

T.C.
ULAŞTIRMA BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

20-05-2010

7/11792
6k-85

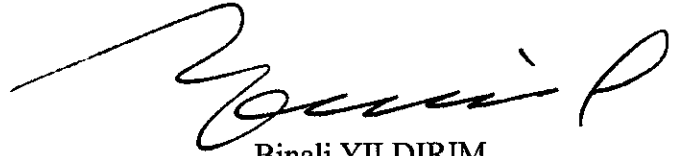
Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/387
Konu :İzmir Milletvekili Sayın
Ahmet Kenan TANRIKULU'nun
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: TBMM Başkanlığının 19.01.2010 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-18913 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Ahmet Kenan TANRIKULU'nun 7/11792 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
Ulaştırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (4 Sayfa)

DAĞITIM:

TBMM Başkanlığı
Başbakanlık

**İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN AHMET KENAN TANRIKULU'NUN
7/11792 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

SORULAR:

- 1- 2003-2009 yılları arası kaç tane tren kazası, hangi nedenle meydana gelmiştir? Kazaların meydana geldiği altyapıların (Ray, travers, sinyalizasyon vb) ömürleri kaç yıldır? 2003 yılından bu yana kaç km, yeni elektrikli hat, sinyalizasyon, ray çalışması yapılmış olup, mevcut demiryollarımıza oranları nedir?
- 2- Meydana gelen kazaların sorumluları hakkında ne gibi işlem yapılmış olup, meydana gelen maddi kayıplar ne kadar olmuş ve nasıl karşılanmaktadır?
- 3- Anılan tarihler arasında meydana gelen kazalarda çoğunlukla makinistler sorumlu tutulmasının nedeni nedir? Makinist hatalarının önüne geçilmesi için hangi tedbirler TCDD yönetimince alınmış, sonuçları neler olmuştur?
- 4- Makinistlerin dinlenme ve çalışma süreleri nelerdir? Bu sürelere riayet edilmesi nasıl denetlenmekle, fazla çalışmanın önüne hangi yöntemle geçilmektedir?
- 5- Trenlerimizde çalışanlarımızın mevcut sosyal ve ekonomik hakları ile AB'deki meslektaşlarının haklarının karşılaştırmalı tablosu nasıldır?
- 6- Mevcut şehirlerarası hatlarda çalışan tren ve setlerinin yaş ömürleri kaçtır? Teknik denetim ve yenilemeleri hangi sıklıkta, ne şekilde yapılmaktadır?
- 7- TCDD'de hangi unvanlar vekalet ile yönetilmektedir? Bunun sebepleri nelerdir?
- 8- Sorumlu Bakanlık anlayışı çerçevesinde; meydana gelen kazalarda TCDD yönetiminin ne kadar sorumlu olduğunu düşünmektesiniz ve bu yönde hangi tedbirleri almaktasınız?
- 9- İzmir-Ankara-İzmir seferlerini yapan yolcu ve yük trenlerinin sefer başına tehir süreleri ne kadardır? Bu gecikmeleri önlemek için hangi tedbirler alınacaktır?
- 10- İzmir bağlantılı lojistik demiryolu taşımacılığı ile hangi çalışmalar gerçekleştirilmiş ve gerçekleştirilecektir?

CEVAPLAR:

2003 yılından bu yana 5050 km. yenileme ve bakım çalışması yapılmış olup, mevcut demiryollarımıza oranı % 46 dır.

2003 yılından bu yana 438 km. elektrikli ve sinyalli hat yapımının mevcut demiryollarımıza oranı % 4 tür. Sinyalizasyon ve elektrifikasyon tesislerinin ekonomik ömürleri asgari 30 yıl olup, servis verdiği sürece kullanılmaktadır.

Ray ve Traverslerin ömrü bulunduğu geometriye, topografyaya ve üzerinden geçen yük miktarına göre rayda oluşan aşınma ile elde edilen mukavemet momentine göre değişir.

1998-2009 İŞLETME KAZALARI									
	Tren Çarpışması	Derayman	Trenden Düşme	Diğer Kazalar	Toplam	Trenin Şahsa Çarpması	Geçit Çarpması	Toplam	Toplam Kaza Sayısı
1998	27	113	133	21	294	230	311	541	835
1999	36	89	91	29	245	247	307	554	799
2000	42	87	67	21	217	189	361	550	767
2001	19	104	56	16	195	195	246	441	636
2002	21	71	36	9	137	152	189	341	478
2003	21	90	59	16	186	173	197	370	556
2004	14	115	47	18	194	147	214	361	555
2005	16	88	60	6	170	158	194	352	522
2006	11	96	41	21	169	129	157	286	455
2007	7	89	49	2	157	98	139	237	394
2008	16	104	47	8	175	93	118	211	386
2009	5	63	54	9	131	83	85	168	299

Meydana gelen kazalar sonucunda yapılan idari soruşturmalarda sorumlu görülen personel ilgili mevzuat hükümlerine göre cezalandırılmaktadır.

Meydana gelen kaza ve olaylarda, ilgili birimlerce gerekli tahkikat yapılarak sorumlular belirlenmektedir. Makinist hatalarının önüne geçilmesi için cer araçlarına totman (makinist ikaz) ve UIC standartlarında mecburiyet bulunmamasına rağmen ATS (otomatik tren durdurma) sistemleri, gerekli görülen araçlara TDS (tren denetimi sistemi) teçhiz edilmiştir. Makinist personel belirli sürelerle sağlık kurulu ve psikoteknik muayeneden geçirilmektedir. Ayrıca üniversitelerden psikiyatrik danışmanlık hizmeti alınarak elde edilen veriler değerlendirilmekte ve önerilere göre çalışmalar yapılmaktadır.

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere alınan tedbirler sayesinde kaza sayılarında 1998 yılından bu yana % 379 azalma meydana gelmiştir.

Son yıllarda TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün tren işletmeciliğinde gösterdiği atılımlar ve kamuoyu gündeminde sürekli yer almasının yanı sıra, güvenli ve emniyetli bir işletmecilikte önceliklerinden birisi haline gelmiştir. Bu çerçevede, Genel Müdürlük Emirleri yeniden düzenlenmiştir. Yeni düzenlemeye göre, makinistlerin ve yardımcı makinistlerin, teslim-tesellüm süresi hariç görev alması ve bırakması arasında tren üzerinde geçecek süre 8 saati geçmeyecek, tren tehirlilerinin oluşması halinde ise 11 saatten fazla olmayacak şeklinde yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca, makinist ve yardımcı makinistlerin planlanmasında görev alma ile harici merkezden dönmeleri arasındaki toplam sürenin yukarıda belirtilen süreleri aşması durumunda harici merkezde en az 8 saat, bağlı bulunduğu iş yeri merkezlerinde ise en az 16 saat dinlendikten sonra görev almaları hükme bağlanmıştır.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü personelinin yasalara uygun şekilde sosyal ve ekonomik haklarının korunmasında büyük bir titizlik göstermektedir. Söz konusu haklar diğer AB Ülkelerindeki hakların seviyesindedir.

Öte yandan, TCDD'nin unvan sayısının çok fazla olması nedeniyle boşalan her görev için kısa sürede yükselme eğitim ve sınavının açılmasına imkan bulunmamaktadır. Bu çerçevede, görevde yükselme eğitim ve sınavı açılıncaya kadar; Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği, Servis Müdürü, Fabrika Müdürü, Gar Müdürü, Liman İşletme Müdürü, Şube Müdürü, Atölye Müdürü, Eğitim Müdürü Muhasebe Müdürü vb unvanlara, yürütülen hizmetin devamlılığı bakımından zorunlu olarak vekaleten görevlendirme yapılmaktadır.

TCDD'nin mevcut filosundaki araçlarda ekonomik ömürleri 20-25 yıl olan olduğu gibi 30 yıl olan cer araçları da mevcuttur. Çeken ve çekilen araçlar imalatçıların öngördüğü periyotlarla periyodik bakım yapılmaktadır. Araçların teknik denetimleri UIC standartları, üretici kataloglarında belirtilen esaslara göre yapılmaktadır.

Ayrıca güvenliği ve hizmet konforunu artırmak amacıyla son 7 yılda;

- * Ankara- İstanbul Hızlı Tren Projesinin Ankara-Eskişehir kesimi,
- * 4840 km Yol Yenilemesi ve Bakımı,
- * 12 Set Hızlı Tren Temini,
- * 89 adet DE Anahat Lokomotif temini,
- * 12 adet DMU Tren Temini,
- * 32 set Elektrikli Banliyö Treni Temini,
- * 155 adet TVS-2000 yolcu vagonu temini gerçekleştirilmiştir.

Önümüzdeki dönemde ise;

- * Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin Eskişehir-İstanbul kesimi,
- * Ankara-Konya Hızlı Tren projesi,
- * Ankara-Sivas demiryolu yapımı projesi,
- * Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli demiryolu yapımı projesi,
- * 80 adet Elektrikli Anahat Lokomotifi temini,
- * 84 araç DMU treni üretimi,
- * Boğazköprü-Ulukışla-Yenice, Mersin-Yenice, Adana-Toprakkale Sinyalizasyon, Telekomünikasyon Tesisleri Yapımı ve Altyapı iyileştirmesi,
- * Irmak-Karabük-Zonguldak Sinyalizasyon, Elektrifikasyon, Telekomünikasyon Tesisleri Yapımı ve Altyapı iyileştirmesi,
- * Pehlivan köy-Uzunköprü-Hudut Mevcut Yolun İyileştirilmesi, Elektrifikasyon Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Tesisleri Yapımı,
- * Bandırma-Balıkesir-Manisa-Menemen Elektrifikasyon, Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Tesisleri Yapımı,
- * Eskişehir-Kütahya-Balıkesir Elektrifikasyon, Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Tesisleri Yapımı,
- * Kayaş-Irmak-Kırıkkale Elektrifikasyon Tesisleri Yapımının tamamlanarak hizmete sunulması planlanmaktadır.

Öte yandan, İzmir-Ankara-İzmir seferini yapan yolcu ve yük trenlerinin sefer başına düşen tehiri ortalama 38 dakikadır. Uzun yıllardan beri birikerek gelmiş altyapı sorunları nedeniyle trenlerimizde istenmemesine rağmen tehir problemiyle karşılaşmaktadır. Hükümetimizce demiryollarımızın yeniden öncelikli hale getirilmesi ile birlikte Demiryollarımızın standardına getirilmesi çalışmaları hızla devam etmektedir.

Bu çerçevede TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü bir yandan yüksek hızlı tren projeleri ile önemli atılımlara imza atarken bir yandan da mevcut konvansiyonel hatlarımızı standardına yükseltmek için yoğun bir yenileme programı başlatmıştır. Çalışmalar süresince bazı hatlarda işletilen trenlerimiz yolcularımızın mağdur edilmemesi amacıyla geçici sürelerle seferden kaldırılmakta ve çalışmalar sonrasında daha konforlu olarak yeniden sefere konulmaktadır. Balıkesir-Eskişehir hattında (Kütahya-Gökçedağ) arasında 116 km ve (Nusrat-Balıkesir) arasında 27 km. olmak üzere toplam 143 km. yol yenilemesi yapılması programlanmış olup, yol yenilemesinin tamamlanmasından sonra tehirlere ortadan kalkacaktır.

2003 yılından 2009 sonuna kadar 5050 km. yol yenileme ve bakım yapılmış olup, 2010 yılında yaklaşık 1000 km. yol yenileme ve bakım yapılması planlanmaktadır.

Ülkemizin denizyolu ile dünya'ya açılan kapılarından ve önemli bir ticaret merkezlerinden biri olan İzmir ve çevresinde, fabrika ve tesislere etkin bir şekilde lojistik hizmet sağlanmasına yönelik olarak lojistik merkez kurulması amacıyla inceleme ve araştırmalar yapılmıştır. İzmir ve çevresinde geleceğine yönelik çalışma ve planlamalar hakkında İzmir Ticaret Odası Başkanlığı, Ege Bölgesi Sanayi Odası Başkanlığı ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı ile görüşmeler yapılmıştır. Kentsel Bölge Nazım İmar Planı ve Kütahya-Manisa-İzmir Çevre Düzeni Planı da dikkate alınarak, Ağlananası Mevkii ve Çandarlı Körfezinde lojistik merkez kurulabileceği belirlenmiştir. Bölgede Pazar araştırması ve potansiyel tespiti yapılmış, lojistik merkezler için gerekli ihtiyaçlar tespit edilmiştir. Fizibilite çalışmalarına devam edilmektedir.

Ayrıca; TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün son yıllardaki en önemli projeleri arasında yer alan lojistik merkezler kurulması projesi kapsamında çalışmaları yürütülen Uşak ve Denizli(Kaklık) Lojistik Merkezlerinin faaliyete alınmasıyla birlikte bu bölgedeki sanayicilerin mallarını Alsancak ve Çandarlı Limanları üzerinden ihraç etmelerinde kolaylık sağlanacaktır.