



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih: 13.02.2018
Sayı: 300

409

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda belirtilen sorularımın Anayasa'nın 98, TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. Maddeleri uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından yanıtlanmasını arz ederim. 12.07.2018

İlhami Özcan AYGUN
CHP Tekirdağ Milletvekili

Edirne Uzunköprü-İstanbul Halkalı demir yolu hattı üzerinde sefer yapan trenin 5 vagonunun Tekirdağ Çorlu-Balabanlı arasındaki mıntıkada Sarılar köyünde 164. kilometrede 8 Temmuz 2018 tarihinde devrilmesi sonucu ilk açıklamalara göre 24 vatandaşımız yaşamını yitirmiş, 318 vatandaşımız yaralanmıştır.

TCDD'de yeniden yapılanma ile birlikte bakım ve onarım işlerinin özelleştirilmesi, personel politikasının değiştirilmesi sonucunda birçok kazaya davetiye çıkardığı görülmektedir. Hem ihale süreçlerine ilişkin özensizlik hem de ödenek yokluğu gerekçesiyle iptal mekanizmalarının işletilmesi, en güvenli ulaşım olan tren yolculuğunu ülkemizde riskli hale getirmektedir. Yol bekçiliği, yol çavuşluğu gibi unvanların kaldırılması da raylardaki yol güvenliğini ortadan kaldırmaktadır.

Bu çerçevede;

- 1) TCDD'nin kurumsal birikiminin bir sonucu olarak uygulanan yol çavuşluğu, yol bekçiliği, tren şefliği, kurum şefliği makasçılık, manevracılık, gardöfrenlik unvanları neden kaldırılmıştır? Bu unvanda çalışan personel nerelere gönderilmiştir?
- 2) Yol bakım onarımı yapan işyerleri neden kapatılarak, bu işler üçüncü şahıslara ihale edilmektedir?

3) AK Parti iktidarında “Yol bekçiliği ve yol çavuşluğu” gibi önemli unvanlar kaldırılarak, “hat bakım ve onarım memuru” unvanı adı altında pek çok alanda hizmeti kapsayan yeni unvanlar icat edilmiştir.

Bu yeni politikaya bağlı olarak mevcut yol bekçileri görevine devam ederken yenileri alınmamış, emekli olanların yerine atamalar yapılmamıştır. Oysa yol bekçileri; iki rayı birbirine bağlayan veya travers bağlantılarındaki gevşemeleri, aşırı yağışlarda menfezlerde yaşanan sıkıntıları tespit ederek onarım yapılmasını sağlayan ve bu alanda spesifik olarak hizmet veren görevlilerdir.

Türkiye’de şu anda 39 tane yol geçit kontrol memuru (yol bekçisi) bulunmaktadır. Ülkemizin 11 bin 394 km konvansiyonel demiryolu ağına sahip olduğu düşünüldüğünde 1200 civarında yol bekçisine ihtiyaç bulunmaktadır. Bir yol bekçisinin (yol ve geçit kontrol memuru) günde yaklaşık 10 km gidip 10 km geleceğini düşünürsek, Türkiye’deki yol bekçisi sayısının 1200 civarında olması gerekmektedir. Geçmişte yol bekçileri 10 ila 11 km’lik mıntıkaları sırt çantasında taşıdığı ekipmanla tamir eder, daha büyük onarım isteyen işlerde ise üstlerine bilgi vererek, mıntıkasındaki arızanın giderilmesini sağlardı. Türkiye çapındaki bu 39 yol geçit bekçisinden 5 tanesi tren trafiğinin en yoğun olduğu İstanbul Birinci Bölge’de, 2 tanesi İzmit-Sakarya’da, 2 tanesi Halkalı’da, 1 tanesi de son tren kazasının yaşandığı Çerkezköy’de görev yapmaktadır. Yeni getirilen sistemdeki “hat bakım ve onarım memurları” ise geniş iş tanımları nedeniyle bu ihtiyacı karşılamaktan uzaktır.

Çorlu’daki trafik kazasının olduğu bölgede 138 kilometrelik mıntıkada biraz önceki hesaba göre 5 yol bekçisinin görev yapması gerekirken, sadece 1 yol bekçisi görev yapmaktadır. Yani bu mıntıkada 4 yol bekçisi eksikliği bulunmaktadır. Tek yol bekçisinin görev yaptığı bölgede, kaza olan hafta cumartesi-pazar kimse görev yapamamıştır. Kazanın olduğu 8 Temmuz 2018 günü, aşırı yağış olunca menfezdeki sıkıntı tespit edilememiş ve bu elim tren kazası yaşanmıştır.

Yaşanan büyük acı dikkate alındığında TCDD’de yeniden yapılanmaya giderek yol bekçileri unvanını geri getirmeyi planlıyor musunuz?

4) TCDD, Sirkeci-Uzunköprü hattında belirli kilometrelerde köprü ve menfezlerde çeşitli imalatlar yapmak üzere 2013 yılında 104031 kaydı ile ihaleye çıkmıştır. İstanbul, Tekirdağ, Kırklareli ve Edirne’yi kapsayan bu hattın kazanın gerçekleştiği 164+590’uncu kilometresinin bu onarımın dışında tutulması nasıl açıklanmaktadır? Bu, bir ihmal değil midir?

5) Kazanın olduğu Halkalı-Muratlı mıntıkasında menfez bakım ve taş duvar yapım işleri için TCDD tarafından 2018 yılında da ihaleye çıkmıştır. Bu ihaleye 7 Haziran 2018 tarihinde onay verilmiştir. 2018/293539 kayıt numaralı bu ihale; ödenek tahsisi yapılmadığı için 20 Haziran 2018’de iptal edilmiştir. Bu ödenek, neden bulunamamıştır? İnsan hayatı, yolcu güvenliği için bu ülkede ödenek bulunamamasını nasıl açıklıyorsunuz?

6) Kazanın olduğu 8 Temmuz 2018 günü saat 14.30-15.10 arası aşırı yağış ile birlikte balast taşlarının akıp gitmesi ile birlikte menfez çkmştr. Yağışlı havalarda menfez temizliğinin önemini ortaya koyan bu kaza ile iptal edilen ihale arasında sebep-sonuē ilişkisi kuruyor musunuz? İnsan hayatını doğrudan ilgilendiren bu önemli konuda, üstelik bu sene ülkemiz beklenenin üzerindeki yağışlarla sürekli sel felaketleri yaşarken nlem alınamaması, büyük bir görev zafiyeti değil midir?

7) TCDD, 4 Haziran 2016 tarihinde 29732 sayılı Resmi Gazete’de yapılan düzenleme ile TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü) ve TCDD Taşımacılık A.ř (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim şirketi) şeklinde ikiye bölünmüştür. TCDD’nin işletmeci mantıkla yönetilmesi, demiryolu güvenliğini hiē olmadığı kadar yok etmiştir. AK Parti iktidarında yaşanan Pamukova, Tavşancıl, Kütahya ve Tekirdağ Çorlu kazaları tesadüf değildir! Kuruma yatırım yapmak yerine vitrine dönük gereksiz harcamalar, kazalara davetiye çıkarmaktadır. Bu kazadan alınan ders çerēevesinde TCDD’de ne gibi önlemler alacaksınız?

8) Edirne Uzunköprü-İstanbul Halkalı demiryolunun Tekirdağ Muratlı-Balabanlı bölgesindeki güzergah seēimi ve seēilen güzergahta uygulanan imalat tekniklerinde çok ciddi eksiklikler olduğu anlaşılmaktadır. Tarımsal nitelikli bir alanda, temel altı zemin iyileştirme tekniklerinin neredeyse hiē birinin uygulanmamış olduğu, ciddi bir denetim zaafının olduğu yönünde eleştiriler yapılmaktadır. Bu eleştirilere nasıl yanıt verirsiniz?

9) Kaza mahalline paralel akış gösteren bir dere yatağı bulunmakla birlikte, hat boyunca drenaj koşullarının nerede ise hiē dikkate alınmamış olması, belirgin bir ihmaller zincirini ortaya koymaktadır. İnsan hayatı aēısından bu kadar önemli konuda neden önlemler alınmamıştır?

10) TCDD İstanbul 1. Bölge Müdürlüğü, kaza olan mntıkada Nisan ayında denetim ve bakım yapıldığını ne sürmektedir. Hal böyle ise Nisan ayında yapılan denetim sonucu hazırlanan raporlarda, kaza bölgesindeki risklere dair gözlem ve uyarı yer almış mıdır?

11) Çorlu Sarılar’da 8 Temmuz 2018 tarihinde yaşanan büyük tren kazasının ardından 12 Temmuz 2018’de kaza olan mntıkadaki bölümün apar topar tamir edilerek tren seferlerinin yeniden başlatılması doğru mudur? Can güvenliği korkusu nedeniyle 12 Temmuz 2018 tarihinde sefer yapan trende sadece 2 yolcunun bulunması, vatandaşın devlete güvenmediğini ortaya koymaktadır.

400
1

Rayların ve traverslerin koptuğu, balast taşlarının aktığı ve menfezin çöktüğü bir alanda bu kadar hızlı tamiratın yapılması, vatandaşın yapılan çalışmalara güvenmediğini göstermektedir. Nitekim makinistlerin bile tedirgin olduğu anlaşılmaktadır. Öyle ki 12 Temmuz 2018’de Uzunköprü’den İstanbul-Halkalı’ya giden yük treni, Sarılar’dan geçerken yavaşlamış, daha sonra normal hızına geçmiştir.

Tüm bu gelişmeler ışığında hattın bu bölümünü altyapısı ile birlikte yenilemeyi düşünüyor musunuz?