



2.08.2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Tekirdağ İli, Çorlu İlçesi, Sarılar Mahallesi mevkiinde “08.07.2018 tarihinde meydana gelen tren kazası faciasında; 25 yurttaşımız yaşamını yitirmiş, 338 yurttaşımızın da yaralanmasına neden olmuştur. Söz konusu kazadan sonra CHP’sinin düzenlediği raporda, gerekse basın yayın organları yansıyan bilgiler ile bazı meslek örgütleri tarafından düzenlenen raporlarda kazanın “önlenebilir nedenlerden” kaynaklandığı yönünde değerlendirmeler yapılmıştır. Tren kazası faciası ile ilgili olarak aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Mehmet Cahit TURHAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla.


Dr. Müzeyyen ŞEVKİN
CHP Adana Milletvekili

1- Tren kazası, tren yoluna yaklaşık paralel olarak akan Çorlu Çayı’na dökülen ve tren yolu altından bir menfezle geçen bir yan derenin (İncirli Deresi) taşması sonucu meydana geldiği düzenlenen bazı raporla da ifade edilmektedir. Ülkemizde gerek inşa edilen, gerekse inşa çalışmaları devam eden Demiryolu güzergah çalışmalarında, jeolojik-jeoteknik ve hidrojeolojik etütler mühendislik parametrelerine uygun hazırlanmakta mıdır? Hazırlandı ise projelerin yerinde kontrolleri gerçekleştirilmiş midir? Altyapı çalışmalarında (İksa, Derin Kazı vs.) yapı denetim sisteminde olduğu gibi bir denetim mekanizması mevcut mudur?

2- Düzenlenen bazı raporlarda “Olay günü meydana gelen çok şiddetli (1.5 saat içinde) ve yüksek yağışla (32.4 mm) İncirli Deresinin, bünyesine aldığı yoğun çamurla birlikte akışa geçtiği, gerek yağışın yüksekliği ve gerekse getirdiği ince malzeme nedeniyle menfezden tam olarak geçememiş olan sel sularının, yamaç drenajına bariyer görevi yapan tren yolu altyapı dolgusu arkasında yayılarak yükseldiği, tren yolu arkasında gölleneyen suyun basıncıyla yol dolgusu aşındığı ve mansaba boşalarak tren raylarının askıda kalmasına neden olduğu” ifade edilmektedir. Gerek Çorlu tren kazası, gerekse benzer şekilde geçmişte meydana gelen olaylarda özellikle şehirler arası karayolları ve demiryolları güzergahları boyunca inşa edilen yol dolgularının, doğal drenaj için bir sedde oluşturarak taşkın riskini arttırdığı ve bununda ölümcül sonuçlara neden olduğu bilinmektedir. Öngörülebilir mühendislik problemleri sonucu gerçekleşen bu ve benzer faciaların önlenmesi için bakanlığınızca ilgili meslek odalarının görüşlerine ve tecrübelerine başvurulmakta mıdır?

3- Kazanın gerçekleştiği alandaki traverslerin dağılmasının sebepleri nelerdir? Traverslerin hemen dağılması bir kalite sorununa mı işaret etmektedir? Kazanın meydana geldiği hattaki travers, dolgu malzemeleri ve bunların denetimi hangi firmalar tarafından yapılmıştır?

4- Özellikle karayolu ve demiryolu güzergahlarında altyapı ve üstyapıların kontrol, bakım ve onarımları, ilgili meslek disiplinlerince yapılmakta mıdır? Kazanın gerçekleştiği tren hattı

üzerinde yol izleme, bakım, onarım ve denetim çalışmaları hangi kurum veya firmalar aracılığıyla yapılmıştır?

5- Çorlu tren kazası güzergahında, 11.06.2018 tarihli 2018/293539 ihale kayıt no'lu "14. Demiryolu Bakım Müdürlüğü Mıntıkası Halkalı Muratlı Arası Menfez Bakım ve Taş Duvar İşleri" ihalesinin 22.06.2018 tarihinde "**Gerekli ödeneklerin tahsisi geciktiğinden**" iptal edildiği doğru mudur?

6- Demiryolu hattı güzergahlarında, arızaları haber vermek, izleme ve kontrolü sağlamak üzere görev yapan "yol bekçilerinin" demiryollarındaki özelleştirmeler ve maliyet unsuru olarak görülmesi nedeniyle kadro dışı bırakılmasının gerekçesi nedir?

7-Ankara-İstanbul hızlı tren yolu projesinde yeterli jeolojik-jeoteknik araştırma yapılmaması nedeniyle müteahhit firmalara keşif artışı yoluyla bugüne kadar ne kadar ödeme yapılmıştır?

8- Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesinde keşif artışı yapılmış mıdır? Yapılmış ise ne kadar keşif artışı yapılmıştır? Bu artış içerisinde jeolojik-jeoteknik araştırmaların yeterince yapılmamasının etkisi nedir?