7/3323

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

13 Ekim 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1405-37996
KONU : Iğdır Milletvekili
Sayın Dursun AKDEMİR'in
yazılı soru önergesi

TÜRİKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ:a)TBMM Başkanlığının 09.08.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/3323-6847/21832 sayılı yazısı.
b)Başbakanlığın 13.08.2004 tarih ve B.02.0.KKG.0.12/106-377-7/3923 sayılı yazısı.

Iğdır Milletvekili Sayın Dursun AKDEMİR tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/3323-6847 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(5 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3323

IĞDIR MİLLETVEKİLİ SAYIN DURSUN AKDEMİR'İN
7/3323-6847 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU 1- Ankara-İstanbul arasında hızlandırılmış tren seferi kararının alınmasından önce tehlikeleri ortaya çıkaracak ne gibi teknik ve bilimsel araştırmalar yapılmıştır? Uluslararası standartlar temelinde Hükümetin dışında farklı bilimsel kuruluşlardan bir birini doğrulayan en az üç rapor alınmış mıdır?

CEVAP 1- Ulaştırma Bakanlığınca yıllardır ihmal edilen demiryollarımızı yeniden ayağa kaldırmak üzere belirlenen hedeflerden bir tanesi de mevcut hatlardaki alt ve üst yapı ile çeken ve çekilen araçlarda gerekli iyileştirmelerin yapılarak gelişmiş ülkelere göre oldukça yavaş olan trenlerimizin hızlarının artırılmasıdır. Bu yöndeki çalışmalara öncelikle en önemli arter olan Ankara-İstanbul hattında başlanması kararlaştırılmıştır.

TCDD teknik elemanlarınca öncelikle 2003 yılı Mayıs ayında söz konusu hattın alt ve üst yapısının mevcut durumu ve iyileştirme yapılması gereken hususların tespitine yönelik çalışmalar gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar sonucunda elde edilen veriler değerlendirilerek kullanılacak ekipman ve malzemeler temin edildikten sonra hattın iyileştirilmesi çalışmalarına başlanmıştır.

Bu çalışmalar kapsamında;

-Hat kesimi 15 Aralık 2003 tarihinden itibaren gündüzleri trafiğe kapatılmak suretiyle 5 ay boyunca yolun bakım ve tamiratları yapılmıştır.

-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 yükseltilmiştir.

Bu çalışmalar neticesinde;

- 185 adet makas yenilemesi,
- 293 adet ray değiştirilmesi,
- 5.743 adet travers değiştirilmesi,
- 2.835 adet termit kaynağı,
- 1.159.690 metre buraj,
- 308 adet makas burajı,
- 12.590 metre eleme,
- 60.815 adet küçük malzeme değişimi,
- 1.525.810 metre regüle

./..

yapılmak suretiyle hattın tamamında gerekli her türlü yenileme ve tamirat yaklaşık 15 Trilyon TL. harcama yapılarak gerçekleştirilmiştir.

Alt ve üst yapıda yapılan bu çalışmalara ilave olarak söz konusu hatta kullanılacak çeken ve çekilen araçlarda da gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmıştır. Çeken araç olarak kullanılan Bosna Hersek Federal Demiryollarından (ZBFH) kiralanan E52500 tipi lokomotifler imal edildikleri KONCHAR ELLOK firmasının Hırvatistan Zagrep'teki fabrikasında genel revizyondan geçirilmiştir.

Çekilen araç olarak kullanılan TVS2000 tipi vagonlar ise 160 km/saat azami hız yapabilecek şekilde tasarlanmış ve imal edilmiş vagonlar olup, 1995 yılından beri TCDD şebekesinde kullanılmakta ve lisanslı olarak TÜVASAŞ'ta üretilmektedir.

Ayrıca; 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.

Yukarıda ayrıntılı olarak belirtilen ve 5 aylık bir çalışma sürecinde hattın tamamında gerçekleştirilen gerekli her türlü yenileme ve tamirat sonucunda;

-Makaslardaki geçişlerden 44 dakika,
-Hemzemin geçişler dahil diğer iyileştirmelerden 50 dakika,
-İstasyon sayısının azaltılmasından 6 dakika olmak üzere

trenlerin bu hattaki seyir süresinden toplam 100 dakika kazanılmış olmasına rağmen bu kazanımın 75 dakikası trenlerimizin seyir süresine yansıtılarak Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresi 5 saat 15 dakikaya indirilmesine karar verilmiştir.

Trenlerin seferlere başlamasından önce yürütülen bütün bu hazırlık çalışmaları sırasında TCDD'nin teknik elemanlarının yanı sıra ihtiyaç duyulan konularda bilim adamları ve diğer uzman kişilerin görüşlerinden de yararlanılmıştır.

TCDD'de, gerek yolcu, gerekse yük treni sefere konulmadan önce yola ilişkin bilgiler, söz konusu trende kullanılması düşünülen çeken-çekilen araçlarla simüle edilmekte, daha sonra da simülasyon sonuçlarına göre tren seyir grafikleri hazırlanarak, tecrübe seferlerinden sonra trenler sefere konulmaktadır. Hızlandırılmış tren seferi kararı alınmasından öncede, bu tür detaylı çalışmalar ve tecrübeler yapılmıştır.

./..

Ayrıca, önce yolcusuz olarak defalarca deneme seferleri yapılmış, görülen aksaklıklar ve düzensizlikler her defasında tespit edilerek giderilmiştir. En son TCDD yetkilileri, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ve basın mensuplarının katılımı ile bir deneme seferi daha yapılmış, son kontroller yapılarak raporlandıktan sonra, Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresini 5 saat 15 dakikaya indiren tren seferleri 4 Haziran 2004 tarihinde başlatılmıştır.

SORU 2- Bazı bilim çevrelerinin, başta Hükümetiniz olmak üzere karar mercilerini yaşadığımız vahim hadise benzeri tehlikeler konusunda uyardığı doğru mudur? Bu uyarıların yapıldığı doğru ise, böyle bir uyarı Hükümeti daha derinleştirilmiş risk analizlerine ve tehlike öngörülerine neden itmemiştir?

CEVAP 2- Hükümetimiz tarafından gerçekleştirilen çalışmalarda gerek bilim çevrelerinin, gerekse sivil toplum kuruluşları ve konularında uzman kişilerin yapmış oldukları öneriler ve uyarılar değerlendirilerek uygulamalar bu çerçevede gerçekleştirilmektedir. TCDD tarafından Hızlandırılmış Tren Seferleri başlatılmadan evvel yapılan çalışmalarda da ihtiyaç duyulan alanlarda uzman çevrelerden gerekli bilimsel ve teknik yardımlar alınmış olup, bu uygulama mevcut çalışmalarda da sürdürülmektedir.

Nitekim, hızlandırılmış tren seferlerinin başlatılmasından sonra İstanbul Yıldız Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Aydın Erel imzasıyla "İstanbul-Ankara Hızlandırılmış Trenle İlgili Kaygılar" başlıklı basın bildirisi ile konunun çeşitli basın- yayın organlarında yer alması üzerine, yapılan çalışmalar konusunda kamuoyunun aydınlatılması amacıyla Ulaştırma Bakanlığının ilgili kuruluşu TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından aşağıda belirtilen ayrıntılı bilgiler verilmiştir:

"Kuruluşumuz, mevcut yolun iyileştirilerek trenlerin hızlandırılması projesi kapsamında öncelikle Ankara-Haydarpaşa güzergâhında yol yenileme çalışmalarını tamamlamıştır. Çünkü söz konusu hattımız ülkemizin en büyük iki şehri olan Ankara ve İstanbul'u birbirine bağladığı gibi güzergah Eskişehir, Bilecik, İzmit gibi önemli yerleşim merkezlerinden geçmekte, ayrıca Ankara ve İstanbul'dan Eskişehir, Kütahya, Afyon, Balıkesir, İzmir yönünde işletilmekte olan trenlerinde seyir sürelerini önemli ölçüde etkilemektedir.

Yapılan yol yenileme çalışmaları ile altyapı iyileştirilirken, lokomotiflerin hızları teknik müdahale ile arttırılmış, hemzemin geçitlerde gerekli tedbirler alınmış, defalarca yapılan deneme seferlerinde de saptanan aksaklıklar giderilerek seyahat süresi 5 saate indirilmiş ve hızlandırılmış trenler sefere konulmuştur.

./..

Hızlandırılmış trenlerle ilgili olarak öne sürülen iddialara ilişkin cevaplar aşağıdadır:

- 120 kilometre hızla tren işletmeciliği yapılan bu hat kesiminde hızın 140 kilometreye çıkarılması için hattın üst yapısında gerekli önlemler alınmıştır.
- Söz konusu hat kesiminde iyileştirme için kullanılan üst yapı malzemeleri 160 kilometre hıza uygundur.
- Uzun kaynaklı raylarda ortalama sıcaklık göz önünde bulundurularak raylardaki stresler alınmaktadır.
- Yolun hem kış şartlarına, hem yaz şartlarına uygun hale getirilmesi için, yolda meydana gelen gerilmeler alınarak, malzemenin sıkılığı, balast banketinin iyi teşkili ve sıkılaştırılması ile diğer ilave önlemler de alınmaktadır.
- Hızlı trenlerin hızı 200-250 km/h, yüksek hızlı trenlerin hızı ise 250 km/h ve üzeridir. Yapılan hız, hızlı veya yüksek hızlı değerlerin çok altında normal bir hızdır.
- Kullanılan lokomotif ve vagonlar bu normal hız için çok uygun araçlar olup, vagonların dizayn hızı 160 km/h, hatta 180 km/h için dahi çok elverişli vagonlardır. Uygun yolda uygun lokomotif ve vagonlar kullanılmaktadır.
- Yol kesim kesim 140 km/h hızın üzerinde ve 160 km/h hıza da uygundur.
- İşletmeye konulmuş olan hızlandırılmış trenler işletme maliyeti bakımından kendini amorti eden tek trendir.
- Raylar taşlanarak veya değiştirilerek rezonans (dalgalanma) olayına müsaade edilmemektedir.
- Yer altı su seviyesi yüksekse derin hendekler açılarak su platformdan uzaklaştırılarak ve diğer alınacak önlemlerle o kesim iyileştirilmektedir.
- TCDD elemanları normal hızda işletilen hatların olası bozulmalarını giderecek şekilde teknolojik bilgiye sahiptir. Ayrıca, İstanbul Teknik Üniversitesi ile işbirliğimiz de sürdürülmektedir.
- Gerek hatlarımız gerekse çeken ve çekilen araçlarımız makine ve cihazlarla kontrol edildiği gibi görsel olarak da teknolojiye uygun periyodik kontroller yapılmaktadır.
- Tren trafiğinin 120 km/h hızla işletildiği bir yolda, üst yapıda yapılan tamiratlar sonucunda, toleranslar dahilinde 140, gerekiyorsa 160 km/h hız yapılmasında bir sakınca bulunmamaktadır.
- Üst yapının tamamen kaldırılarak altyapının ıslah şekli ancak tren trafiğinin ve tren hızlarının çok düşük olduğu hatlarda uygulanabilir. Bu hat için böyle bir durum söz konusu değildir.
- Ehil olmayan elemanların bu görevlerde çalıştırılması söz konusu değildir."

./..

SORU 3- Meydana gelen kazayı, demiryolu yolculuğunun mutat kazaları dışında cinayet ve katliam gibi değerlendirilen bu durumun, ihmalden kaynaklandığını düşünüyor musunuz?

CEVAP 3- Konu ile ilgili olarak gerek adli ve idari tahkikat, gerekse bağımsız Bilim Kurulu'nun çalışmaları devam etmekte olduğundan, bu çalışmalar sonuçlanmadan kazanın ihmalden kaynaklandığı yönünde bir değerlendirmede bulunmanın doğru olmayacağı düşünülmektedir.

SORU 4- Açılışı bizzat tarafınızdan yapılan hızlandırılmış tren kazasının nedeni, ray-hız yüksek çatışmasi olduğuna ve bu çatışmayı ortadan kaldıracak bizzat iktidar bulunduğuna ve Başbakanın doğrudan sorumluluğu olduğuna göre, bu felaketin faili olarak Hükümetinizi görüyor musunuz?

CEVAP 4- Ray-hız çatışmasından ne kastedildiği anlaşılmamakla birlikte, yapılan ilk incelemelerde kazanın olduğu yerde idare tarafından yapılabilecek hız 80 km. olarak belirlenmesine rağmen, kaza yapan trenin 132 km. hızla seyrettiği, buna bağlı olarak ta 0,57 m/sn2 olarak öngörülen yanal ivme değerinin 5,26 kat artarak 3,03'e yükseldiği, yine merkezkaç kuvvetine göre dış raya gelen yanal kuvvetin 5,35 kat arttığı ve bu artışların kazanın meydana gelmesinde önemli derecede etkili olduğu belirlenmiştir. Bu husus daha sonra bilirkişilerce yapılan incelemelerde de teyit edilmiş bulunmaktadır.

Olayla ilgili olarak kimlerin sorumluluğunun bulunduğu hususu ise adli makamlar ve bilirkişiler tarafından sürdürülen çalışmalar sonucunda ortaya çıkacağından, bu aşamada bu konuda bir yorum yapılmasının doğru olmayacağı değerlendirilmektedir.

SORU 5- Bu ağır ve vahim ahlaki sorumluluk nedeniyle, demokrasinin küresel icabı gereği derhal Hükümetten çekilmeyi düşünüyor musunuz?

CEVAP 5- Cevap verilmeye değer bir soru olmadığı değerlendirilmektedir.