



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sayı: 44697349-610.01/65970
Konu: Tekirdağ Milletvekili
Sayın Candan YÜCEER'in
yazılı soru önergesi

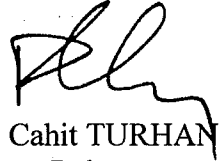
11 Eylül 2018

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

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

Tekirdağ Milletvekili Sayın Candan YÜCEER'in 7/74 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (7 Sayfa)





**TEKİRDAĞ MİLLETVEKİLİ SAYIN CANDAN YÜCEER'İN
7/74 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Edirne'nin Uzunköprü ilçesinden 8 Temmuz 2018 tarihinde saat 15.45'te 362 yolcu ve 6 personel ile İstanbul-Halkalı'ya gitmek üzere hareket eden 12703 sefer sayılı yolcu treni, saat 17:00 sularında, Tekirdağ'ın Çorlu ilçesi Muratlı-Balabanlı bölgesinde lokomotif ve ilk vagonunun geçişinden sonra, menfezin altındaki toprak kayması sonucu rayların boşlukta kalması nedeniyle devrilmiş, bu kaza sonucu 24 yurttaşımız hayatını kaybetmiş ve 124 yurttaşımız yaralanmıştır.

Yazılı medya ve internet medyasında kazanın birtakım “ihmaller” sonucu gerçekleşmiş olabileceğine yönelik çok sayıda iddia yer almaktadır.

Bu çerçeveden hareketle;

SORULAR:

1-Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)'nin 11 Haziran 2018 tarihinde ilan vererek İstanbul Halkalı-Tekirdağ Muratlı arasındaki tren yolunun bakımı için 6 Temmuz'da yapılacak ihaleyi duyurduğu ancak tren yolundaki bakımın yapılması için çıkılan ihalenin ‘ödenek yetersizliği’ nedeniyle 21 Haziran 2018’de iptal edildiği doğru mudur?

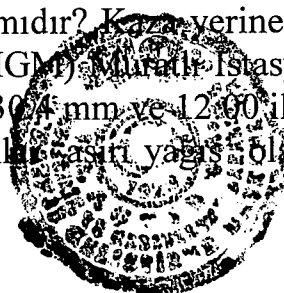
2- Benzer şekilde, İstanbul Sirkeci-Uzunköprü demiryolu hattı üzerinde 6 adet demiryolu köprüsünün debileri yetersiz olduğu gerekçesiyle İstanbul Taşkın Koordinasyon Kurulunun kararıyla yenilenmesinin istendiği doğru mudur? TCDD 1. Bölge Müdürlüğü'nün bahsi geçen demiryolu hattına ilişkin yenilenme kararı aldığı, ancak birtakım nedenler bu kararın uygulanmadığı doğru mudur? Bu kararın uygulanmama gerekçesi nedir?

3- Kazanın gerçekleştiği tren hattı üzerinde bakım ve denetim çalışmaları hangi kurum veya firmalar aracılığıyla yapılmıştır? “Unitek İnşaat” adlı şirketin hat üzerinde bakım çalışmaları yaptığı doğru mudur?

4- TCDD'deki çalışan sayısında son 5 yılda ne kadarlık bir değişim söz konusudur? Özelleştirme kararları kapsamında TCDD'nin çalışan sayısında ne kadarlık bir azalma olmuştur?

5- Demiryolu hattı güzergahlarda arızaları haber vermek üzere görev yapan ‘yol bekçilerinin’ demiryollarındaki özelleştirmeler nedeniyle kadro dışı bırakılmasının gerekçesi nedir?

6- Ulaştırma Bakanlığı, kazanın ‘aşırı yağışlar nedeniyle menfez ile ray arasındaki toprağın boşalmasından’ kaynaklandığını açıklamıştır. 24 yurttaşımızın hayatını kaybettiği kazanın nedeni “aşırı yağış” mıdır? Kaza yerine en yakın ölçüm istasyonu olan Meteoroloji Genel Müdürlüğü (MGM) Muratlı İstasyonunun ölçmüş olduğu yağış değerleri saat 11:00-12:00 arasında 30.4 mm ve 12:00 ile 12:26 arasında ise 2.0 mm olmak üzere 32.4 mm'dir. Bu rakamlar ‘aşırı yağış’ olarak nitelenebilir mi?





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7- Kaza nedeni olarak yetkililerce ifade edilen ‘aşırı yağışların’ bu ve benzeri facialara sebebiyet verebileceği neden öngörülememiştir? Menfez ve ray arasındaki toprağın boşalmasını engelleyecek bir mühendislik tekniği henüz icat edilmemiş midir?

8- Avrupa ülkelerinde aşırı yağış nedeniyle yaşanan tren kazası sayısı kaçtır? Avrupa’nın yağış alan ülkelerinde menfez ve ray arasındaki boşluktan kaynaklı kazaların yaşanmamasının nedenleri nedir?

9- Kazanın gerçekleştiği demiryolu hattında menfez temizliği yapılmadan dolguyla rayların yükseltilmesinin gerekçesi nedir?

10- Kazanın gerçekleştiği alandaki traverslerin dağılmasının sebepleri nelerdir? Traverslerin hemen dağılması bir kalite sorununa işaret etmektedir? Son 5 yılda kaç travers fabrikası kapatılmıştır? Kazanın meydana geldiği hattaki travers, dolgu malzemeleri ve bunların denetimi hangi firmalar tarafından yapılmıştır?

11- Kaza sonrası karadan ulaşımın güçlüğüyle yapıldığı, yaralıların traktörlerle taşındığı ve bölgeye ekiplerin ulaşmasında geç kalındığı iddiaları doğru mudur?

12- Ulaştırma Bakanlığı ihale verilen projelerinin kontrolünü ve denetimini ne sıklıkla ve hangi aralıklarla yapmaktadır? Bahsi geçen demiryolu hattının kontrolü en son ne zaman yapılmıştır?

13- Demiryolu hatlarının muayene ve bakımının düzenli şekilde yapılmadığı iddiaları doğru mudur? Bahsi geçen kazada yapı ruhsatlarından mühendis ve mimarların imzalarının kaldırılmış olmasının bir etkisi bulunmakta mıdır?

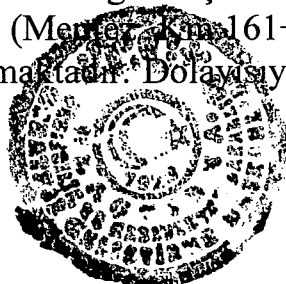
14- Son 5 yılda bakım ihalesi iptal edilen demiryolu hattı sayısı kaçtır? Bu hatlar hangileridir? Hangi hatlarda bakım ve yenileme çalışması yapılma kararı alınmıştır ve uygulanmaktadır?

15- TCDD’nin kurumsal yapısında bir değişiklik düşünülmekte midir? Ulaştırma ve altyapı alanlarında uygulanan özelleştirme politikalarında bir değişiklik yapılacak mıdır? Demiryolu hatlarının bakım, denetim ve kontrol iş ve işlemlerinde özel sektörün sorumluluğu azaltılacak mıdır?

16- Bu ve benzeri kazaların bir daha yaşanmaması adına ne gibi önlemler alınacaktır? Demiryolu hatlarında denetim ve kontrol sıklığı artırılacak mıdır?

CEVAPLAR:

Demiryolu bakımları işletme emniyetine göre sıralı olarak planlanmaktadır. Soru önergesinde 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 ödeneğin de bu menfezle herhangi bir ilişkisi bulunmamaktadır.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Çerkezköy-Halkalı kesiminde olan ve kaza noktası ile ilişkisi olmayan Karasu Deresi, Kabakça Köyü Karasakal Deresi, Hüseyincik Deresi ve Çorlu Çayı üzerinde bulunan 6 adet demiryolu köprüsünden 2 adedi Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü (DSİ) ile yapılan görüşmeler ve kontroller neticesinde kapsam dışına çıkarılmış olup, 64+880, 66+705, 75+040 ve 131+354 Km'lerde bulunan diğer 4 adet köprünün 500 yıl tekerrürlü feyzan debisine uygun hale getirilme çalışmaları ise devam etmektedir.

Diğer taraftan, soru önergesinde adı geçen "Unitek İnşaat" firması, kaza ile ilişkisi olmayan Çerkezköy-Halkalı kesiminde çalışmıştır. Söz konusu kaza Sarılar Mahallesi mevkiî Alpullu ve Çorlu istasyonları arasında meydana gelmiş olup, yol yenilemesi TCDD personeli ve TCDD'ye ait yol yenileme makinası ile yapılmıştır.

Kazanın meydana geldiği yerde bugüne kadar meydana gelen noktasal yağış miktarları ve şiddetleriyle ilgili veriler için Cumhuriyet Savcılığı'nın görevlendirdiği bilirkişilerin dışında Meteoroloji Genel Müdürlüğü ile görüşmeler, ayrıca İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) tarafından da söz konusu verilerin değerlendirilmesine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Ayrıca, 1873 yılında işletmeye alınan söz konusu demiryolu hattının kaza mahallinde ve çevresinde bugüne kadar alt ve üstyapı kaynaklı herhangi bir problemle karşılaşılmadığı gibi yağışlardan da menfez taşkınlığı olmamıştır.

2004 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Öğretim Üyelerinin yapmış olduğu çalışmalarda hattın taşıma kapasitesinin, köprü ve menfezlerin tren dingil basıncı açısından 22,5 tona elverişli olduğu saptanmıştır. Demiryolu işletmeciliği için yükleri taşıyan hattın altyapı dolgusu, istenen taşıma mukavemetini sağlayacak özelliktedir.

Söz konusu menfez işletmeye açıldığı 1873 yılından itibaren (145 yıl) görevini eksiksiz yerine getirmiştir. 08.07.2018 tarihindeki yağış, çok kısa sürede, çok dar bir alanda ve hattın işletmeye açıldığı tarihten bugüne kadar görünmeyen miktarda gerçekleşmiştir. Rayların yükseltilmesi gibi herhangi bir işlem de yapılmamıştır.

Söz konusu hat kesiminde kullanılan malzemeler UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği) standartlarına da uygun olup, malzemelerin uygunluğu da laboratuvar test sonuçları ile tespit edilmiştir. Ayrıca, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğüne bağlı Afyon ve Sivas'ta bulunan iki adet beton travers fabrikası faaliyetlerine devam etmekte olup kapatılan travers fabrikası bulunmamaktadır.

Saat 17.15'te meydana gelen kaza, trende görevli Tren Şefi tarafından 2 dakika sonra saat 17.17'de TCDD Çerkezköy Trafik Yönetim Merkezi'ne bildirilmiştir. Burada görevli Trafik Kontrolörü tarafından saat 17.18'de 156 numaralı Jandarma İmdat Telefonu aranarak olaya ilişkin bilgi verilmiş, ambulans ve yardım talebinde bulunulmuştur. Jandarma tarafından da sağlık, itfaiye ve emniyet birimlerinin yanı sıra mülki ve adli makamlar bilgilendirilmiştir.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Kazanın vuku bulması üzerine, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün 2017 yılında güncellenen "Acil Eylem Planları" doğrultusunda, görevli tüm kurum ve kuruluşlar olaya müdahale etmiş, tüm iş ve işlemler bu planlar doğrultusunda yönetilmiştir. Böylelikle tüm ilk yardım, müdahale ve kurtarma birimleri kısa bir süre içerisinde olay yerine intikal etmişlerdir. Aşırı yağış nedeniyle olay yerindeki tarla yollarında ulaşım olumsuz yönde etkilendiğinden çevredeki yerleşim yerlerinde bulunan bütün imkanlardan öncelikli ve acil olarak faydalanılmıştır. Ayrıca, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü ile Bakanlığımızda oluşturulan kriz merkezinden gelişmeler sürekli takip edilmiştir.

Öte yandan, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından 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.

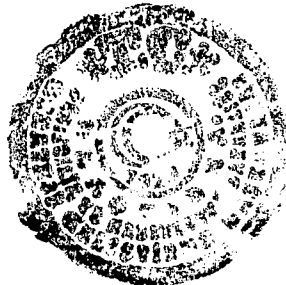
Yol bakım ve kontrolünü yapan ekipler, yeni demiryolu araçları ve mobil araçlar ile desteklenerek daha mobilize hale getirilmiştir. Ayrıca mevcut hatlarda 2003 yılından beri altyapı iyileştirme (yarma ıslahları, heyelanlı bölgelerin ıslahı, tünel ıslahları, dere ve mecrâ ıslahları, köprü ve menfez güçlendirmeleri, 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.

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 baŖlanmıŖtır. 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 çözüm 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.

Demiryolu hatlarının bakım ve yenilemesi, hat bakım planına uygun olarak gerekleŖtirilmektedir. Kısa vadede bakım gerektiren hiçbir hat bakım ihalesi iptal edilmemiŖtir. Kısa süreli erteleme/iptaller olabilmekle birlikte en kısa sürede gerekli bakım ve tamiratlar sağlanmaktadır. Uygulanan planlı bakım ve yenileme programları neticesinde konvansiyonel hatlarımızın 10.706 km'sinin komple bakım ve yenilemesi tamamlanmıŖtır.

Demiryolu bakım birimlerinde eŖitli branŖlardan (inŖaat, makine, harita, jeoloji, elektrik elektronik) oluŖan mühendis ve tekniker personel ile srveyan, teknisyen ve sanatkar iŖiler istihdam edilmektedir. l, bakım ve kontroller "Hat Bakım El Kitabına" göre yapılmaktadır. Hatlar, yapılan ölçümlerin sonuçlarına, malzemelerin ekonomik ömrüne, trafik yoğunluğuna ve karŖılaŖılan problemlere göre yapılan bir planlama dahilinde bakım ve yenileme alıŖmaları devam etmektedir.

Demiryolu Bakım Müdürü de bu görev kapsamında hadisenin meydana geldiği söz konusu hat kesiminde rutin muayenesini en son 28 Haziran 2018 tarihinde yapmıŖtır.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Yol Bakım Şefi tarafından da 14.05.2018 tarihinde yaya turnesi, 04.07.2018 tarihinde lokomotif turnesi, 02.07.2018, 03.07.2018 ve 05.07.2018 tarihlerinde olmak üzere motorlu demiryolu aracı turnesi ile bütün rutin muayene ve kontrolleri yapılmıştır. Yapılan tüm muayeneler neticesinde herhangi bir olumsuzluk tespit edilmemiştir. Yol Bakım Şefi Temmuz ayı başından olayın olduğu tarihe kadar olay mahallini 6 kez kontrol etmiştir.

Mevcut demiryolu hatlarının bakım, yenileme ve kontrolleri TCDD'nin mevcut makine ve işgücü ile yerine getirilmekte olup, ihtiyaç duyulması halinde bakım ve yenileme çalışmalarında özel sektörden de hizmet alımı yapılmaktadır.

Diğer taraftan, 01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 24.04.2013 tarihli ve 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile, TCDD'nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılması, TCDD Bağlı Ortaklığı olan TCDD Taşımacılık AŞ'nin kurularak yük ve yolcu taşımacılığı yapması ile özel sektörün de yük ve yolcu taşımacılığı yapmasının önünün açılması, demiryolu altyapı işletmecisi veya tren işletmecisi olarak kamu tüzel kişileri ile şirketlerin yetkilendirilmesi gibi hususlar düzenlenmiştir.

Bu kapsamda sözkonusu kanunla;

-Bakanlığımız (Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü) tarafından gerekli koşulları taşıyan kamu tüzel kişileri, özel şirketler ve belediyeler Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) olarak yetkilendirilmekte ve DTİ'ler her yıl belirlenen alt yapı erişim ücretini ödedikleri takdirde bahse konu hatlarda tren işletmeciliği yapabilmektedirler.

-TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü, ulusal demiryolu altyapı ağı üzerindeki demiryolu trafiğini tekel olarak yönetme görevini üstlenmiştir. Bu kapsamda TCDD, demiryolu altyapı işletmecisi olarak mevcut demiryolu hatlarının bakım ve onarımlarını yapmakta, demiryolu trafiğini tekel olarak güvenli bir şekilde yönetme görevlerini yerine getirmekte ve yeni demiryolu altyapı üstyapısını inşa etmektedir.

Sözkonusu yapılandırma nedeniyle, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü bünyesinde görev yapan 9.494 personel 31.12.2016 tarihinde TCDD Taşımacılık A.Ş. Genel Müdürlüğüne devredilmiştir. TCDD'ye ait limanlarda yapılan özelleştirmeler sonucunda bu limanlarda çalışan TCDD personeli, yine TCDD'nin başka işyerlerinde istihdam edildiğinden, özelleştirme nedeniyle personel sayısında azalma olmamıştır. Ayrıca, sözkonusu kanun ile TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün özelleştirilmesi söz konusu olmadığı gibi bu gerekçelerle kadro dışı bırakılması ya da azaltılması yönünde tasarrufta bulunulmamıştır. Dolayısıyla, 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile demiryolu sektöründe özelleştirilme değil serbestleştirme sağlanmıştır.





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

Buradan hareketle TCDD İŖletmesi Genel M¼d¼rl¼Đ¼nde 2013 ve 2018 yıllarında g¼rev yapan personel sayıları aŖaĐıdaki tabloda belirtilmiŖtir.

YIL	(I) Sayılı Kadrolu	(II) Sayılı S¼zleŖmeli	Daimi İŖçi	Geçici İŖçi	TOPLAM
2013	870	13.432	11.019	449	25.770
2018 (*)	613	8.081	5.075	742	14.511

(*) 9.494 TCDD Personeli, 6461 sayılı Kanun uyarınca kurulan TCDD TaŖımacılık A.Ŗ.'ne devredilmiŖtir.

Diğer taraftan, Çorlu'da meydana gelen kaza ile ilgili inceleme ve idari soruŖtırmalar, hem yetkili kurullar tarafından hem de adli makamlarca s¼rd¼r¼lmekte olup, çıkan sonuca g¼re gerekli iŖ ve iŖlemler tesis edilecektir.

