

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

20-05-2010

7/12327
6K.98

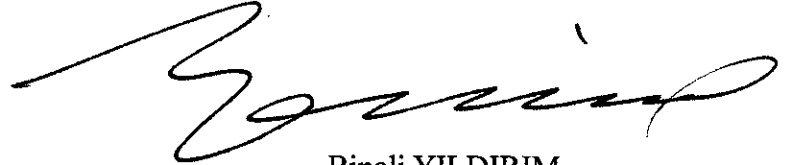
Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/846
Konu :Bilecik Milletvekili Sayın
Yaşar TÜZÜN'ün
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 08.02.2010 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-19543 sayılı yazısı.

Bilecik Milletvekili Sayın Yaşar TÜZÜN 'ün 7/12327 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (2 Sayfa)

DAĞITIM:

TBMM Başkanlığı

Başbakanlık

**BİLECİK MİLLETVEKİLİ SAYIN YAŞAR TÜZÜN'ÜN
7/12327 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

SORULAR:

1- Son yıllarda, tren kazalarında artış olduğu gibi, ölümlü ve yüksek maliyetli ekonomik kayıpların yaşandığı görülmektedir. Her ne kadar kazaların sebebi TCDD Genel Müdürü tarafından peşinen insan kusuru olarak ifade etse de teknik hata söz konusu değil midir?

2- Yaşanan bu kazaların kaç personel hatası, kaç teknik hata olarak kayıtlara geçmiştir? Bir an için yetkililerin açıklamalarını, yada raporları doğru olduğunu kabul edersek, TCDD yönetimi İnsan kusurlarını azaltacak ya da ortadan kaldıracak ciddi bir tedbir almış mıdır?

3- TCDD bünyesinde bulunan tüm lokomotiflerde ATS adı verilen acil fren sistemi mevcut mudur? son zamanlarda Bilecik ilimizde meydana gelen, ve ölümle sonuçlanan tren kazlarındaki lokomotiflerde bu fren sistemi mevcut mudur?

4-Bu fren sisteminin tehlike anında otomatik devreye girdiği ancak bir çoğunun arızalı olduğu yada makinistlerin bu sistemi devre dışı bıraktıkları doğrumudur? Bu konuda makinistlere bir talimatınız var mıdır?

S-Hızlı Tren Hattının geçici kabulü ile Demiryollarına teslim edilmesinin hemen ardından yolda (raylarda) meydana gelen deformasyonlar nedeniyle 4 milyon TL'nin üzerinde Demiryolu kaynaklarından harcama yapıldığı doğrumudur?

6- Yüksek Hızlı Trenin koşum takımları ile alt yapının birbirine uyumlu olmamasından kaynaklı sıklıkla arıza yaptığı ve müdahale edilmek zorunda kaldığı doğrumudur?

7-Yüksek hızlı tren yolunda ray kırığı meydana geldiği ve kumanda merkezinin bu kırığı tespit etmesi gerekirken, kumanda merkezinin bu tespiti yapamadığı, trende görevli makinist tarafından tespit edildiği doğrumudur? Makinistin dikkati sonucu ortaya çıkan bu konuda makinistin gözünden kaçsaydı sonuçları ne olurdu?

8- TCDD seferleri ile seyahat eden yolcular sigorta ettirmek temidir? Yüksek hızlı tren seferleri ile seyahat eden yolcular sigorta ettirmek temidir? Bu konuda zorunluluk yok mudur?

CEVAPLAR:

Tren kazalarının çoğunluğu personel hatasından olmakla birlikte malzeme hataları, doğa olayları ve 3. şahıslardan da kaynaklanmaktadır.

Son dört yılda meydana gelen demiryolu işletme kazalarından % 42'si personel hatasından, % 2'si doğa olaylarından, %1'i üçüncü şahıs kusurlarından, % 32 malzeme yorgunluğundan kaynaklanmıştır.

Kazaların önlenmesi için:

-Kazaların sebepleri ayrıntılı olarak analiz edilerek sorumluluğu görülen personele yönelik sürekli işbaşı ve hizmet içi eğitimler yapılmaktadır.

-Hemzemin geçitlerde karayolu araçları ile trenlerin çarpışmalarının önlenmesi için 2003- 2009 yılları arasında toplam 457 adet hemzemin geçit otomatik flaşörlü ve bariyerli hale getirilerek koruma altına alınmıştır.

-Eski yollar ve araçlar yenilenmektedir. 2009 yılında sefere haşlayan Yüksek Hızlı Tren yatırımları devam etmektedir. Yeni Hızlı Tren koridorlarının açılması bir çok noktada sürmekte olup sinyalizasyon ve elektrifikasyon yatırımları tamamlandıktan sonra halen en güvenli ulaşım seçeneği olan demiryolu taşımacılığı daha da emniyetli ve konforlu hale gelecektir.

TCDD bünyesinde bulunan tüm anahat lokomotiflerde ATS (Otomatik Tren Durdurma) sistemi mevcuttur. 3 Ocak 2010 tarihinde meydana gelen kazadaki lokomotiflerde de bu sistem mevcuttur.

) ATS sistemi tehlike anında otomatik devreye girmektedir. Bu sistemin arızalı olması durumunda lokomotifler servise verilmemektedir. Lokomotiflerin günlük olarak ATS durumları takip edilmekte arızalı olanlar TCDD ve üretici firma elemanlarınca en kısa sürede giderilmektedir. Sistemin açık halde tutulması için emir bulunmaktadır.

Olağan yol bakım çalışmalarımız düzenli ve sürekli bir şekilde gerçekleştirilmektedir. YHT hattımızda yol bakım çalışmaları 2009 yılında yolun 1/4 kesiminde gerçekleştirilmiştir. Bakım çalışmaları EN Standartları esas alınarak yapılmaktadır. Yapımı tamamlanan YHT hat kesiminin hiçbir yerinde raylarda bir deformasyon söz konusu olmamıştır. Dolayısıyla raylar için böyle bir harcama da yapılmamıştır.

Yüksek Hızlı Tren koşum takımlarıyla alt yapının birbirine uyumsuzluğu gibi bir durum söz konusu değildir. Gerek Yüksek Hızlı Tren setleri gerekse de yol alt ve üst yapısı uluslararası normlara uygundur.

Yüksek Hızlı Tren hattının yapımında 18 metre uzunluğunda toplam 22.220 adet ray kullanılmıştır. Raylar; gerilimleri alınarak sertifikalı uzmanlar tarafından kaynak edilmiş ve ultrason kontrolleri yapılmak suretiyle birleştirilerek tek ray haline getirilmiştir. YHT hattında hattı caride bir kırık meydana gelmemiştir. Ray kırıklarını oluşmadan önce tespit etmek amacıyla 4 ayda bir ultrasonik muayene yapılmakta olup, haftalık periyotlarla hat boyunca çıkartılan ekiplerle göz muayenesi yapılmaktadır. Hat boyunca bulunan eksiz ray devreleri ile kırıkların tespiti yapılmaktadır.

Öte yandan, Türk Hukuk sisteminde demiryolu işletmeciliği alanında yolcularla ilgili zorunlu sigorta yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak, demiryolu işletmeciliği kapsamında gerek konvansiyonel ve gerekse yüksek hızlı tren ile taşınan yolcuların; TCDD bütçesinden pay ayırmak suretiyle oluşturulan Dahili Sigorta Fonu kapsamında yıllık olarak belirlenen limitlerde sigorta teminatı sağlanmaktadır.