İnönü-Köseköy ön yeterlilik ihale tekliflerinin alınması,
- 30.12.2004 Proje hızının 250 Km/saate çıkarılması ve proje kapsamına; Sincan-Esenkent'in ilavesi, Eskişehir Gar'ın yer altına alınması ve mevcut hattın korunarak, çift hatlı yeni bir yolyapılması için Ulaştırma Bakanlığı ve DPT'ye müracaat edilmesi. Bu işlerin yapımı için 195 milyon € ilave kredi talebi
- 05.05.2005 Bakanlar Kurulu Kararı ile Sincan-Esenkent'in 1.Etap kapsamına alınması
- 05.05.2005 Proje hızının 200'den 250 Km/saate çıkartılması ve Projenin isminin Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi olarak değiştirilmesi, Eskişehir Garın yer altına alınması, mevcut hattın korunarak, çift hatlı yeni bir yol yapılmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı
- 2005 Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi 3. fizibilite
- 08.08.2005 İnönü-Köseköy nihai tekliflerin alınması,
- 13.09.2005 Sincan-Esenkent ve Eskişehir-İnönü hat kesimlerinin öz kaynaktan yapılması için DPT onayı
- 12.10.2005 Sincan-Esenkent ve Eskişehir-İnönü hat kesimlerinin 19-20 Aralık 2005'te öz kaynaklardan ihalesi için KİK'ten onay alınması
- 13.10.2005 İnönü-Köseköy İhalenin Sonuçlanması
- Gebze-Köseköy projelendirmesi işleminin II.etap projelendirmeye eklenmesi
- 05.12.2005 Temel atma töreninde Başbakanın beyanına göre Ankara-İstanbul Projesinin tamamlanma tarihi,

- 12.12.2005 İnönü-Köseköy ihalesinin KİK'çe TCDD'ye iadesi
- 19.12.2005 Sincan-Esenkent'in altyapı inşaat ihalesi
- 20.12.2005 Eskişehir - İnönü arasının altyapı inşaatı ihalesi
- II. Etapın revize tatbikat projesi ihalesi
- 23.12.2005 II. Etapın revize tatbikat projesi sözleşmesi
- 21.02.2006 Ankara-Sincan arası tatbikat projesi yapım ihalesi
- 24.03.2006 Sincan-Esenkent arası için ticari sözleşmenin imzalanması
- 03.04.2006 Sincan-Esenkent arası yer teslimi
- Gebze-Köseköy arası tatbikat projesi yapım ihalesi
- Haziran 2006 26.04.2005 tarihli YPK toplantısında Ulaştırma Bakanınca beyan edilen Ankara-İstanbul Projesinin tamamlanma tarihi,
- 29.12.2006 Polatlı (Duatepe) tünelinin açılış töreninde Ulaştırma Bakanınca beyan edilen Ankara-İstanbul Projesinin I. Etapının tamamlanma tarihi,

Aslında bu işler acısı hal herhangi bir yoruma gerek bırakmıyor. Ama bu denli kafa karışıklığı içinde görülmeyen ve/veya görülmek istenmeyen aksaklıklarında dile getirilmesinde fayda bulunmaktadır.

Uygulama projeleri olmaksızın çıkılan ihaleler, inşaat devam ederken kaynak sorunları çözülmeden ve revize uygulama projeleri hazır olmadan yapıveren hız artırımları, plansızlık sonucu hızla artan proje maliyetleri, iptal edilen ihaleler, unutulmuş, geciken ve/veya geciktirilen işler, sık sık değiştirilen fizibilite etütleri, revizeler, revizeler, revizeler...

3-Ankara-İstanbul Rehabilitasyon (Hızlı Tren) Projesinde Öne Çıkan Sorunlar

TCDD açısından uzun yıllar sonra geliştirilen bu projenin yeni bir döneme işaret ettiği söylenmekle birlikte; projeye biraz daha yakından bakıldığında, projenin önemli aksaklıklar taşıdığı gözlenmektedir.



Bu aksaklıklar:

1. Yapılan fizibilite etütlerinde proje uygulanabilir bulunmamıştır. Bu nedenle fiyat arttıkça fizibilite etütleri yenilenmiş ve her defasında hedef yıla ilişkin yolculuk sayıları hızla arttırılmıştır. Yolculuk sayısı o denli arttırılmıştır ki başlangıçta hedef yıl 2010 için belirlenen 1,5 milyon kişilik taşınacak yolcu sayısı 2005 etüdünde yaklaşık 9,5 milyona çıkmıştır. Bu taşıma miktarı Ankara-İstanbul arasındaki özel araçlar da dahil olmak üzere tüm modlarda oluşması beklenen yolculuk sayısının yaklaşık %80'ine tekabül etmektedir.

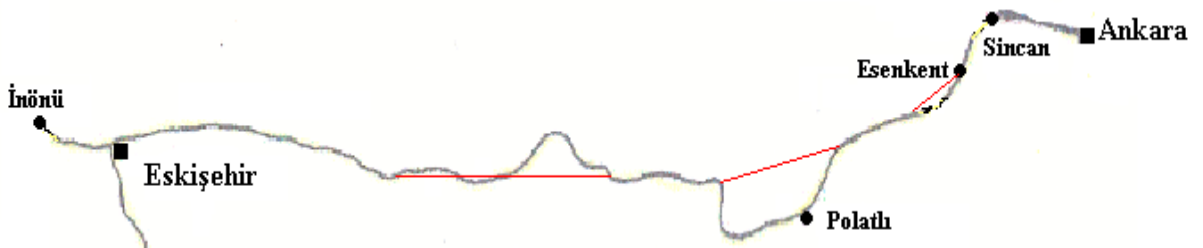
Bunun anlamı projenin tamamlanması sonrasında demiryolu ile günde 25.000 yolcu taşınacağıdır ki bu durum tam doluluk oranında karşılıklı olarak her 22 dakikada bir tren işletilebilmesi ile mümkün olabilmektedir.

Ancak; projenin fizibil çıkması için bu da yeterli olmamış hesaplamalarda kullanılan bilet ücreti de 8-10 \$'lardan 30 €'ya çıkartılmak zorunda kalmıştır.

Fizibiliteler

	2010 Yılı Hedef Yolcu Sayısı	Yatırım Tutarı	Bilet Ücreti	İskonto Oranı	Mali Analiz	Ekonomik Analiz
1999 Etüdü	1.517.670	237,7 Milyon \$	4,4 YTL	%12	Fizibil Değil	Fizibil Değil
2001 Etüdü	2.529.450	437 Milyon €	12 YTL	%12	Fizibil Değil	Fizibil Değil
2005 Etüdü	9.495.512	1.433 Milyon €	30 Euro	%10	Fizibil	Fizibil

2. Günlük 25.000 yolcu taşınması bir yana her yarım saatte bir tren işletileceği iddialarına bile paralel araç tedarik edilmediği (maksimum 419 kişi taşıyabilecek sadece 10 set tilting dizinin siparişi açılmıştır) görülmektedir. Üstelik bu setlerin Ankara-Konya hızlı tren hattı içinde kullanılacağı öngörülmektedir.
3. Projenin 1. kısmı (Esenkent-Eskişehir kısmı) uygulama projeleri hazırlanmadan ihale edilmiş ve uygulama projelerinin yapımı yükleniciye bırakılmıştır.
4. 1. Kısımda Esenkent-Sincan arası yaklaşık 16 km.lik kesim maliyetin yüksekliği bahane edilerek proje dışında bırakılmış ve halen yürütülmekte olan 2. Etap çalışmaları sırasında da bu bölüm dikkate alınmamıştır. Projede tüm güzergahın çift hatta çıkartılması öngörülürken yaklaşık 16 km.lik bu bölüm ayrıca ihale edilmek zorunda kalınacaktır. Ayrıca Sincan-Ankara arasında ki bölüm halen dikkatlerden uzak tutulmaya çalışılmaktadır.



5. TCDD orerlerinde halen konvansiyonel trenlerle 2 saat 30 dakikalık (Tilting trenlerle 2 saat) parkura sahip olan Ankara-Eskişehir parkurunda mevcut seyahat süresi gerekçe gösterilmeden 3 saat 30 dakika olarak gösterilmiş ve projenin ilk bölümünün seyahat süresini 2 saat kısaltacağı iddia edilmiştir. Halen yürürlükteki orerlerde Başkent Ekspresinin Ankara-Eskişehir arası seyahat süresi 2 saat 32 dakikadır.

	Ankara Kalkış	Eskişehir Varış	Seyahat Süresi
Başkent Ekspresi	10:20	12:52	2:32

6. Proje aslında Esenkent-Köseköy olarak oluşturulduğu ısrarla göz ardı edilerek kamuoyuna Ankara-İstanbul'muş gibi lanse edilmeye çalışılmış ve Köseköy-Haydarpaşa arasındaki yoğun tren trafiği, özellikle Gebze-Haydarpaşa arası Banliyö ve Adapazarı Bölgesel Trenleri nedeniyle bu bölümde yapılması gerekenler ve doğal olarak maliyetler proje kapsamı dışında tutulmuştur.
7. Bu çerçevede seyir süreleri hesaplanırken yani 3 saat 10 dakikada Ankara'dan İstanbul'a gidilecek denirken Ankara ve İstanbul'da hiç banliyö treni işletilmeyeceği ön görülmüştür
8. Buna rağmen 2. etap fizibilite etütleri için hazırlanan resmi seyir sürelerinde parkur 3 saat 45 dakika olarak çıkartılmıştır.
9. 2. etabın en önemli bölümünü oluşturan Mekece-Köseköy tüneli yüksek maliyetler nedeniyle proje kapsamından çıkartılmıştır.
10. 1. Eapta Polatlı Kuzey geçişi kaldırılmak zorunda kalınmıştır.
11. 1. Etabın 437 milyon € olarak açıklanmasına karşın bu fiyatlara çıkmayacağı gözlenmektedir. Yüklenici ile imzalanan sözleşme incelendiğinde,

Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi Sözleşme Fiyatları

Sıra No	Konu	Baz Fiyat \$	İndirim/Artırım Oranı	Sözleşme Fiyatı €
1	Proje Bedeli	6 Milyon	7% (İndirim)	5.499.873
2	Yol Altyapı Yapım İşleri	160	7 %(Artış)	121.474.469
3	Bina ve Tesis İnşaatı	755 Bin	5% (İndirim)	679.113
4	Yol Üst Yapı İşleri	-	-	163.854.617
5	Elektrifikasyon	-	-	46.023.468
6	Sinyalizasyon	-	-	73.818.384
7	Telekomünikasyon	-	-	19.829.293
8	Keşif Listesi Harici	-	-	-
9	Kesin Proje	-	-	-
	Muh. Keşif Artışı	-	30%	-
TOPLAM				437.179.220

- ◆ İstimlak bedellerinin sözleşme fiyatı dışında tutulduğu,
- ◆ Tatbikat projesinin yapılmaması nedeniyle toprak işlerinde fiili iş miktarı kadar ödeme yapılacağı,
- ◆ Bu nedenle sözleşmede toplam bedel üzerinde %30 keşif artışı olabileceği belirtilmiştir.
- ◆ Hemzemin geçitlerin nasıl çözümleneceği belirtilmemiştir.

Projede yapılan tadilatlarla birlikte bugün için 1. etabın maliyetinin yaklaşık 750 milyon €'ya ulaştığı gözlenmektedir.

12. 2 etap için hazırlattırılan tatbikat projelerinin 250 km/saat hıza göre revizesi için ihaleye çıkılmış ancak projeler hazırlanmadan inşaat ihalesi de yürütülmeye çalışılmıştır. Yani 1. etap da olduğu üzere bilinmeyen bir denize yelken açılmıştır.

13. Projenin 1. etabının gerçekleştirildiği Esenkent-İnönü hat kesimi TCDD altyapısının en düzgün bölümüdür. Bu bölümde son 10 yıllık dönemde TCDD işletmesi yaklaşık 300 milyon \$ yatırım yapmıştır.

14. Değişik Kuruluş ve uzmanlarca yapılan çalışmalar; daha düşük yatırım bedelleri ile (hesaplanan maliyetin yaklaşık %20'si) seyahat sürelerinde önemli iyileştirmeler yapılabileceğini göstermektedir.

15. Bir diğer ciddi sorun ve maliyet kalemi Eskişehir'de demiryolu sisteminin yer altına alınması ile karşımıza çıkacaktır. Çünkü Eskişehir önemli bir sanayi kenti olması yanı sıra Enveriye bağlantısı ile Afyon-İzmir güzergahı için de bir bağlantı noktasıdır. Bu nedendir ki Eskişehir salt 2 demiryolu hattının geçtiği ve metroda olduğu üzere aç kapa sistemiyle yer altına alınamayacak kadar demiryolu işletmeciliği yönünden kritik bir önem taşımaktadır. Ve güzergahla birlikte garın bugünkü işlevleriyle birlikte tümüyle yer altına alınmasının projeyi kağıt üzerinde gösterilmeye çalışılan maliyetlerin oldukça uzağına taşıyacağı açıktır.

16. Öte yandan Projenin dizayn süreci ve bu süreç içerisinde ve özellikle ihale sonrasında yapılan hız artırımları inşaatın teknik kalitesini de sorgulanır hale getirmiştir.

Kurpların yarıçaplarına ilişkin; olarak proje hızının 200 Km/saat'ten 250 Km/saat'e çıkışında, her hangi bir değişiklik yapılmamış ve sorun de ver artırımları ile çözümlenmiştir.

Öte yandan yol altyapısındaki dolgular yeterince test edilmeden hızla üst yapı serilmeye başlanmış ve 29.10.2006 tarihini hedef alan iş programına göre üst yapı işlemlerinin önemli bir kısmı yoğun yaz sıcaklarına bırakılmıştır. Bir kez daha hatırlanmalıdır ki ısı çelik üzerinde daha yüksek derecelerde hissedilmektedir. Bu durumda mevsim değişimlerinde oluşan ısı farkları çelik üzerinde 100⁰ lere ulaşmaktadır.

Bunun açık anlamı bu iş planlaması ile fizibiliteelerde ön görülemeyen yüksek işletme (özellikle bakım onarım anlamında) maliyetleri ve/veya yeni bir bedeldir...

17. I. Etabın inşaat işlerine ilişkin olarak ciddi uyuşmazlıklar söz konusudur. Örneğin toprak işlerinde mart 2006 itibariyle %99'luk bir gerçekleştirme sağlandığı söylenmesine ve buna göre firmaya ödeme yapılmış olmasına rağmen arazi üzerinde 20.09.2005 tarihli keşfe göre karşılaştırmalı olarak yapılan kısa bir değerlendirmede kazı ve dolgu olarak işin ancak %50'ler mertebesinde gerçekleştirilebildiğine işaret etmektedir.

Öte yandan; yeni inşa edilen hattın mevcut hatla 11 noktada, otoyol ile 2 noktada kesiştiği ancak Mart 2006 itibariyle bu bölümlerde her hangi bir gerçekleştirmenin sağlanamadığı, aynı paralelde ayrıca yapılması öngörülen alt-üst geçit, viyadük ve tünel gibi sanat

yapılarında ki gerçekleştirmelerinde 29.10.2006 tarihli bitirme hedefine göre çok geride kaldığı gözlenmektedir.

Bu çerçevede I.etap inşaatının 2006 yılı içerisinde tamamlanmasının imkansızlığı açıktır. Ancak, tamamlanmış dahi olsa henüz oturmamış altyapı üzerinde yapılması planlanan hız gösterilerinin telafisi imkansız sonuçlar doğurabileceği unutulmamalıdır.

ANA BAŞLIKLAR HALİNDE VERİLEN BU SORUNLAR DA GÖSTERMEKTEDİR Kİ SÜRAT DEMİRYOLUNUN ALTERNATİFİ OLARAK LANSE EDİLMEMEYE ÇALIŞILAN BU PROJE İLE VARILACAĞI İDDİA EDİLEN HEDEFLER GERÇEKLEŞTİRİLEMEYECEKTİR.

Esenkent-Arifiye olarak sınırlandırılan bu projenin bir an için 1.2 milyar €'ya tamamlanabileceği varsayılsa bile,

- ◆ Haydarpaşa (Gebze-Haydarpaşa) ve Ankara (Sincan-Ankara) banliyö bölgelerindeki hızlı trenin geçişleri,
- ◆ Hali hazır proje kapsamında yer almayan Köseköy-Gebze'nin durumu,
- ◆ 16 km.'lik Sincan-Esenkent kısmındaki tek hattın durumu,
- ◆ Sincan-Ankara arasındaki tek hat,
- ◆ Araç parkı yönünden alınacak yeni dizilerin azlığı, bakım ve onarım işleriyle ilgili gerekli tedbirlerin alınmaması
- ◆ Hızlı tren garları ve bakım onarım tesisleri ile ilgili adımların atılmasında ki gecikmeler gibi

kısıtlılıklar dikkate alındığında demiryolu işletmeciliğine sağlayacağı fayda üzerinde dikkatle yeniden düşünülmelidir.

4- GENEL DEĞERLENDİRME

4.1- Yüksek Hız Proje Dizaynı ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin Oluşumu;

Genel anlamda yatırım kararları kolaylıkla verilebilen veya ben yaptım oldu mantığı ile tarif edilemeyecek kararlardır. Özellikle yüksek hızlı tren kararı üzerinde dikkatle durulmalıdır.

4.1.1. Ulaştırma Sistemlerinin Tamamlayıcılığı İlkesi

Yüksek maliyetleri göz önüne alındığında ulaştırma sistemlerine yapılacak yatırımların bir makro planlamaya ihtiyaç gösterdikleri açıktır. Ancak ülkemizde halen bir ulaşım master planı olmaması çoğu kez yatırımları mükerrer hale getirmektedir.

Bu iki nokta arasındaki ulaşım probleminin optimum çözümü için olmazsa olmaz koşuldur. Yani her hangi bir iki nokta arasında bir ulaşım moduna yönelik ciddi bir yatırım söz konusu ise rasyonel düşünce bir başka mod ile yeni bir kapasite yaratılmasına yönelik olarak yapılacak yatırımın ancak ve ancak ilk çözümde oluşacak kapasite dar boğazına kadar ertelenmesini gerektirir.

Ülkemiz Ankara-İstanbul arasında ki ulaşım sorununun çözümüne yönelik kararını tartışılması gereken bir şekilde karayolu lehinde vermiş ve bu kararını da milyarlarca \$'lık yatırım ile realize etmiş ve etmeye de devam etmektedir.

Ancak maalesef otoyol yapımına yönelik bu yatırım artık geriye dönülemez bir noktaya gelmiştir. Bu anlamda yaratılan bu kapasite kullanılmadan estirilmeye çalışılan hızlı tren rüzgarı makro açıdan yanlış bir karardır.

4.1.2. Yüksek Hızlı Tren Hatlarının Dizaynı

Bu çerçevede bir yüksek hızlı tren hattının oluşumuna yönelik Dünya örneğinin irdelenmesi bu ana kadar anlatılmış olan Ankara-İstanbul hattına ilişkin veriler hakkında daha sağlıklı bir fikir edinmemize yardımcı olacaktır.

Ulaştırma yatırımlarına ilişkin karar alma süreci; öncelikli olarak dar boğazın olduğu hat kesimi için en uygun modun seçimine yönelik etüdlerle başlar. Demiryoluna yönelik bir tercihin olgunlaşması sonrasında işletilen süreç şöyle özetlenebilir.

	Öngörülen Minimum Süreler
Alternatiflerin Oluşturulması	Alternatifli olarak (Konvansiyonel, Hızlı, Yüksek Hızlı) proje karakteristiklerinin belirlenmesi ve Mevcut yapı (Mevcut konvansiyonel yolcu trenleri, mevcut yük operasyonları ile birlikte) ile ulaşılması düşünülen yapı arasındaki etkileşimlerin ortaya konulması
Etkileşim Etüdü	Her alternatif için mevcut yapıda yapılması gereken çalışmaların belirlenmesi
Pazar Etüdü:	Alternatif ulaşım modları ve alternatiflere (Konvansiyonel, Hızlı, Yüksek Hızlı) göre mevcut yapıda ki taleplere ilişkin oluşabilecek değişimleri de dikkate alarak Pazar analizinin yapılması
Etüdlere Değerlendirilmesi:	Projenin karakteristiklerinin belirlenmesi
Avan Projelerin Hazırlanması	6 Ay
Fizibilite Etüdü	Fizibil çıkmalıdır
Finans Kaynaklarının Belirlenmesi	Finans modellemesi dahil
Tatbikat Projelerinin Hazırlanması	1 Yıl
Fizibilitenin Revizesi	Tatbikat Projesi Sonucunda Belirlenecek Yapım Maliyetlerine Göre Projenin Yeniden Değerlendirilmesi
İnşaat İhalesi ve İlgili Süreçler	Tekliflerin toplanması, değerlendirilmesi, sözleşme yapılması
İnşaat Süreci	2-3 Yıl
Hattaki Sorunların Tespitine Yönelik Test Sürüşleri	6 Ay

Kesin Kabule kadarki Süreç

1 Yıl

İşletmeye Almaya Kadar Geçen Toplam Süre

6-10 Yıl

1990 lı yılların başından itibaren gündemde olan proje ilk aşamada, Türkiye'nin demiryolu ulaştırması açısından en önemli hatlarından biri olan Ankara-Haydarpaşa hattında kapasitenin artırılması ve seyahat süresinin kısaltılması amacıyla yönelik olarak tüm güzergahın çift hatlı hale getirilmesi, mevcut kurpların 160 km/saat hıza uygun olarak genişletilmesi, tüm hattın alt-üstyapı yenilemesinin yapılması, yeni yapılacak hatların elektro mekanik işlerinin ve mevcut hatta entegrasyonlarının yapılması faaliyetlerini içermekteydi.

Buna bağlı olarak projenin ismi Ankara-Haydarpaşa Rehabilitasyon Projesi olarak belirlenmişti.

Süreç içerisinde proje hızı 200 km/saat olarak revize edilmiş ve proje DLH sorumluluğundaki Sincan-Arifiye Sürat Demiryolu Projesine bir alternatif olarak sunulmuştur.

Proje hızının 200 km/saat olarak belirlenmesi projenin bir rehabilitasyon projesi olma niteliğini de ortadan kaldırmıştır.

DLH ve TCDD arasında gidip gelen proje sorumluluğu sonuçta TCDD'de kalmıştır. Finansal zorluk gerekçeleri ile proje etaplara bölünmüş ve söz konusu güzergahın diğer kesimlere göre inşa açısından en uygun kesimi olan Esenkent-Eskişehir kesimi 1. etap olarak seçilmiştir. 1. etabın yapım işleri kredili olarak ihale edilmiştir. Bu süreçte projenin adı halen rehabilitasyon projesidir. 1. etabın yapım işleri uygulama projesi yapılmaksızın ihale edilmiştir.

Uygulama projesinin ihaleyi kazanan firmaca yapılacağı ve yapılacak uygulama projesine göre belirlenecek maliyetin uygulama sırasında %30'a kadar artabileceği sözleşmesinde belirlenmiştir.

İhaleyi kazanan firma ile sözleşme yapılmasından sonra proje hızı 250 km/saate çıkarılmış proje adı da Ankara-İstanbul Hızlı Demiryolu Projesi olarak değiştirilmiştir. 1. etabın sözleşmesinde işin birinci aşamasının uygulama projesi hazırlanması olduğu ve yapım işinin hazırlanacak bu uygulama projesine göre yürütüleceği belirtilmekle birlikte proje hazırlanmadan yapım işlerine başlanmış ve devam ettirilmiştir.

2. etap olarak seçilen Eskişehir-Köseköy kesiminin daha sağlıklı olarak yürütülebilmesi amacıyla bu kesimin uygulama projelerinin hazırlanmasına karar verilmiş ve proje ihalesi yapılmıştır. Projeyi alan firma uygulama projelerini hazırlayarak TCDD'ye teslim etmiştir.

2. etabın yapım ihalesine iki kesim olarak çıkılmış ve teklifler alınmıştır. Teklifler alındıktan sonra yeni yapılacak hattın mevcut hattı kullanmaması, yeni yapılacak hattın sadece yolcu taşımacılığına hizmet etmesi, yük taşımacılığının mevcut hattan sürdürülmesi, Eskişehir Garının yer altına alınması gibi değişiklikler gündeme gelmiş ve daha önce hazırlanan uygulama projesinin revize projesinin hazırlanması ihale ile bir başka firmaya verilmiştir.

Tüm darboğazlar aşularak oluşturulabilecek bir yüksek hızlı demiryolu hattının altyapı maliyetlerinin 3-3,5 milyar € mertebesine ulaşacağı açıkça görülmektedir. Ancak bu rakamlar proje için nihai maliyet olmanın çok ötesindedir. Bunu araç temini, hızlı tren garları ve araç

bakım onarım üniteleri vb. eklentilerle bir arada düşündüğümüzde oluşacak maliyet üzerinde dikkatle düşünülmelidir.

Ana başlıklar halinde bu ek maliyetlere kısaca göz attığımızda

4.2- Yüksek Hızlı Tren Seti Temini Projesi (10 Set)

Ankara-İstanbul yüksek standartlı hızlı demiryolu hattı üstünde işletilmek üzere son teknolojiye uygun saatte 250 km hız yapabilen ve 419 yolcu kapasiteli 6 vagon dan oluşan 10 set hızlı tren seti temin edilmesi programlanmıştır.

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı üstünde çalıştırılması planlanan hızlı tren setlerinin temini için Hazine Müsteşarlığından 15.10.2004 tarihinde Uluslararası Kredili İhale izni alınmıştır.

Proje bedeli 270 Milyon YTL olan 10 set Hızlı Tren temini için 06.07.2005 tarihinde ihaleye çıkmış olup, 19.10.2005 tarihinde ihale sonuçlanmıştır. İhaleyi İspanya'da yerleşik CAF firması kazanmıştır. 29.12.2006 Tarihinde tamamlanacak projeye ilişkin olarak temin edilecek araçların bu süreye yetişemeyeceği açıktır.

Hızlı tren setleri Banliyö Bölgesi olan Gebze-Haydarpaşa arasında “Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü”nce yapımı planlanan Marmaray Projesi kapsamında inşaa edilecek olan hattın geometrisinde? uygun hızla seyretmesi planlanmıştır. Hızlı trenlerin son duruş istasyonunun Haydarpaşa Gar civarında olması planlanmaktadır

4.3- MARMARAY



Amacı; Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi ile birlikte Asya-Avrupa demiryolu bağlantısını sağlamak ve İstanbul Ulaşım sorununa çözüm getirmek olarak tarif edilen projenin; Hat Uzunluğu 13 km'si tüp olmak üzere 76,3 km, Maliyeti ise 1,7 Milyar \$ olarak belirlenmiştir. Buna karşılık Gebze-Halkalı arasındaki seyahat süresini 1 saate düşürecek olan bu projeden 450 Milyon \$/Yıl gelir beklenmektedir.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Hat Uzunluğu

Avrupa Tarafı	: 19,6 Km.
Asya Tarafı	: 43,4 Km.
TOPLAM	: 63 Km.

Taşıma Kapasitesi

Mevcut Durum	: 10.000 Kişi/saat
Projeli Durum	: 75.000 Kişi/saat

Yol Dizayn Standartları

Maksimum Hız	: 100 Km/Saat
Minimumu Kurp Yarıçapı	: 300 m
Maksimum Eğim	: %018
Hat Sayısı	
Güzergah	: 3
Tüp	: 2

İstasyon Dizayn Standartları

Minimum Kurp Yarıçapı	: 1.500 m
-----------------------	-----------

İstasyonlar orta platformlu olarak yeniden dizayn edilmiştir.

Araç Sayısı

2015 yılına kadar	: 68 Set * 8 Araç = 544 Araç
2015 yılından sonra	: 84 Set * 8 Araç = 672 Araç

Sinyal İşletim Yapısı

: 90 Saniye Aralıklarla (40 Tren/saat 1 yön)

Otomatik Tren Kontrol Sistemi (ATC)

- ATP (Otomatik Tren Kontrol)
- ATO (Otomatik Tren İşletimi)
- ATS (Otomatik Tren Denetim Sistemi)
- Kabin Sinyalli (Cab Signals)

Proje Maliyeti

İnşaat İşleri	: 345 Milyon \$
Elektrik ve Mekanik İşleri	: 334 Milyon \$
Araç Maliyeti	: 1.012 Milyon \$
TOPLAM	: 1.691 Milyon \$

Tüm bu teknik değerlendirmelerde göstermektedir ki; ülkemiz açısından büyük önem taşıyan MARMARAY Projesi ihale edildiği şekliyle aslında İstanbul kentiçi ulaşım sorununun çözümüne yönelik olarak dizayn edilmiştir.

İnşaat çalışmaları başlayan MARMARAY projesi; hayata geçirildiğinde, demiryolu sistemi için tüpün dışındaki bölümlerde sadece tek bir hat tahsis edilebilecektir.

Bunun anlamı bu tek hattın hem hızlı trenler hem de yük ve diğer konvansiyonel yolcu trenleri için kullanım zorunluluğu olduğudur. Bu durumda birkaç milyar € ödemeyi göze alarak oluşturacağımız kapasitenin Gebze sonrasında ki daralma ile değerlendirildiğinde düşündürücü olduğu açıktır.

Projenin dikkate alınmak istenmeyen ve ısrarla göz ardı edilen bir diğer can alıcı noktası ise yapımı başlatılan tüplerden başta hızlı trenler olmak üzere demiryolu araçlarının nasıl geçeceği.

Çünkü tüp iki geçişli olarak dizayn edilmiş ve öncelik kentiçi geçişlere tanınmıştır. Bunun sonucu olarak ta demiryolu geçişleri ancak banliyö işletmeciliğinin yapılamayacağı 01:00-05:00 saatleri arasında olacaktır. Ancak bu zaman dilimi içerisinde tüp geçişlerin 2 saatlik günlük periyodik bakımının da yapılacağı unutulmamalıdır.

Verilen bu zaman dilimi hiçbir şekilde hızlı trenler için uygun olmayacaktır. Yani hızlı trenler tümüyle tünel girişine kadar gelemeyecekleri gibi gelebilenler için son durak yine Anadolu yakasındaki herhangi bir istasyon olabilecektir.

4.4- Kapasite Darboğazı ve Hızlı Tren Garları

Dünyanın pek çok şehrinde limanlar şehir içindedir. Ve tanımlanırken liman kenti olarak tanımlanırlar. Marsilya, Pire, Hamburg, Şanghay, Odesa ve daha buna benzer pek çok şehir varken dünya üzerinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi şehrin dokusunu bozduğu ve gelişimini aksattığı gerekçesiyle (oysa şehrin gelişimini düzenlerken limanın ve gar sahasının varlığını esas alması gereken belediye değilmiş gibi, Harem'e otogar yapıp bu otogar devasalaşınca çözümü Limanı kaldırmak olarak gören bir belediyenin ayıbını bu şehre vermişken, Boğaz geçişini araç geçişi olarak değerlendirip nerdeyse boğazın üstüne bir kat daha çıkacak olan belediyenin ufuksuz, çapsız, kifayetsiz mukteditleri değilmiş gibi) İstanbul Limanı için bir proje yarışması açar. İşin içine Haydarpaşa da dahil edilir. Ve bizim hikayemizde başlar böylelikle. Yarışma sonuçlanır. Ama uzun yıllar gündeme gelmez.

Bu arada sessiz ve derinden başka bir proje (yaklaşık 30 senelik bir proje) Marmaray Projesi sanki bu işlerle hiç ilgisi olmayacakmış gibi gündeme getirilir. Efendim artık boğaz köprüleri yapmaya gerek yoktur. Çünkü boğaz tüp geçitle geçilecektir. Bu proje Gebze-Halkalı arası banliyö hatlarını yenileme üçleme ve iki nokta arasında kesintisiz raylı ulaşım olanağı olarak ta adlandırılabilir. Ancak Marmaray'la Haydarpaşa Garının kapatılması arasında doğrudan ve dolaylı bağda başlamıştır. Marmaray'ın ilk halinde tüp geçitin girişi Haydarpaşa Garı'dır. Ve üstelik tüpgeçitin maliyeti bu şekilde daha azdır. Bu Marmaray Projesinin konumuz açısından önemini artıran çok önemli bir değişikliktir. Bu değişiklik Türkiye de ulaşım politikalarını nerdeyse tek başına belirleyebilecek düzeydedir. İkinci nokta ise Marmaray'da tüp geçişe lastik tekerlekli araç geçişi öngörülmemesidir. Zaten bu rahatlıkla Marmaray'ın temelini atarken Başbakan 3. Boğaz Köprüsünden söz edebilmiştir. Marmaray projesinin bitimiyle beraber Gebze-Söğütluçeşme arası 3 hat olacak. Bunun iki hattı banliyö trenleri için ayrılacak, diğer tek hat ise TCDD'nin işleteceği trenler için kullanılacaktır. Burada belirtmemiz gereken bir başka konu da Marmaray bittikten sonra TCDD'nin banliyö trenlerini işletip işletmeyeceği konusunun muğlak olmasıdır. Belediye ve projenin mali yükümlüleri, bu hattın işletmesinin TCDD dışında bir otorite tarafından yürütülmesini istemektedir. TCDD'ye ayrılan bu tek yolun nereye kadar olacağı belli değildir. Bir söylentiye göre Söğütluçeşme istasyonundan sol tarafa (Carrefour 'un karşı tarafı) yeni bir indirme bindirme peronu yapılacaktır. Ya da Gebze istasyonu İstanbul Anadolu yakası için son istasyon olacaktır.

Gözden kaçan nokta "planlama" kavramında gizlidir. Kamu hizmeti sunmakla mükellef kurumlar kamu kaynaklarını kullandıkları için bu kaynakları kullanırken kamu yararı doğrultusunda bir planlama yaparak kullanmak durumundadırlar. Bu noktada demiryolu işletmeciliği için önemli olan bir başka unsur, tren trafiğinin ister istemez merkezi planlama

gerektirmesidir. Bu planlama sadece trafiğin planlaması değil demiryolu yatırımlarında planlamasında içermektedir. Üstelik bu planlar 3-5 yıllık orta vadeli değil, 10-20 yıllık uzun vadeli planlar olmak durumundadır. Hızlı tren ve Marmaray Projesindeki değişikliklerin hangi gerekçeyle yapıldığı belli değildir. Hiçbir sorumlu bu değişikliklerde nasıl bir yarar umulduğunu açıklayamamaktadır. Hızlı trenin bitiş tarihiyle ilgili nerdeyse her ay değişik bir tarih verilmektedir. Maliyetine ilişkin rakamın ne olduğunu kimse bilmemektedir. 6 ay içinde projede 3-4 farklı değişiklik yapılmaktadır. Son bir örnek verelim. Yakın geçmişte Ekim 2001 de İstanbul Ulaşım Konseyi toplantısına katılan zamanın Ulaştırma Bakanı Oktay Vural: Marmaray Projesinde son aşamaya gelindiğini belirterek bu projenin gerçekleşmesi halinde saatte tek yönde 102 bin yolcu taşınacağını, bunun da 2 adet karayolu köprüsünün kapasitesine eşit olduğunu söylemiştir. Bu kapasitelere uygun olarak da Haydarpaşa Liman ve Garının kapasitelerinin de artırılacağını belirtmiştir. 4 sene önceki Ulaştırma Bakanı kapasite artırımından söz ederken, şimdi marifetmiş gibi kapatılmaktan söz edilebilmektedir. Üstelik aynı Ulaştırma Bakanlığı şimdi ulaştırma ana planı stratejisi hazırlamaktadır.

Bu günkü işletmecilikle TCDD Haydarpaşa-Gebze arasında 58 çift banliyö treni, 13 çift anahat yolcu treni, 11 çift Adapazarı treni ve 11 çift yük treni çalıştırmaktadır. Yani diğer bir deyişle banliyö trenleri dışında gidiş-geliş toplam 70 tren. Yürütülmekte olan hızlı tren projesinin bitmesi ile Ankara-İstanbul arasında saat başı tren çalıştırılacağı (en az 15 çift yani 30 tren) açıklamaları eğer ciddi ise bu rakam hızlı tren projesinin bitmesiyle beraber bu hattaki tren sayısı 50 çifte yani 100 trene çıkacaktır. Şu anda 6 adet Gar içi peron ve yolla 50 civarındaki trenin uygun trafiğini sağlamak çok büyük sorun iken Söğütlüçeşme'den sol tarafa uzatılacak tek hatla 100 civarındaki trenin trafiğinin nasıl sağlanacağı belli değildir. Ve bu soruya hiç kimse cevap verememektedir. Aslında cevapta bellidir. Buna göre Gebze'den sonra tren çalışmayacaktır.

Yük trenleri ve taşınacak yük miktarlarıyla ilgili de ciddi anlamda hiçbir çalışma ve öngörü bulunmamaktadır. Özellikle taşımının yoğun olduğu Köseköy ve Halkalı'da önemli ölçüde gelir kayıpları yaşanacağı aşikardır.

Diğer bir alternatif olarak sunulan Gebze'nin son istasyon olması ise başka olumsuzlukları barındırmaktadır. Şöyle ki: Hızlı Tren Projesi bittiği zaman trenler kamuoyuna anlatıldığı gibi Ankara-İstanbul arasında değil gerçekte Ankara-Gebze arasında çalışacaktır. Dünyanın hiçbir yerinde böyle bir uygulama yoktur. Özellikle hızlı trenler şehir merkezleri arası çalışır. Şehir merkezine 1-1,5 saat uzaklıkta seferleri son bulmaz. Bulmamalıdır.

Bu trenler Haydarpaşa'nın kapatılmasından sonra ister Gebze'de ister Söğütlüçeşme'de son bulsun, problemler artarak devam edecektir. Bu gün Haydarpaşa'da tren trafiği ile ilgili hizmetler yaklaşık 400 dönüm bir arazi üstünde ve yaklaşık 20 civarında bina-birim tarafından yerine getirilmektedir. Ne Gebze de ne de başka bir yerde böyle bir tesisi oluşturmak mümkün görülmemektedir. İnsanın aklına ne Marmaray'ın ne de hızlı trenin bir işe yaramayacağı ve sonuçta demiryolu işletmeciliğini engellemek için ortaya atıldığı geliyor.

2007 de Marmaray Projesi kapsamında banliyö hatlarının rehabilitasyonuna başlanacaktır. 2004 yılında yapılan bir protokolle TCDD bu tarihte Gebze-Haydarpaşa arasındaki tren trafiğini sıfırlayacaktır. Yani Haydarpaşa 2007 yılından itibaren tamamen işlevsizleşecektir.

Gözden kaçan bir başka noktada TCDD'nin yeniden yapılanma adı altında sokulduğu kıskaçtır. 1995 den bu yana evvela Booz&Allen Hamilton, daha sonrada CANAC isimli firmaların yaptığı ve şu anda AB fonlarıyla yenilenen "TCDD'nin Yeniden Yapılanması" adı

altında yürütülen çalışmaların ilginç benzerlikleri vardır. Birincisi bütün bu çalışmalar Dünya Bankasının isteğiyle ve hibe kredilerle yürütülmektedir. Bu çalışmalar için TCDD yönetimi ihale açsa bile Dünya Bankası ihalenin kime verileceği konusunda müdahil olmaktadır. Çalışmaların sonucunda hazırlanan raporlarda yeniden yapılanma diye personel sayısının indirilmesi, zarar eden yolcu trenlerinin kaldırılması, her türlü bakım onarım hizmetlerinin özelleştirilmesi istisnasız yer almaktadır. Bu raporların hiç biri resmi olarak uygulanmamaktadır. Ama TCDD yönetimi stratejisini bu raporların yönelimi üzerinde kurmaktadır. Özel tren işletmeciliğine başlanılmış, bakım-onarımların kimi kalemleri özelleştirilmiş ve personel sayısında ciddi azalmalar yaşanmaktadır. Örneğin son olarak CANAC tarafından “İşgücünün Sosyal Planlaması” gibi cafcıflı bir isimle hazırlanan rapor, tren işletmeciliğinin iyileştirilmesinden daha çok personel sayısının nasıl indirileceği üzerine şekillenmiştir. Personel sayısının azaltılması sonucunda şu anda TCDD uhdesinde bulunan kimi işlerin özelleşmesinde önu açılmaktadır.

Binlerce TCDD çalışanı bir anda boşa çıkacaktır. Gebze-Haydarpaşa arasını yurt olarak, işyeri olarak kullanan yüzbinlerce kişi karayolunun tuzağına bırakılacaktır. Demiryolu işletmeciliği diye bir şey kalmayacaktır. Toplumsal bellek, toplumsal tarih, kişisel tarih ve bellek yok edilecektir. Böylelikle kimliksiz, kişiliksiz bir toplum oluşturma yolunda bir adım daha atılacaktır.

Tüm bu olumsuzlukların işaret ettiği üzere Ankara-İstanbul Hızlı Demiryolu Projesi her noktası ile ölü doğmuş ve her noktasında zaafiyetler taşıyan bir proje kimliği göstermektedir. Proje her şeyden önce proje hızının ve diğer kriterlerin belirlenmesinde kendini gösteren amaç belirsizliğini içinde taşımaktadır. Ve açıktır ki amacın olmadığı yerde yönetim de yoktur.