



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sayı: 44697349-610.01/ 6 5 9 7 9

Konu: İstanbul Milletvekili

Sayın Mehmet BEKAROĞLU'nun
yazılı soru önergesi

04 Eylül 2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 10.08.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.335555 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Mehmet BEKAROĞLU'nun 7/75 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (3 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

Telefon: 203 10 16

E-posta: sgb1@udhb.gov.tr

Faks: 213 07 60

İnternet Adresi: www.uab.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:

Tanfer TEMİZKAN

Şef





**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN MEHMET BEKAROĞLU'NUN
7/75 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

08.07.2018 tarihinde Tekirdağ'ın Çorlu ilçesinde Sarılar Köyü yakınlarında TCDD'na ait Edirne-Halkalı seferini yapan banliyö treni, vagonlarından bir kısmının raydan çıkması sonucu devrilmiş, 24 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, çok sayıda vatandaşımız yaralanmıştır.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tren kazasının aşırı yağış nedeniyle menfez ile ray arasındaki toprağın boşalması nedeniyle meydana geldiği yönünde açıklama yapılmıştır.

Kamuoyunda söz konusu yerin İstanbul-Halkalı ile Muratlı hattı arasında bulunduğu, bu hat üzerinde bir ay önce "Halkalı-Muratlı arası menfez bakım ve taş duvar işleri için ihaleye çıkıldığı, fakat bir süre sonra bu ihalenin iptal edildiği, ihalenin iptal edilmesinin sebebinin kayıtlarda "ödenek çıkmaması" olarak gösterildiğine dair haberler yer almaktadır.

Yine kamuoyunda yer alan haberlerde eskiden TCDD'da yol kontrolü yapan "yol bekçilerinin" kaldırıldığı, bu bekçiler yerine otomatik makinalarla yol kontrolü yapılacağına belirtilmesine rağmen bu sistemin kurulmadığına dair açıklamalara yer verilmiştir.

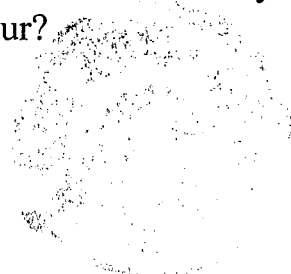
Bu bağlamda;

SORULAR:

1- Tren kazasının gerçekleştiği yer ile ilgili olarak daha önceden menfez bakım ve taş duvar işleri için ihaleye çıkıldığı, fakat bir süre sonra bu ihalenin ödenek çıkmaması nedeniyle iptal edildiği, iddiası doğru mudur? Eğer bu iddia doğru ise insan can emniyeti açısından çok önemli bulunan bu konuda gerekli iyileştirme ve onarımın yapılması için yeteri kadar ödenek tahsis edilmemesinin nedeni nedir? Ödenek tahsis edilmemesinin nedeni tasarruf tedbirleri midir?

2- Devlette ödenekler hangi önceliklere göre kullanılmaktadır? Devlet Demiryolları "Halkalı-Muratlı arası menfez bakım ve taş duvar işleri ihalesi için ödenek bulunamadığı günlerde, Bakanlığınızın ödenekleri hangi alanlarda kullanılmıştır; Haziran 2018 ayında Bakanlığınızın ödenek ayırdığı işlerin bir listesini kamuoyuna açıklayabilir misiniz? Haziran 2018 ayında TCDD hangi işlerine öncelik tanıyarak kaynak tahsisinde bulunmuştur? Bunların bir listesini açıklayabilir misiniz?

3- TCDD'da eskiden yol kontrolü yapan "yol bekçilerinin" kaldırılmasına rağmen yol kontrolünü sağlayacak başka mekanizmalar devreye alınmış mıdır? Veya bu kontrol için yeni bir sistem kurulmuş mudur?





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

4- Yukarıda yer verilen iddialar doğru ise olayın her kademedeki gerçek sorumluları için herhangi bir idari veya cezai soruşturma açılmış mıdır? Açılmamışsa şimdi böyle bir soruşturmanın açılması düşünülüyor mu?

CEVAPLAR:

Demiryolu bakımları işletme emniyetine göre sıralı olarak planlanmaktadır. Bahsi geçen ihale, hattın diğer kesimlerindeki bakımları ilgilendirmekte olup 08.07.2018 tarihinde Tekirdağ'ın Çorlu ilçesindeki tren kazasının meydana geldiği yaklaşık km:162 (Menfez Km:161+968)'de bulunan menfez söz konusu ihale kapsamında yer almamaktadır. Dolayısıyla ödenenin de bu menfezle herhangi bir ilişkisi bulunmamaktadır.

2003 yılından itibaren gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de yeni yol bakım ve kontrol sistemine geçilmiştir. Hattın üstyapısında bulunan tüm malzemeler (ray, travers, makas) sürekli bakım gerektirmeyen sistemlere dönüştürülmüş, raylar uzun kaynaklı hale getirilmiş, bağlantı malzemeleri daha stabil ve bakımı daha kolay sistemlerle yenilenmiştir.

Yol bakım ve kontrolünü yapan ekipler, yeni demiryolu araçları ve mobil araçlar ile desteklenerek daha mobilize hale getirilmiştir. Ayrıca mevcut hatlarda 2003 yılından beri altyapı iyileştirme (yarma ıslahları, heyelanlı bölgelerin ıslahı, tünel ıslahları, dere ve mecra ıslahları, köprü ve menfez güçlendirmeleri, yeraltı ve yerüstü drenaj kanalları, istinat duvarları, kaya tahkimatları ve dolguları, çeşitli zemin stabilizasyonu ve iyileştirmeleri vb.) belirli plan ve programlar çerçevesinde projeler uygulanarak daha stabil hale getirilmiştir. Yeni uygulanan bakım sisteminde yolun bakım ve kontrolleri periyodik olarak düzenli bir şekilde yapılmaktadır.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından 2003 yılından itibaren hat bakım ve onarımları için önemli miktarda ödenekler ayrılmıştır. Oluşturulan yıllara sari planlar çerçevesinde demiryolu şebekesinin altyapı ve üstyapısında önemli ölçüde iyileştirmeler yapılmıştır. Bu iyileştirmelere paralel olarak gelişmiş ülkelerde olduğu gibi 2013 yılından itibaren tüm şebeke genelinde "Hat Bakım ve Kontrol Planı" uygulamaya alınmıştır.

Bakım ve onarımları düzenli olarak yapılmakta olan demiryolu hatları, "Hat Bakım ve Kontrol Planı"na (Hat Bakım El Kitabı) uygun olarak yılda 2 defa (ilkbahar ve sonbahar mevsiminde) hat ölçüm makinası ile otomatik olarak ölçülebilen ve izlenebilen veriler ile kayıt altına alınarak kontrol edilmektedir.

Uygulanan bu bakım sisteminde;

Demiryolu Bakım Müdürü; Sorumlu olduğu demiryolu kesiminin (yaklaşık 200 km) "seyir halinde makinist ile birlikte lokomotif turnesi (ayda 1 defa)" ve "yol bakım ve kontrol makineleri turnesi (2 haftada 1 defa)" olmak üzere en az iki farklı tip yol kontrolü yapmaktadır.



T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıđı

Yol Bakım Ŗefi; Sorumlu olduğu demiryolu kesiminin (yaklaŖık 60 km), bütün mntıkasını görmek Ŗartıyla her ay (hafta da 2 defa olmak üzere) en az 8 defa motorlu demiryolu araçları ile her ay 3 defa lokomotif ile (10 günde 1 defa olmak üzere) ayrıca her yıl genelde ilkbahar ve sonbaharda mntıkasının tamamında yaya olarak turne yapmaktadır.

Hat Bakım ve Onarım Memuru; Yol Bakım Ŗefi tarafından verilen noktasal bakım görevlerini yerine getirmektedir.

Dolayısıyla demiryolu hatlarında yapılan altyapı ve üstyapı iyileŖtirmeleri sonucunda eskiden bekçilik hizmeti ile sağlanan kontrollere ihtiyaç kalmayarak hatların kontrolü geliŖmiŖ ülkelerde olduğu gibi mekanize sistemlerle (yol muayene makinası, ultrasonik muayene makinası vb.) sadece personel inisiyatiline bağlı olmadan izlenebilir, ölçülebilir ve kayıt altına alınan verilerle yapılmaya baŖlanmışır. Günümüzde söz konusu bekçilik görevi, halen demiryolu hatlarının topoğrafik yönden riskli olan bölgelerinde devam etmektedir.

orlu'da meydana gelen hadisenin olduğu hat kesimi, altyapı ve topoğrafik yönden riskli bölgeler kapsamına girmemektedir. Kaldı ki yol bekçileri aynı yerde, sabit beklemeyip hat üzerinde günlük yaklaŖık 10 kilometrelik mesafeyi gidip gelerek yaya olarak kontrol etmektedirler. Bu yöntem ansızın ve ani geliŖen durumlarda yüzde yüz czm olmayacak olup, bekçinin geçmesini müteakip de hadiseler meydana gelebilmektedir. Bununla ilgili TCDD İŖletmesi Genel Müdürlüđünde daha önceki yıllarda yol bekçisinin görevi kapsamında bulunan mesafeyi geçtikten sonra veya hadise yerine varmadan olmuŖ vakalar bulunmaktadır.

Söz konusu kaza ile ilgili inceleme ve idari soruŖtırmalar, hem yetkili kurullar tarafından hem de adli makamlarca sürdürülmekte olup, çıkan sonuca göre gerekli iŖ ve iŖlemler tesis edilecektir.

