7/3337

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

13 Ekim 2004

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EA/-1403-38000
KONU : İstanbul Milletvekili
Sayın Berhan ŞİMŞEK'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ:a)TBMM Başkanlığının 09.08.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/3337-6841/21821 sayılı yazısı.

b)Başbakanlığın 13.08.2004 tarih ve B.02.0.KKG.0.12/106-377-21/3926 sayılı yazısı.

İstanbul Milletvekili Sayın Berhan ŞİMŞEK tarafından Sayın Başbakanımıza yöneltilen ve Sayın Başbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/3337-6841 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :
1 Cevap formu(3 Sayfa)

DAĞITIM:
TBMM Başkanlığına
Başbakanlığa

7/3337

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN BERHAN ŞİMŞEK'İN
7/3337-6841 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

SORU 1- İstanbul-Ankara arasında hızlandırılmış tren seferleri başlamadan önce ulaştırma konusunda uzman bilim adamları tarafından yapılan uyarılar TCDD yetkilileri ve Ulaştırma Bakanı tarafından, tarafınıza bildirilmiş midir? Haydarpaşa Garı'ndan Hızlandırılmış Tren seferlerini başlatırken bu uyarıları biliyor muydunuz?

CEVAP 1-Hızlandırılmış Tren seferleri başlamadan önce TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından Ankara-İstanbul arasındaki mevcut demiryolunun hızlandırılmış tren seferlerine uygun hale getirilmesi amacıyla bir dizi çalışma yapılmıştır.

Bu kapsamda;

-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 çalışmada;

- 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.

Öte yandan; 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.

Yukarıda ayrıntılı olarak anlatılan bu çalışmaların 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.

Alt ve üst yapının iyileştirilmesine yönelik bu çalışmalardan sonra ve tarifeli seferlere başlanmadan önce, yolcusuz olarak TCDD yetkililerinin katılımı ile defalarca deneme seferleri yapılmış, her defasında görülen aksaklıklar ve düzensizlikler tespit edilerek giderilmiştir. Son olarak ta TCDD üst düzey yetkilileri, çeşitli sivil toplum örgütlerinin temsilcileri ve basın mensuplarının katılımı ile bir deneme seferi daha yapılmış, son kontroller yapılarak raporlandıktan sonra 04 Haziran 2004 tarihinde tarifeli seferlere başlanmıştır.

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.

Ayrıca, tren seferlerinin başlamasından sonra 5 Temmuz 2004 tarihli basın-yayın organlarında bir öğretim görevlisinin "alt yapıda ve araçlarda gerekli olan iyileştirmeler yapılmadan" tren seferlerinin başlatıldığı şeklindeki açıklaması üzerine kendisine yapılan çalışmalar konusunda TCDD Genel Müdürlüğünce ayrıntılı bilgi verilmiştir.

./..

Bununla da yetinilmeyerek, ülkemizde demiryolu ulaşımı konusunda uzman değişik üniversitelere mensup öğretim üyeleri ve sivil toplum kuruluşları temsilcileri Ankara'ya davet edilerek kendilerine TCDD tarafından yapılan çalışmalar konusunda bilgi sunulmuş ve görüşleri alınmıştır. Bu toplantı sonucunda, bir öğretim üyesi dışında toplantıya katılanların tamamınca gerekli bakım ve onarımların yapılması kaydıyla hızlandırılmış tren seferlerinin devam etmesinde bir sakıncanın bulunmadığı yönünde görüş bildirilmiştir.

SORU 2- Kamu Yönetiminde, bilgili, birikimli, işinin uzmanı olan kadroları görevden alarak, sizin vücut dilinizden anlayan bürokratları atamanızın, bu elim kazanın meydana gelmesinde etkili olduğunu düşünüyor musunuz? Bilim adamlarının uyarılarını dikkate almayarak, "her şeyi biz biliriz anlayışıyla hareket eden bürokratların" bu faciada sorumluluğunu belirlemek için soruşturma açmayı düşünüyor musunuz?

CEVAP 2- Hükümetimiz döneminde yapılan tüm atamalar kamu yararı, liyakat ve hukuka uygunluk ilkeleri çerçevesinde gerçekleştirilmekte olup, ataması yapılan kişiler eğitim, mesleki formasyon ve iş deneyimi kriterleri açısından atanmış oldukları görevleri layıkıyla yerine getirecek nitelikte kişilerdir.

Birinci soruya verilen cevapta da belirtildiği üzere, bilim adamlarımızın uyarılarının dikkate alınmaması gibi bir husus söz konusu olmayıp, yapılan iş ve işlemler TCDD Genel Müdürlüğü mevzuatı çerçevesinde gerçekleştirilmiştir.

Öte yandan konu ile ilgili başlatılan gerek adli, gerekse idari tahkikat devam etmektedir. Ayrıca, kazanın nedenlerinin belirlenmesi amacıyla oluşturulan Bağımsız Bilim Kurulu çalışmalarına devam etmektedir. Demiryolları tarihinde bir ilk olma özelliği taşıyan bu uygulama, kazanın gerçek nedenlerinin ortaya çıkarılmasına yönelik hükümetimizin kararlılığını açıkça ortaya koymaktadır.

SORU 3- Böyle bir kazanın olmasında "Hızlandırılmış Tren Projesini" adeta şov yaparak gerçekleştiren Ulaştırma Bakanı'nı görevden almayı düşünüyor musunuz?

CEVAP 3- Ankara-İstanbul hattının iyileştirilerek, hat'ta uygun yeni trenleri sefere koymak suretiyle hız kayıplarının en aza indirilmesi çalışmasını, şov olarak değerlendirmek insaf ölçüleriyle bağdaşan bir yaklaşım değildir.

Bu uygulama, hükümet olarak yıllardır ihmal edilen demiryollarımızın yeniden ayağa kaldırılması yönünde başlatmış olduğumuz yaklaşık 11.000 km. demiryolu ağının tamamında gerekli yenileme ve iyileştirme çalışmalarının yapılarak hız kayıplarının önlenmesine yönelik projelerden bir tanesidir.

