7/3376

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

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1259-36236 14 Eylül 2004
KONU : İstanbul Milletvekili
Sayın Berhan ŞİMŞEK'in
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.

İstanbul Milletvekili Sayın Berhan ŞİMŞEK'in 7/3375-6884 ve 7/3376-6843 sayılı yazılı soru önergelerinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK:
2 Adet Önerge cevap formu(8 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3376

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN BERHAN ŞİMŞEK'İN 7/3376-6843 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU-1 İstanbul-Ankara arasında başlayan hızlandırılmış tren projesinin uygulamaya konulmasından önce bu hatta bulunan raylarda ve taşıtlarda bu projenin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi amacıyla, rayların hızlı tren seferlerine uygun hale getirmek için iyileştirme çalışması yapılmış mıdır? Yapılmışsa bu çalışmaların içeriği nedir? Bu rayların hız kapasitesi nedir? Kazanın olduğu anda trenin hızı ne kadardır?

CEVAP-1 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 kapsamda :

- 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.

7.5.

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 çok sayıda yolcusuz olarak TCDD 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.

Yukarıda yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, Ankara-İstanbul arasında hızlı tren seferlerinin başlatılması söz konusu olmayıp, gerekli her türlü teknik alt ve üst yapı çalışmaları tamamlanarak zaman kaybettiren manialar kaldırılmış ve yeterli sayıda yolcusuz deneme seferi yapıldıktan sonra kamuoyunda "hızlandırılmış tren" olarak adlandırılan trenler sefere konulmuştur.

Bu çerçevede, yukarıda ayrıntılı olarak belirtilen ve 5 aylık bir çalışma sürecinde, kaza bölgesi de dahil hattın tamamında yapılan 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, trenlerimizin bu hattaki seyir süresinden toplam 100 dakika kazanılmıştır. Seyir konforu bakımından bu kazanımın 75 dakikası trenlerimizin seyir süresine yansıtılmıştır. Böylelikle, Ankara-İstanbul arasındaki seyahat süresi 5 saat 15 dakikaya indirilmiştir.

Ayrıca, çeken-çekilen araçlara ilişkin olarak; 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. Sözkonusu TVS2000 tipi vagonlar 1995 yılından beri şebekemizde 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. Kazanın olduğu sırada trenin hızının 130 km/saat olduğu, trenin kaza kutusu olan hız kontrol bandından tespit edilmiştir.

../..

SORU-2 Bu acı kazadan sonra, kaza yerinin, kazanın nedenini ortaya çıkartabilecek delillerin bağımsız bilirkişiler tarafından incelenmesinden önce, kaza yerinde TCDD yetkililerinin enkaz kaldırma çalışmaları yapmaları, tamirata başlamaları tren kazasının gerçek nedenini öğrenmemizde bir engel değil midir?

CEVAP-2 Cumhuriyet savcılığı olay yerine 25 dakika gibi kısa bir sürede ulaşmış, kaza bölgesi Jandarma birlikleri tarafından çembere alınmıştır.

Bu nedenle hadisenin gerçekleştiği Km: 183+381'den her iki tarafa doğru 20 m.lik kesimde hiçbir malzeme değişimi ve tamiratı yapılmamış, orijinal hali ile korunmuştur. Zaten alınan tedbirlerden dolayı delilleri karartıcı yönde bir işlem yapılması mümkün değildir. Bağımsız Bilim Kurulları ve yurtdışından gelen demiryolu uzmanları denetiminde de belirlendiği üzere yolun orijinal halinin korunduğu tescil edilmiştir. Kazanın gerçekleştiği yer incelendiğinde, kazanın gerçek nedeninin engellendiği beyanların doğru olmadığı ve gerçekle örtüşmediği görülmüştür.

Ayrıca olay yeri Pamukova Cumhuriyet Başsavcısının 24.07.2004 tarihli açıklamasında da delillerin karartılmasının söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.

SORU-3 Hızlandırılmış tren projesinin başlamasından önce ulaşım konusunda uzman olan bazı bilim adamlarının, bu projenin başlamasına ve devamına ilişkin uyarı ve kaygılarının dikkate alınmamasının gerekçesi nedir?

CEVAP-3 Projenin başlamasından önce ulaşım konusunda uzman bilim adamlarının projeyle ilgili uyarı ve kaygılarının dikkate alınmadığı iddiaları gerçeği yansıtmamaktadır. Nitekim İstanbul Yıldız Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Aydın Erel'in imzasıyla " İstanbul-Ankara Hızlandırılmış Trenle İlgili Kaygılar" başlıklı basın bildirisi ile konunun çeşitli basın- yayın organlarında yer alması üzerine gerekli hassasiyet gösterilerek, yapılan çalışmalar konusunda kamuoyunun aydınlatılması amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü'nce basın aracılığıyla aşağıdaki açıklamalar yapılmıştır.

"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.
- Yeraltı 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.

./..

Trenlerin olması gereken hızlarına getirilmesi çerçevesinde altyapı ve üst yapının iyileştirilmesi için 5 ay boyunca diğer bölgelerdeki bakım ve kaynak makinelerinden yararlanılarak demiryolu tarihinde ilk defa hat gündüzleri trafiğe kapatılarak bakım ve tamir çalışmaları yapılmıştır. Yapılan çalışmaların gerek planlanması gerekse gerçekleştirilmesi tamamen TCDD'nin uzman elemanları tarafından yapılmıştır. TCDD'nin söz konusu çalışmaları dünyadaki demiryollarının gelişimine ve UIC standartlarına göre gerçekleştirilmektedir.

SORU-4 Kaza öncesinde bilim adamlarının uyarılarını dikkate almayan sorumlular ve kaza sonrasında delillerin toplanmasında ihmali bulunan sorumlular hakkında soruşturma açmayı düşünüyor musunuz? Bunca insanımızı kaybettiğimiz bu hızlandırılmış facianın sorumlusu olarak, çağdaş ülkelerde örneklerini gördüğümüz şekilde istifa etmeyi düşünüyor musunuz?

CEVAP-4 Kazanın nedenleri ve sorumluları ile ilgili adli tahkikat devam ettiğinden, bu aşamada yorum yapılmasının doğru olmadığı değerlendirilmektedir.