7/3371

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

14 Eylül 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1258-30131
KONU : Iğdır Milletvekili
Sayın Yücel ARTANTAŞ'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.

Iğdır Milletvekili Sayın Yücel ARTANTAŞ'ın 7/3371-6865 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(3 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3371

IĞDIR MİLLETVEKİLİ SAYIN YÜCEL ARTANTAŞ'IN 7/3371-6865 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

22.07.2004 günü meydana gelen İstanbul-Ankara arasında sefer yapan hızlı tren olarak bilinen Yakup Kadri Expresi'nin geçirmiş olduğu kaza sebebiyle; Kamuoyunun gündemine çeşitli iddialar gelmektedir.

Bu itibarla;

SORU-1 Trenin Karakutusu olarak bilinen hız bantının çözümünde hangi sonuca ulaşılmıştır?

CEVAP-1 Tren hızının olayın başlangıç noktasında 130 km/saat olduğu tespit edilmiş olup, bu noktada olması gereken hız ise maksimum 80 km/saattir.

SORU-2 Hızlandırılmış trenin Sakarya-Pamukova mevkiinde 80 km hızla gitmesi gerekirken 110 km hız yapması neden kaynaklanmıştır?

CEVAP-2 Makinistin kazanın olduğu yerde 80 km/saatle gitmesi gerekirken livrede belirtilen hız tahdidine uymamasından kaynaklanmıştır.

SORU-3 Sefer yapan hızlı trenlerin aynı bölgede sürekli sarsıntı geçirmesinin sebebi nedir?

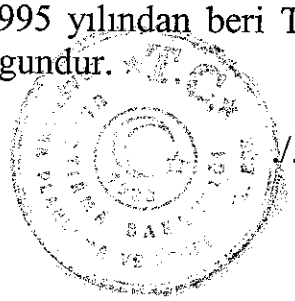
CEVAP-3 Bu kesimde livre hızı 80 km/saattir. Bu sürate uygun yanal ivme, konforlu geçişe uygun olup, sürekli bir sarsıntı yaratması mümkün değildir. Ancak, livrede öngörülen hızların aşılması halinde sarsıntılar oluşmaktadır.

SORU-4 TCDD Genel Müdürlüğü içerisinde hızlandırılmış trene olumsuz görüş veren Teknik Personel-Bürokrat var mıdır? Hangi uyarılarda bulunmuşlardır?

CEVAP-4 TCDD personelinin Toplam Kalite Eğitimi çalışmaları kapsamında düzenlenen arama konferansları sonucunda "Hızlandırılmış Tren Projesi" ortaya çıkmış olup, projenin uygun olmadığı yönünde TCDD Genel Müdürlüğüne yazılı görüş bildiren teknik ve idari personel bulunmamaktadır.

SORU-5 Hızlandırılmış trende vagon-lokomotif ve diğer parçaların orijinal ve uyumlu olması gerekli değil midir? Söz konusu trenlerde bu uyum var mıdır? Hızlandırılmış trenlerin vagon-lokomotif ve diğer ekipmanları nerede imal edilmiştir?

CEVAP-5 Lokomotif ve vagonlar UIC normlarına göre tasarlanıp imal edildiklerinden birbirlerine uyumlu bulunmaktadır. Bu lokomotif ve vagonlar 1998 yılından beri Ankara-İstanbul arasındaki hat kesiminde çalışmaktadır. Ayrıca lokomotiflerin hızı KONCHAR ELLOK firması tarafından imal edildikleri Hırvatistan Zagrep'teki fabrikasında 2004 yılında 120 km/saatten 140km/saate çıkartılmıştır. TVS2000 tipi vagonlar ise 1995 yılından beri TÜVASAŞ'ta lisanslı olarak üretilmekte olup, 160 km/saat hıza uygundur.



../..

SORU-6 TCDD Ankara-İstanbul arasındaki altyapı çalışması olarak neler yaptı, bu çalışma ve yenilemelerin güvenliği konusunda "Bilirkişi" raporu var mıdır?

CEVAP-6 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 geçirilmiş ve toleranslar dışında olan kesimlerin yukarıda sözü edilen makine grupları ile yeniden tamiratı 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 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.

Kazaya karışan tren de dahil olmak üzere kamuoyunda hızlandırılmış tren olarak adlandırılan trenlerimiz, TCDD tarafından uygulanan kurumsallaşmış idari ve teknik prosedürler çerçevesinde sefere konulmuştur.