7/3369

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Araştırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı

14 Eylül 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1265-34245
KONU : Antalya Milletvekili
Sayın Osman KAPTAN'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: TBMM Başkanlığının 09.08.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-6910 sayılı yazısı.

Antalya Milletvekili Sayın Osman KAPTAN'ın 7/3369-6840 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(4 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3369

ANTALYA MİLLETVEKİLİ SAYIN OSMAN KAPTAN'IN
7/3369-6840 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

22.07.2004 tarihinde İstanbul-Ankara seferini yapan 11006 sefer sayılı "Hızlı Tren"in, Sakarya İl sınırları içinde Pamukova mevkiinde "raydan çıkarak" kaza yaptığını üzülerek öğrenmiş bulunuyorum.

SORU-1 İstanbul-Ankara arasında yıllardır hızlı tren seferleri yapılması, halkımızın özlemi bir çok siyasetçinin de öncelikli projeleri arasındaydı, ancak daha önceki bir çok hükümetin, bir çok teknik ve idari nedenle başlatmadığı/başlatamadığı bu projeyi, hükümetinizin başlatması için, yöneticilerin değişmesi dışında, ne tür değişiklikler ve çalışmalar yapıldı da hızlı tren seferleri başlatıldı? Yapılan idari ve teknik çalışmalar nelerdir?

CEVAP-1 Avrupa Birliğinin kabullerine göre; (96/48/CE talimatı)

-Özel dizayn ve inşa edilmiş yollar üzerinde tüm seyahat boyunca veya en azından seyahatin büyük bir kısmında **250 km/saat** üzerinde hız yapan trenler "**YÜKSEK HIZLI TREN**",

-Özel dizayn olsun veya eski yolların iyileştirilmesi ile oluşmuş yol olsun, tüm şartlar altında **200 km/saat** hız yapan trenler ise "**HIZLI TREN**" olarak tanımlanmaktadır.

Mevcut trenlerimizin hiç biri bu tanımlara girmemektedir. Dolayısıyla ülkemizdeki kaza yapan tren dahil tüm trenlerimiz normal trenlerdir.

TCDD'nin gelişmesini ve ileri adımlar atmasını sağlayabilecek en önemli projelerden birisi olan Türkiye genelindeki demiryollarında seyreden yavaş trenlerin normal hızlarına getirilmesi projesine öncelikle Ankara-H.Paşa arasında başlanılması planlanmış, 2003 yılı Mayıs ayından itibaren yapılan toplantılar sonucu gerekli olan malzeme, ekipman, makine ve işgücü temin edilerek 15 Aralık 2003 tarihinde çalışmalara başlanmıştır.

Yolun altyapısında hendek ve kafa hendekleri yeniden düzenlenerek platforma gelen sular uzaklaştırılmıştır.

70 km/s hızla girilmesi nedeniyle seyir kayıplarına sebebiyet veren makaslar 200 km/s hız yapabilecek makaslarla değiştirilmiş, (185 adet) makaslarda gerekli yenileme, tamirat ve kaynaklar yapılmak suretiyle geçiş hızları livre hızlarına yükseltilmiştir.

Yıpranan, aşınan ve deformasyona uğrayan ray, travers ve bağlantı malzemeleri yenileri ile değiştirilmiş, raylar kaynaklanmak suretiyle sürekli ray haline dönüştürülmüştür.

Hat kesimi 15 Aralık 2003 tarihinden itibaren gündüzleri trafiğe kapatılmak suretiyle 5 ay boyunca her grup 4 makineden oluşan 8 grup makine ile yolun bakım ve tamiratları yapılmıştır.

./..

Bu çalışmalar neticesinde;

- 185 adet makas yenilemesi,
- 293 adet ray değiştirilmesi,
- 5743 adet travers değiştirilmesi,
- 2835 adet termit kaynağı,
- 1.159.690 metre buraj,
- 308 adet makas burajı,
- 12590 metre eleme,
- 60815 adet küçük malzeme değişimi,
- 1.525.810 metre regüle

yapılmak suretiyle kaza bölgesi de dahil hattın tamamında gerekli her türlü yenileme ve tamirat gerçekleştirilmiştir.

Yapılan çalışmaların bakım toleransları içerisinde yapılıp yapılmadığının kontrolü için 27.4.2004 tarihinde MPV7 otomatik yol ölçme makinesi ile yapılan ölçümler sonucu elde edilen veriler gözden geçirilmiştir. Toleranslar dışında olan kesimler yukarıda sözü edilen makine grupları ile yeniden tamirat yapılarak olması gereken standartlara getirilmiştir. TCDD Genel Müdürlüğü Yol Dairesi Başkanlığı'nca gerekli kontroller yapıldıktan sonra kurplarda, makaslarda ve diğer hat kesimlerinde yapılabilecek hızlar belirlenmiştir.

Ayrıca, önce yolcusuz olarak TCDD Genel Müdürlüğü yetkililerinin katılımı ile defalarca deneme seferleri yapılmış, görülen aksaklıklar ve düzensizlikler her defasında tespit edilerek giderilmiştir. En son sivil toplum örgütleri ve basın mensuplarının katılımı ile bir deneme seferi daha yapılmış, son kontroller yapılarak raporlandıktan sonra, aslında normalleştirilmiş olan ancak kamuoyunda 'hızlandırılmış tren" olarak adlandırılan trenler sefere konulmuştur. Tren sefere konulduktan 22.07.2004 tarihine kadar 165 sorunsuz sefer yapılmıştır.

Söz konusu trenlerde çeken araç olarak Bosna Hersek Federal Demiryollarından (ZBFH) kiralanan E52500 tipi lokomotifler ve çekilen araç olarak da TVS2000 tipi yolcu vagonları kullanılmaktadır. E52500 tipi lokomotiflerden genel revizyon için imal edildikleri KONCHAR ELLOK firmasının Hırvatistan Zagrep'teki fabrikasına gönderilen 3 adet lokomotifin azami hızları ZBFH ile varılan mutabakat sonucunda dişli oranları değiştirilmek suretiyle 140 km/saat yükseltilmiştir. Öte yandan revizyona gönderilen 3 adet lokomotifin daha azami hızları 140 km/saate çıkarılacaktır. Çekilen araç olan TVS2000 tipi vagonlar ise 160 km/saat azami hız yapabilecek şekilde tasarlanmış ve imal edilmişlerdir. Söz konusu TVS2000 tipi vagonlar 1995 yılından beri TCDD şebekesinde kullanılmakta ve lisanslı olarak TÜVASAŞ'ta üretilmektedir. Bu nedenle bu vagonlar üzerinde hız artırımı ile ilgili herhangi bir işlem yapılmamıştır. Bu vagonlarda yolcuların bilgilendirilmesi amacıyla müzik ve anons sistemleri yapılmıştır.

Elektrifikasyon-sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleri, Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC) Standartlarına uygun olarak projelendirmiş ve adaptasyonu yapılmıştır.

Yolcu talebine yönelik olarak da, Ankara-İstanbul arası yolcu potansiyeli tespit çalışmaları, parkurdaki yolcuların seyahat aracı ve hizmet beklentileri ile sefere konulacak trenlerin hareket saatlerinin tespitine yönelik anket çalışmaları yapılmıştır. Bu çerçevede, Temmuz 2004'de söz konusu trenlerde seyahat eden yolcularla müşteri memnuniyetine yönelik yapılan anket neticesinde hızlandırılmış treni tercih etmedeki en önemli etkenin hız olduğu belirlenmiştir.

SORU-2 Önceki Hükümetler ve 57. Hükümet döneminde Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD'nin, İstanbul-Ankara hızlı tren projesi için hazırlattığı, uygulama ve akademik raporuna göre, mevcut sistemle "hızlı tren" ulaşımına geçmenin olanaklı olmadığını biliyor muydunuz? Bu raporları kamuoyuna açıklayacak mısınız?

CEVAP-2 Bu proje hızlı tren projesi olmayıp mevcut hatta yavaş seyreden trenlerin normal hızlarına getirilmesi projesidir. Hızlı tren projesi ise, özel imal edilmiş trenlerin 200 – 250 km/saat sürat yapabileceği ve halen inşaatı devam eden Ankara-Haydarpaşa Rehabilitasyon Projesidir. Söz konusu projenin 1. etabını teşkil eden Esenkent-İnönü arasında başlatılan çalışmalar tamamlandığında bu hat kesimindeki hız 250 km/saat olacaktır. Ayrıca, geçmiş hükümetler döneminde mevcut hatlarda hızlandırılmış tren ulaşımına geçilmesine dair bir rapor da bulunmamaktadır.

SORU-3 "Hızlı Tren" seferleri tarafınızdan başlatılmadan önce ve başlatıldıktan sonra birçok Akademisyen ve Teknokratın teknik ve idari konularda ki uyarı ve önerileri dikkate alınmadan bu kararı almanıza sebep olan, hükümetinizin atadığı bürokrat ve teknokratların, sizleri "ikna" eden Teknik raporları nelerdi? Bunları kamuoyu ile paylaşacak mısınız?

CEVAP-3 Ankara-Haydarpaşa arasındaki yolda gerekli incelemeleri müteakip 5 ay boyunca yol, gündüzleri trafiğe kapatılarak değiştirilmesi gereken malzemeler değiştirilmiş ve 4'lü yol makinelerinden oluşan 8 grup makine ile yapılan tamiratlar ve tekrar yapılan ölçümler sonucu elde edilen verilere göre TCDD uzmanları denetim ve gözetiminde deneme seferlerinin yapılmasının uygun bulunması üzerine trenler sefere konulmuştur. Seferler başlatıldıktan sonra da 24 teknik eleman tarafından yapılan ölçüm ve incelemeler sonucunda hazırlanan ve söz konusu hızlandırılmış trenin Ankara-İstanbul arasında livrede belirlenen hızlara uyulmak suretiyle 5 saat 15 dakikada seyretmesinde teknik yönden hiç bir sakınca olmadığına ilişkin bir raporları mevcut olup, söz konusu rapor değişik zamanlarda yapılan açıklamalarla kamuoyunun bilgisine sunulmuştur.

SORU-4 Kamuoyuna yansıyan bilgilere göre, "göre-göre geliyorum" diyen bu kazada hayatını kaybedenlerin yakınlarının ve yaralanan vatandaşlarımızın mağduriyetini telafi etmek için hükümetiniz ne düşünmektedir? TCDD yolcu taşımacılığında "Yolcu Sigortası" uygulaması var mıdır? Varsa sigorta hangi şirketten yapılmıştır, poliçeleri ödenmiş midir?

CEVAP-4 Mevcut yasal düzenlemeler çerçevesinde, demiryolu yolcu taşımacılığında Sigorta yükümlülüğü uygulaması bulunmamaktadır.

./..

Ancak, demiryollarımızda meydana gelebilecek çarpma, çarpışma ve deray olaylarında TCDD İşletmesinin sulh ve ibra yoluyla ödeyeceği veya mahkeme kararı ile ödemeye mahkum olacağı tazminat dava ve mahkeme masrafları ile hastahane fatura bedelleri, TCDD Yönetim Kurulu'nun 04.01.1972 tarih ve 1/1 sayılı kararı uyarınca oluşturulan "Dahili Sigorta Fonundan" karşılanmaktadır.

Söz konusu tren kazasında hayatını kaybedenlerin cenazelerinin sevklerine ilişkin ambulans bedelleri ile yaralananların tedavisi için muhtelif sağlık kurumlarına TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce bugüne kadar toplam 8 Milyar 65 Milyon TL. lık ödeme yapılmış olup, halen tedavileri devam eden yaralıların tedavi faturaları intikal ettikçe peyder pey ödemeleri yapılmaktadır.

SORU-5 "Kaza"dan sonra oluşturulan kriz merkezinden yapılan açıklamada "kazanın hıza bağlı olmadığı" açıklaması yapıldı. Herhangi bir teknik çalışma yapılmadan böyle bir açıklama sizce ne kadar inandırıcıdır? "Kazadan" beş saat geçtikten sonra Basın yayın organlarında Sağlık Bakanlığı kaynak gösterilerek yapılan yayınlardaki "Hayatını kaybeden vatandaşlarımızın" sayısı ile "Kriz Merkezi" ve Ulaştırma Bakanlığı kaynaklı haberlerdeki "Hayatını Kaybeden Vatandaşlarımız" sayısı arasındaki çelişkiler, "kaza"nın olmasından altıncı saate kadar sürdü, bu durum Hükümetinizin bu "kaza"yı yönetmek için gerekli koordinasyonu, performansı, beceriyi gösteremediğini ve krizi iyi yönetemediğinizi kabul ediyor musunuz? Sorumlular hakkında gerekli adli ve idari soruşturmayı başlattınız mı?

CEVAP-5 22 Temmuz 2004 akşamı kazadan sonra yapılan basın açıklamasında, trenin 80 km/saat hızda gitmesi gerekirken viraja, sürat tecavüzü yaparak çok yüksek bir hızla girdiği açıklanmıştır. Açıklamada, kaza mahallinde kuruluşça herhangi bir hız artırımına gidilmediği de vurgulanmıştır. Bu durum kazadan sonra inceleme yapan TCDD uzmanları, diğer ülke uzmanları ve Bağımsız Kurul Üyelerinin ön raporlarında da belirtilmektedir

Öte yandan, kaza ile ilgili adli tahkikat da devam etmekte olup, kazanın gerçek nedenleri ve sorumluları tahkikat sonucunda ortaya çıkacaktır.

Adli Makamlara intikal ittirilmiş olan tren kazasının nedenleri ve sorumluları hakkında bugün itibariyle daha fazla açıklama yapmanın, sürdürülen adli tahkikatın selameti açısından doğru olmayacağı değerlendirilmektedir.

SORU-6 Hayatını kaybeden ve yaralanan vatandaşlarımız, mevcut Teknokrat ve Bürokratlarınızın "cahil cesareti" denilebilecek uygulamalarına "kurban" edilmiş olduğundan, bu kişileri atayan ve "Hızlı tren" seferlerini başlatan Bakan olarak Siyasi sorumluluğunuz gereği neden istifa etmiyorsunuz?

CEVAP-6 Konu adli makamlara intikal etmiş olduğundan, bu aşamada bir yorum yapılmasının doğru olmayacağı değerlendirilmektedir.