7/3326

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

13 Ekim 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1404-37998
KONU : Konya Milletvekili
Sayın Atilla KART'ın
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ:a)TBMM Başkanlığının 09.08.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/3326-6856/21882 sayılı yazısı.
b)Başbakanlığın 13.08.2004 tarih ve B.02.0.KKG.0.12/106-377-10/3925 sayılı yazısı.

Konya Milletvekili Sayın Atilla KART tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/3326-6856 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK:
1 Cevap formu ve Eki(8 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3326

KONYA MİLLETVEKİLİ SAYIN ATİLLA KART'IN
7/3326-6856 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

-Bilindiği gibi; 22.07.2004 tarihinde meydana gelen "tren faciasında" 37 yurttaşımız ölmüş, çok sayıda yolcu da yaralanmıştır. Oluş şekline göre, kazanın meydana geliş sebeplerine yönelik olarak muhtelif iddialar ileri sürülmektedir.

-Ağırlıklı olarak ileri sürülen iddia ve bu iddiaları doğrulayan bulgulara göre ise, diğer birçok kurumda olduğu gibi, Devlet Demir Yollarında da, kadrolaşma amacıyla, cemaat-tarikat ve siyasi ilişkiler ağı içinde, "niteliksiz ve vasıfsız" bir yapılanma 58 ve 59. Hükümetler döneminde başlamıştır. İlgili kurumun işleviyle ilgisi olmayan, teknik ehliyeti olmayan kamu görevlilerinin yoğunluk kazanması sonucunda Kurum işlemez hale gelmiş, işlevini kaybetmiştir. Kurumun-kurumların adeta içi boşaltılmış, teknik yapı ve sistem alt-üst olmuştur. Bu yapılaşma Bakan düzeyinde böyle olduğu gibi, daha alt düzeylerde de böyle olmuştur. Ulaştırma konularında asgari düzeyde de olsa teknik ehliyeti ve yeterliliği olmayanlar, salt siyasi ilişkiler ağı içinde, DDY, THY gibi son derece teknik kurumlarda yetkili kılınabilmişlerdir.

-Endişemiz odur ki; DDY'nda yeni ve benzer olaylar olabileceği gibi, maalesef THY'nda da "uçuş güvenliği" anlamında müessif olaylar olabilecektir. Son 2-3 ay içinde örneği görülmemiş boyutlara ulaşan "rötar" uygulamalarını aşacak yeni ve vahim gelişmelerin doğması kaçınılmazdır. Kadrolaşma amacıyla yapılan vasıfsız ve niteliksiz eleman değişimi sonucunda uçakların "teknik ve periyodik" bakımlarının sağlıklı yapılamadığı; yakıt tanklarında paslanma var denilerek RJ'lerin uçuşlarını yasaklayanların rötarlar artınca bu paslanmaları gidermeden ve kamuoyunun tepkisini yok etmek amacıyla RJ'leri sefere koyma girişiminde bulundukları endişesi kamuoyunda hakim olmuştur.

-"Niteliksiz ve vasıfsız" eleman yapılanması Karayolları'nda, Emniyet'te, Meteoroji'de, Tübitak'ta, Adli Tıp'ta, Devlet İstatistik Enstitüsü'nde bütün hızıyla sürmektedir.

-Bu arada Pamukova'da vuku bulan "ibret verici" facia sonucunda, adli süreç ve savcılık tahkikatının başlanması beklenmeden, olay yeri tutanağı düzenlenmeden ve deliller toplanmadan; idari birimlerin hemen olay yeri bulgularını yok etmesi ve onarım çalışmalarının başlatılması herhalde sorgulanması gereken bir durumdur.

-Olayda "ağır hizmet kusuru" ihlalini aşan ve en hafif deyimiyle "bilinçli taksir" kavramı içinde düşünülmesi gereken "cezai ve hukuki sorumluluk" hali doğmuştur. Acı ve ızdırapları çok büyük olan ve telafisi mümkün olmayacak ölçüde mağdur olan ailelerin bu zararlarının dava açma külfetine sebebiyet verilmeden idare tarafından doğrudan ve hemen karşılanması gerektiği açıktır. Sosyal Hukuk Devleti anlayışı bunu gerektirir.

./..

-Bu açıklama ve değerlendirmeler ışığında, aşağıdaki soruların cevaplandırılmasını talep etmek gereği doğmuştur;

SORU 1- Hızlandırılmış tren projesi ve uygulamalarıyla ilgili olarak fizibilite çalışmaları yapılmış mıdır? Üniversiteler aracılığıyla akademik düzeyde yapılan herhangi bir çalışma olmuş mudur? Üniversiteler tarafından, mevcut şartlara göre hızlandırılmış tren projesinin uygulanabilirliliğini gösteren herhangi bir rapor düzenlenmiş ve Bakanlığa ulaşmış mıdır? Bu yolda yapılan herhangi bir çalışma varsa, içeriği nedir?

Hızlandırılmış tren uygulaması başlamadan evvel, Ankara-İstanbul güzergahındaki raylar ve diğer altyapı üniteleri üzerinde, herhangi bir "iyileştirme ve geliştirme" çalışması yapılmış mıdır?

CEVAP 1- Yıllardır ihmal edilen Ülkemiz demiryolu sektörünün yeniden ayağa kaldırılması amacıyla Ulaştırma Bakanlığınca belirlenen hedeflerden birisi de, mevcut hatlar ile çeken ve çekilen araçlarda gerekli iyileştirmelerin gerçekleştirilerek dünya ortalamalarına göre çok düşük olan mevcut tren hızlarının artırılması hedefidir. Bu yöndeki çalışmaların öncelikle ülkemizin iki büyük kenti olan Ankara-İstanbul hattında başlatılması kararlaştırılmıştır.

Bu amaçla, TCDD tarafından ihtiyaçların tespiti ve yapılacak çalışmalarla ilgili 2003 yılı Mayıs ayından itibaren teknik elemanların katılımı ile bir dizi toplantı düzenlenmiştir. Bu toplantılar sonucunda elde edilen tespitler ışığında, gerekli ekipman ve malzeme temin edilerek hattın iyileştirilmesi çalışmaları başlatılmıştır.

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 süresinin 5 saat 15 dakikaya indirilmesine karar verilmiştir.

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. Son olarak ta 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- "Popülizm yapmak" ve "hizmet üretiyoruz" görüntüsü vermek adına ve günü kurtarmak amacıyla; Kurumların teknik işlevini kaybetmesine yol açan, bilimi ve uyarıları göz ardı eden, ulusal kaynakların heba edilmesine yol açan, kamu kaynaklarının "yandaş" ilişkiler ağı içinde verimsiz kullanılmasına yol açan "siyasi ve bürokratik" sorumluların tespiti ve benzer yanlış uygulamaların yapılmaması için, "özeleştiri" anlamında bir değerlendirmeyi en başta "Kendi Şahsınızda ve kadrolarınızda" ne zaman yapacaksınız?

-Siyasi iktidar olarak, sorumluluk duygusu olan her devlet adamı gibi, sorumluluğu üstlenecek yerde; hedef saptırmaktan ve verilen emir ve talimatları uygulamaktan başka sorumluluğu olmayan kişi ve kurumları, sorumlu olarak ve kamuoyuna hedef olacak şekilde göstermekten ne zaman vazgeçeceksiniz? Siyaseten ve etik olarak değerlendirme yapıp, Bakan ve Genel Müdür düzeyindeki yetkililerin ve sorumluların görevden alınmaları sürecini ne zaman başlatacaksınız? Böylesine vahim bir olayda bile, salt kendi yanlışlarınızı ve sorumluluğunuzu bir müddet daha kamufle etmek amacıyla, daha ne kadar süreyle engelleme ve hedef saptırma yoluna gideceksiniz?

./..

CEVAP 2- Hükümet olarak belirlemiş olduğumuz hedefler ve bu hedefleri gerçekleştirmek üzere uygulamaya koymuş olduğumuz projeler, yıllardır hiçbir hükümetin üzerine gidemediği, ülkemizin birikmiş problemlerinin çözümüne yönelik çalışmalardır. İktidarda bulunduğumuz dönemde her alanda kaydetmiş olduğumuz önemli mesafeler ve halkımızın çalışmalarımıza vermiş olduğu destek, bu hedeflerimizin ve uygulamalarımızın ne kadar isabetli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Milletine karşı sorumluluğun bilincinde bir siyasi iktidar olarak gerçekleştirmiş olduğumuz hizmet ve uygulamaları, popülizm amaçlı olarak görmek ve değerlendirmek insaf ölçüleri ve ciddiyetle bağdaşmayacak bir davranıştır.

SORU 3- Diğer kurumlarla koordine sağlamadan ve teyid almadan ölü sayısını 128, 136 ve 112 olarak açıklayan ve "Müsteşar" düzeyinde görev yapan bir bakanlık kadrosunu "ehil bir kadro" olarak kabul etmek mümkün müdür? Böylesine temel bir konuda dahi tespit yapmaktan aciz olan ve örnekleri sıkça görülen bakanlık yapılanmaları, yukarıda açıklamasını yaptığımız "Kurumların içinin boşaltılması, niteliksiz ve vasıfsız kadrolaşma" vakıasını doğrulamış olmakla, bu yanlış uygulamalardan ne zaman vazgeçeceksiniz?

CEVAP 3- Pamukova'da meydana gelen kaza haberi alınır alınmaz Ulaştırma Bakanlığı (TCDD Genel Müdürlüğü) ve Başbakanlık kriz merkezleri en kısa süre içerisinde faaliyete geçirilerek kamuoyu ve basın yayın organlarının bilgilendirilmesine yönelik bütün açıklamalar bu merkezler aracılığı ile yapılmıştır. Ancak, ne yazık ki Sağlık Bakanı Müsteşarınca kendi Bakanlığına bağlı kaynaklardan elde edilen ve henüz netlik kazanmayan bilgilere dayanarak ölü ve yaralı sayısı hakkında böyle bir açıklama yapılmıştır. Bilahare kriz merkezlerince elde edilen bilgilere göre, Sağlık Bakanlığı Müsteşarınca ifade edilen rakamların doğru olmadığı anlaşılmış ve Başbakanlık Kriz Merkezince gerçek ölü ve yaralı sayıları kamuoyuna açıklanmıştır.

Ancak, tıp alanında uzman ve profesör unvanını haiz, ehliyet ve liyakat sahibi bir yönetici olan Sağlık Bakanlığı Müsteşarınca, farklı kaynaklardan ulaşan bilgiler çerçevesinde, bu bilgilerin henüz kesinlik kazanmadığı ve teyidinin gerektiği belirtilerek yapılan bu açıklamanın, "niteliksiz ve vasıfsız kadrolaşma" iddiasına dayanak gösterilmesi, son derece haksız bir ithamdır.

../..

SORU 4- Gözünüzün önünde; gecenin karanlığında (yardım çalışmaları dışında kalan çalışmalar kastedilmiştir) vagonları kaldıran, ray ve traversleri değiştiren, hasar gören 150 metrelik bölümü basın mensuplarının görüntü almasını engelleyerek yenileyen; sonuç olarak "delilleri yok eden ve karartan" kamu görevlilerinin bu çalışmalarına neden göz yumdunuz, görmezden geldiniz? Savcılık makamının "olay yeri tespit tutanağı" düzenlemesini beklemeden, idari görevlilerin bu yasadışı müdahalede bulunmalarını neden engellemediniz? Bu yasadışı uygulamayı organize bir şekilde yapan kamu görevlileri hakkında, idari ve adli süreci başlatmak yolunda herhangi bir uygulama yapacak mısınız?

CEVAP 4- Pamukova Cumhuriyet Başsavcılığınca kaza mahalline 25 dakika gibi kısa bir süre içerisinde ulaşılarak güvenlik kuvvetlerince gerekli önlemler alınmak suretiyle adli yönden çalışmalar başlatılmıştır. İddia edildiği gibi Savcılık Makamınca "Olay Yeri Tespit Tutanağı" düzenlenmesini beklemeden, kamu görevlilerinin delilleri yok etmeye veya karartmaya yönelik herhangi bir çalışma yapmaları söz konusu olmayıp, bu husus Pamukova Cumhuriyet Başsavcılığının bir örneği ekte sunulan 24.07.2004 tarihli basın açıklamasında da açık bir şekilde ifade edilmiştir.

SORU 5- En hafif deyimiyle, "bilinçli taksir" unsurları içinde ve kamu görevinin-yetkisinin kötüye kullanılması suretiyle gerçekleşen, telafisi mümkün olmayacak mağduriyetler yaratan böyle bir yapılanmaya yol açan sebep ve sonuçların irdelenmesi ve sorumluların tespiti adına, idari soruşturma sürecini başlatmayı ve bu suretle yargı yolunun önünü açmayı ve bu tartışmanın kamu gücü baskısı altına alınmadan yapılmasının önünü ve yolunu açacak mısınız? Yoksa, bir taraftan olayların üstüne şal örtecek, diğer taraftan da hedef saptırmaya devam mı edeceksiniz?

CEVAP 5- Konu ile ilgili adli ve idari soruşturma süreci başlatılmış olup, hukuki prosedür içerisinde devam etmektedir. Gerek adli, gerekse idari yönden başlatılan bu süreç sonunda elde edilen bulgular doğrultusunda hareket edilecek ve sonucundan kamuoyu bilgilendirilecektir.

SORU 6- İdarenin görevi kötüye kullanmak suretiyle ve bilinçli taksir şartları içinde gerçekleştirdiği bir eylem söz konusu olmakla; ailelerin dava yoluna başvurmalarına yol açmadan, maddi ve manevi tazminatlarını karşılamayı düşünüyor musunuz? Bu yolda yürütülmekte olan herhangi bir çalışma var mıdır?

./..

CEVAP 6- Bu aşamada, idarenin görevini kötüye kullanmak suretiyle ve bilinçli taksir şartları içerisinde gerçekleştirdiği bir eyleminin mevcut olduğu şeklinde değerlendirmede bulunmak, adli yargıya müdahale niteliği taşıyacak bir yaklaşımdır.

Öte yandan, TCDD Genel Müdürlüğünce kazada hayatını kaybeden şahısların yakınlarının dava yoluna başvurmadan "Ölüm veya Yaralanmalarla Neticelenen Kazalarda Hak Sahiplerine Sulh Yoluyla Verilebilecek Maddi ve Manevi Tazminat Esaslarının Düzenlenmesine Ait Yönetmelik" çerçevesinde tazminat ödenmesi ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır.

Bu çerçevede, kazada hayatını kaybedenlerin yakınlarının tamamına ulaşılarak tazminat hesaplaması ile ilgili belgeler istenmiştir. Bu belgelerin tamamlanması ile birlikte kendilerine ilgili yönetmelik gereğince ödenebilecek tazminat miktarı bildirilerek, kabul ettikleri taktirde ödeme yapılacaktır. İlgililerin bu tazminatı kabul etmemeleri durumunda her aşamada dava açma hakları saklıdır.

SORU 7- Cumhuriyet'in ilk 15 yılındaki olağanüstü demiryolu hamlesini küçümseyen o talihsiz, haksız ve insafsız değerlendirmelerinizden üzüntü ve vicdani eziklik duyuyor musunuz? Bu yolda bir vicdan muhasebesi ve sorgulaması yaptınız mı? Yoksa toplumsal hassasiyetleri ve çelişkileri, politik ve dini istismar konusu yapmaya devam mı edeceksiniz?

CEVAP 7- Sayın Başbakan tarafından Cumhuriyetin ilk 15 yılındaki olağanüstü demiryolu hamlesini küçümseyen bir değerlendirmede bulunulması söz konusu değildir. Bilakis, demiryolu alanında Büyük Önder Atatürk tarafından 15 yıllık dönemde gerçekleştirilen çalışmaların daha sonraki dönemlerde ihmal edilerek demiryollarının kaderine terk edildiği, Ak Parti hükümetleri döneminde ise demiryollarına yeniden gereken önemin verilerek Yüce Önderin "Demiryolu Refah ve Ümran Tevlit Eder" sözlerinde ifadesini bulan demiryolu hamlesine bırakılan yerden devam edildiği vurgulanmıştır.

7/3326

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
PAMUKOVA CUMHURİYET BAŞSAVCILIĞI

BASIN AÇIKLAMASI

22,07.2004 Tarihinde saat 19.45',sıralarında Pamukova ilçesi Mekece Köyü Mevkiinde meydana gelen tren kazasının saat 19.50 Cumhuriyet Savcısı olarak tarafıma haber verilmesi üzerine, İlçe merkezinden hareketle saat 20.10 sıralarında olay yerine gidilmek suretiyle res'en aynı anda hazırlık soruşturmasına başlanmıştır. Olay yeri ve çevresi Pamukova ilçe Jandarma Komutanlığı ve daha sonra takviye gelen Jandarma personeli tarafından emniyet altına alınmıştır. Olay mahallinde bulunan yaralıların hastanelere sevki yapıldıktan sonra olay yerindeki cesetler olay mahallinin sağlıklı otopsi yapılmaya elverişli olmaması sebebiyle Pamukova Devlet Hastanesine kaldırılmış ve bu işlem saat 21.30 sıralarında ceset kaldırma işlemi tamamlanmıştır. Adalet Bakanı Sayın Cemil ÇİÇEK'in talimatları doğrultusunda Adli Tıp Kurumu Başkanı Dr. Keramettin KURT başkanlığındaki Adli Tıp uzmanlarından oluşan heyet Cumhuriyet Başsavcılığımıza yardımcı olmak amacı ile İlçemize gelmişler ve Pamukova Devlet Hastanesinde bulunan 18 ceset üzerinde gerekli adli muayene ve otopsi işlemleri tamamlanmış DNA örnekleri alınmıştır. Otopsi işlemleri yapılan 18 cesedin kimlikleri tespit edilerek yakınlarına teslim edilmiştir. Kaza sebebiyle toplam 36 kişi ölmüş 75 kişi de muhtelif yerlerinden muhtelif derecelerde yaralanmışlardır, otopsi işlemleri 23.7.2004 tarihinde saat 07.00 sıralarında tamamlanmıştır. 23.07.2004 tarihinde saat 09.30 sıralarında İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi ile irtibata geçilmiş ve İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğü nezdinde yapılan girişimler neticesinde İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü tarafından İstanbul Teknik Üniversitesi Öğretim Üyelerinden oluşan bilirkişi heyeti görevlendirilmiş ve saat 11.30 -12.00 sıralarında hareketle saat 15.00 de Pamukova ilçe merkezine gelmişler ve beklenmeksizin olay mahalline gidilerek bilirkişi heyeti ile birlikte keşif ve bilirkişi incelenmesi yapılmıştır. Cumhuriyet Başsavcılığımızın olaydan sonra olay mahallinde çalışma yapılması veya inceleme yapılıp rapor sunulması konusunda Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğüne veya başkaca bir kişi ve kurumu verilmiş bir talimatı söz konusu değildir. Olay mahallinde çalışma yapıldığı bilgisi gelmesinden sonra çalışmanın durdurulması ve talimata rağmen çalışma yapmak isteyenin olması halinde gözlem altına alınıp engellenmesi için Pamukova İlçe Jandarma Komutanlığına saat 10.30 sıralarında talimat verilmiş ve talimat gereği yerine getirilerek çalışma durdurulmuştur. Keşif için olay mahalline gidildiğinde çalışmanın sadece devrilmenin meydana geldiği yerde yapıldığı trenin raydan çıktığı yerden 150-200 metrelik mesafede herhangi bir çalışma yapılmadığı ve Pamukova İlçe Jandarma Komutanlığı ve takviye personelle olay mahallinin emniyet altına alınmış olduğu, devrilme bölgesi haricinde herhangi bir çalışmanın yapılmamış olduğu, bu açıdan delillerin kayıp olmasının veya karartılmasının söz konusu olamayacağı anlaşılmıştır. Bilindiği gibi hazırlık soruşturması gizli olarak yürütülmesi gereken bir soruşturmadır, bu sebeple soruşturma sırasında kamuoyunu aydınlatmak anlamında basın mensuplarına yasal zorunluluk gereği bilgi verilememiştir. Hazırlık soruşturmasının nasıl yapılacağı kimlerin bulunabileceği kimlerin sanıklarla görüşebileceği CMUK nun ve diğer mevzuatta belirlenmiştir. Pamukova Cumhuriyet Başsavcılığı olarak kazanın meydana gelmesinden 25 dakika sonra olaya el konulmuş ve gerekli bütün hazırlık soruşturma işlemleri yapılmaya başlanmıştır, hazırlık soruşturması devam etmektedir.Hazırlık soruşturması sırasında CMUK nun ve diğer mevzuatın Cumhuriyet Savcısına vermiş olduğu yetkiler kullanılmıştır.Kaza nedeniyle yapılan soruşturma sonucunda trenin 2 makinisti ile tren şefi tutuklanması istemiyle Pamukova sulh Ceza mahkemesine sevk edilmiş olup, sorgusuna müteakip Pamukova sulh Ceza Mahkemesi tarafından tutuklanmışlardır.24.07.2004

Mithat KUTANOĞLU

Cumhuriyet Savcısı-37414

24-7- tarihli

Mustafa FIRAT
Araştırma Planlama ve
Koordinasyon Kurulu
Başkanı