7/3367

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

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1261-34238 14 Eylül 2004
KONU : Hatay Milletvekili
Sayın Gökhan DURGUN'un
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.

Hatay Milletvekili Sayın Gökhan DURGUN'un 7/3367-6836 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

7/3367

HATAY MİLLETVEKİLİ SAYIN GÖKHAN DURGUN'UN 7/3367-6836 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU-1 4 Haziran 2004 tarihinde Yakup Kadri Karaosmanoğlu Ekspresi ismiyle ilk seferine başlamış olan ve 22 Temmuz 2004 tarihinde İstanbul-Ankara seferini yapmakta iken Sakarya ili Pamukova ilçesi sınırları içerisinde raydan çıkması sonucu meydana gelen kazanın sebebi; bilimadamları tarafından açıklanan ve ilgili kurumca dikkate alınmadığı iddia edilen teknik eksiklikler midir? Yoksa TCDD Genel Müdür Vekili'nin basına yaptığı açıklamada olduğu gibi "Her şey Allah'tan" mıdır?

CEVAP-1 TCDD teknik elemanlarının ayrıca, yurt içinden ve yurt dışından gelen teknik heyetlerin yaptığı incelemeler sonucu kazanın teknik eksikliklerden kaynaklanmayıp, R=345 mt. yarıçaplı kurp'ta, livrede belirtilen V=80 km/saat hız yerine V=130 km/saat hızla geçilmesi nedeniyle kaza oluşmuştur. TCDD Genel Müdür Yardımcısının kaza akşamı basına verdiği bilgi, kaza ile ilgili olarak o an için öğrenilen bilgileri kapsamaktadır.

SORU-2 TCDD Genel Müdürü, Genel Müdürü olduğu kurumun konularına vakıf mıdır? Şayet vakıf değil ise Genel Müdür olarak atanmasındaki temel kıstas nedir?

CEVAP-2 TCDD Genel Müdürü Süleyman KARAMAN, 1956 yılında Erzincan'da doğdu. İlkokulu doğduğu yer olan memleketinde, Orta ve Lise öğrenimini İstanbul'da (Pertevniyal Lisesi) tamamladı. 1978 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi'nden mezun oldu. 1981 yılında İTÜ Makine Fakültesi'nde Yüksek Lisans öğrenimini tamamlayarak "pekiyi" dereceyle Makine Yüksek Mühendisi unvanını kazandı.

1979–81 yılları arasında; özel sektör tarafından üretilen ilk Türk traktörü ve ziraat makineleri konusunda prototip çalışmaları ve iyileştirme faaliyetleri ile uygunluk testlerinin yapılmasında görev aldı.

Aynı dönemde kısa dönem askerlik görevini tamamlayarak, 1981 yılında İTÜ Makine Fakültesi'nde Asistan olarak göreve başladı. 1984 yılına kadar Doktora çalışmalarının yanı sıra aynı Fakülte'de Yardımcı Öğretim Görevlisi olarak teknik resim ve makine bilgisi dersleri verdi.

1984–1994 yılları arasında ise, otomotiv yan sanayiinde sırasıyla; İşletme Müdür Yardımcısı, İşletme Müdürü, Genel Müdür Yardımcısı ve Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yaptı. Bu dönemdeki çalışmaları sırasında birçok otomotiv parçasının ithal ikame ve yerlileştirme çalışmalarına ek olarak, Avrupa'da otomotiv sanayi fuarlarına da katılarak konuyla ilgili çalışmalarda bulundu.

1994 yılında, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İETT (İstanbul Elektrik, Tramvay ve Tünel İşletmeleri) Genel Müdürlüğü'ne Genel Müdür Yardımcısı olarak atandı.

./..

7/3367

İETT'deki görevi sırasında; İETT'de otobüs reklâmları, yeni modern duraklar, doğalgazla çalışan otobüsler, AKBİL uygulamaları projeleri ile EURO 2 otobüslerinin satın alınmasına imza attı. (İstanbul'da, tüm raylı sistemler İETT Genel Müdürlüğü/Ulaşım A.Ş.'ye bağlıdır.)

Avrupa ve Amerika'da çeşitli konularda kısa dönem çalışmalarda bulundu. Toplam Kalite Yönetimi, Sürekli Gelişme, Sinerjik Yönetim gibi seminerlere katıldı. Ayrıca, I. ve II. Uluslararası Ulaşım Sempozyumu'nun düzenlenmesinde görev alarak tebliğ sundu.

Yine bu dönemde, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin kuruluşu olan İSBAK, İSTON, İSMER ve BELTUR'un da Yönetim Kurulu Üyeliklerinde bulunarak, İstanbul'da çeşitli sinyalizasyon projelerini yürüttü.

2001 yılından beri İETT'de Genel Müdür Danışmanı olarak görev yapmakta iken, 7 Ocak 2003 tarihinde 2002/3490 Sayılı Kararname ile TCDD İşletmesi Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanlığı'na atandı.

Süleyman KARAMAN; evli ve 3 çocuk babası olup, İngilizce bilmektedir.

Özgeçmişi yukarıda verilen TCDD Genel Müdürü Makine Yüksek Mühendisi Süleyman KARAMAN, 25 yıllık fren sistemleri tecrübesine, 10 yıllık raylı sistemler ve sinyalizasyon sistemleri tecrübesine sahiptir

Yukarıda ifade edilen özgeçmişinden de anlaşılacağı üzere, adı geçenin TCDD Genel Müdürü olarak atanmasındaki temel kıstas; gerek teknik yeterlilik, gerekse profesyonel yöneticiliğinin yanı sıra, raylı sistemler, sinyalizasyon, tren sistemleri ve genel olarak Ulaştırma Sektöründe gerekli deneyine sahip olması ve yasal şartlar anlamında gerekli liyakate sahip olmasıdır.

SORU-3 Hızlı tren seferlerine başlamadan önce teknik alt yapı çalışmaları yapılmış mıdır? Yoksa, trenin önüne "hızlı" ibaresi eklenmesi ile "hızlı tren"mi meydana getirilmiştir?

CEVAP-3 Ülkemizde henüz hızlı tren bulunmamakta olup, İstanbul-Ankara arasında hızlı tren projesinin yapım çalışmaları devam etmektedir. TCDD'nin gelişmesini ve ileri adımlar atmasını sağlayabilecek en önemli projelerden birisi olan, Türkiye genelindeki demiryollarında seyreden yavaş trenlerin normal hızlarına getirilmesi projesine ise 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 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, tarifeli seferlere başlanmadan 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 seyir hızı 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.

SORU-4 Başlatılan hızlı tren seferlerinde trenin hızına uygun yeni vagonlar alınmış mıdır? Yoksa lokomotifin arkasına eski vagonlar mı takılmıştır?

CEVAP-4 Önceki cevaplarda da ifade edildiği gibi, Hızlı tren seferlerinin başlatılması diye bir uygulama söz konusu değildir. Bahse konu trenlerde çalıştırılan vagonlar, UIC nin öngördüğü standartlarda TÜVASAŞ'ta 160 km/saat hıza uygun olarak imal edilmişlerdir. Söz konusu TVS 2000 tipi vagonlar 1995 yılından beri TCDD hatlarında kullanılmakta ve lisanslı olarak TÜVASAŞ'ta üretilmektedir.

SORU-5 Bu üzücü kazada şahsınız dahil kimlerin ihmal ve kusuru vardır? Bu ihmal ve kusura neden olan kişilere ne gibi yaptırım uygulanacaktır? Yine başsağlığı ve temenni mesajları ile bu durum ortadan kaldırılacak mıdır?

CEVAP-5 Kazanın nedenleri ve sorumluları ile ilgili adli tahkikat devam etmekte olduğundan, bu aşamada bu konuda yorum yapılması uygun görülmemektedir.

SORU-6 Sağlık Bakanı Müsteşarı'nın saat 23:00 civarında, 128 kışı olarak belirttiği ölü sayısının daha sonra yapılan açıklamada 36 kişi olarak belirtilmesi, devlet yönetme ilkesi ile bağdaşmakta mıdır? Bakanlığınızca resmi olarak tespit edilen ölü ve yaralı sayısı ne kadardır?

CEVAP-6 Resmi kayıtlara göre 2'si personel 37 yolcu hayatını kaybetmiş, 79 yolcu ise yaralanmıştır.