



T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

7/400

Sayı: 44697349-610.01/66921

07-09-2018

Konu: Tekirdağ Milletvekili
Sayın İlhami Özcan AYGUN'un
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

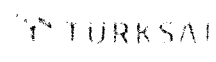
İlgi: 14.08.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.337217 sayılı yazınız.

Tekirdağ Milletvekili Sayın İlhami Özcan AYGUN'un 7/400 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (8 Sayfa)





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**TEKİRDAĞ MİLLETVEKİLİ SAYIN İLHAMİ ÖZCAN AYGUN'UN
7/400 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

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;

SORULAR:

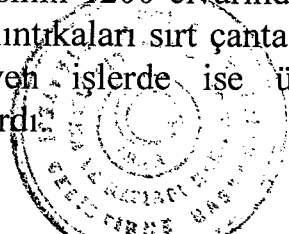
1- TCDD'nin kurumsal birikiminin bir sonucu olarak uygulanan yol çavuşluğu, yol bekçiliği, tren şefliği, kurum şefliği makasçılık, manevracılık, gardöfrenlik unvanları neden kaldırılmıştır? Bu unvanda çalışan personel nerelere gönderilmiştir?

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, mıntikasındaki arızanın giderilmesini sağlardı.





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

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 eksiki 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.

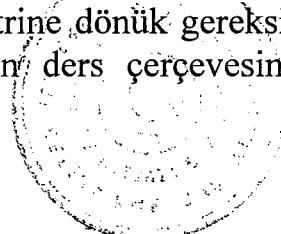
Yaşanan büyük acı dikkate alındığında TCDD’de yeniden yapılanmaya giderek yol bekçileri unvanını geri getirmeyi planlıyor musunuz?

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 ihmâl değil midir?

5- Kazanın olduğu Halkalı-Muratlı mıntıkasında menfez bakım ve taş duvar yapım işleri için TCDD tarafından 2018 yılında da ihaleye çıkılmıştır. 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 çökmüştür. Yağışlı havalarda menfez temizliğinin önemini ortaya koyan bu kaza ile iptal edilen ihale arasında sebep-sonuç ilişkisi kuruyor musunuz? İnsan hayatını doğrudan ilgilendiren bu önemli konuda, üstelik bu sene ülkemiz beklenenin üzerindeki yağışlarla sürekli sel felaketleri yaşarken önlem 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.Ş (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi) şeklinde ikiye bölünmüştür. TCDD’nin işletmeci mantıkla yönetilmesi, demiryolu güvenliğini hiç 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 çerçevesinde TCDD’de ne gibi önlemler alacaksınız?





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

8- Edirne Uzunköprü-İstanbul Halkalı demiryolunun Tekirdağ Muratlı-Balabanlı bölgesindeki güzergah seçimi ve seçilen güzergahta uygulanan imalat tekniklerinde çok ciddi eksiklikler olduğu anlaşılmaktadır. Tarımsal nitelikli bir alanda, temel altı zemin iyileştirme tekniklerinin neredeyse hiç 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 hiç dikkate alınmamış olması, belirgin bir ihmaller zincirini ortaya koymaktadır. İnsan hayatı açısından bu kadar önemli konuda neden önlemler alınmamıştır?

10- TCDD İstanbul 1. Bölge Müdürlüğü, kaza olan mıntıkada Nisan ayında denetim ve bakım yapıldığını öne 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 mıntıkadaki 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.

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?

CEVAPLAR:

Demiryolu sektöründe, soru önergesinde bahsedilen Yol Çavuşluğu, Yol Bekçiliği, Tren Şefliği, Kısım Şefliği, Makasçılık, Manevracılık, Gardöfrenlik unvanlarında kaldırılma olmayıp düzeltme/birleştirme olmuştur. Yol Çavuşlarının unvanı Hat Bakım Onarım Memuru/Yol Bakım Onarım Postabaşı, Yol Bekçisi unvanı Yol ve Geçit Kontrol Memuru/Yol Geçit Kontrol İşçisi, Yol Kısım Şeflerinin unvanı ise Yol Bakım Şefi olarak değiştirilmiştir. Trenlerde ise Tren Şefi görevlisi kaldırılmamıştır.

Tren Teşkil Memuru unvanı, 20.10.2004 tarihli ve 25619 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile ihdas edilmiş olup mesleki eğitim, tahsil ve hizmetin niteliği açısından benzerlik gösteren; Makasçı, Manevracı ve Gardöfren unvanları Tren Teşkil Memuru adı altında toplanmıştır.



T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

TCDD İŖletmesi Genel M¼d¼rl¼Đ¼nde yol bakım onarımı yapan iŖyerlerinin kapatılması s¼z konusu olmayıp yeni Demiryolu Bakım Birimleri oluŖturularak gerek personel gerekse de yeni teknolojik araç ve ekipmanlar ile donatılmaktadır.

Demiryolu bakımları iŖletme emniyetine g¼re sıralı olarak planlanmaktadır. Soru ¼nergesinde bahsi geçen ihale, hattın diğer kesimlerindeki bakımları ilgilendirmekte olup 08.07.2018 tarihinde Tekirdağ'ın orlu ilçesindeki tren kazasının meydana geldiği yaklaşık Km:162 (Menfez Km:161+968)'de bulunan menfez s¼z konusu ihale kapsamında yer almamaktadır. Dolayısıyla ¼deneĐin de bu menfezle herhangi bir iliŖkisi bulunmamaktadır.

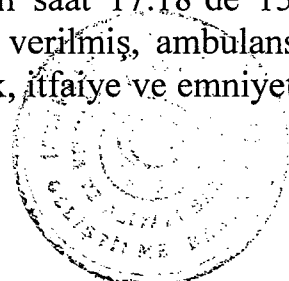
Kazanın olduğu mahalde bug¼ne kadar meydana gelen noktasal yaĐıŖ miktarları ve Ŗiddetleriyle ilgili veriler için Cumhuriyet Savcılığı'nın g¼revlendirdiĐi bilirkiŖilerin dıŖında Meteoroloji Genel M¼d¼rl¼Đ¼ ile g¼r¼Ŗmeler, ayrıca İstanbul Teknik ¼niversitesi (İT¼) tarafından da s¼z konusu verilerin değerlendirilmesine y¼nelik alıŖmalar yapılmaktadır. Ayrıca, 1873 yılında iŖletmeye alınan s¼z konusu demiryolu hattının kaza mahallinde ve çevresinde bug¼ne kadar alt ve ¼styapı kaynaklı herhangi bir problemle karŖılaŖılmadıĐı gibi yaĐıŖlardan da menfez taŖkınlıĐı olmamıŖtır.

2004 yılında İstanbul Teknik ¼niversitesi ¼Đretim ¼yelerinin yapmıŖ olduğu alıŖmalarda hattın taŖıma kapasitesinin, k¼pr¼ ve menfezlerin tren dingil basıncı açısından 22,5 tona elveriŖli olduğu saptanmıŖtır. Demiryolu iŖletmeciliĐi için y¼kleri taŖıyan hattın altyapı dolgusu, istenen taŖıma mukavemetini sağlayacak ¼zelliktedir.

S¼z konusu menfez iŖletmeye açıldığı 1873 yılından itibaren (145 yıl) g¼revini eksiksiz yerine getirmiŖtir. 08.07.2018 tarihindeki yaĐıŖ, çok kısa s¼rede, çok dar bir alanda ve hattın iŖletmeye açıldığı tarihten bug¼ne kadar g¼r¼nmeyen miktarda gerekleŖmiŖtir. Rayların y¼kseltilmesi gibi herhangi bir iŖlem de yapılmamıŖtır.

S¼z konusu hat kesiminde kullanılan malzemeler UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği) standartlarına da uygun olup, malzemelerin uygunluğu da laboratuvar test sonuçları ile tespit edilmiŖtir. Ayrıca, TCDD İŖletmesi Genel M¼d¼rl¼Đ¼ne 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 g¼revli Tren Ŗefi tarafından 2 dakika sonra saat 17.17'de TCDD erkezk¼y Trafik Y¼netim Merkezi'ne bildirilmiŖtir. Burada g¼revli Trafik Kontrol¼r¼ tarafından saat 17.18'de 156 numaralı Jandarma İmdat Telefonu aranarak olaya iliŖkin bilgi verilmiŖ, ambulans ve yardım talebinde bulunulmuŖtur. Jandarma tarafından da sağlık, itfaiye ve emniyet birimlerinin yanı sıra m¼lki ve adli makamlar bilgilendirilmiŖtir.





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.

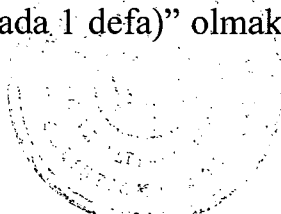
Yol bakım ve kontrolünü yapan ekipler, yeni demiryolu araçları ve mobil araçlar ile desteklenerek daha mobilize hale getirilmiştir. Ayrıca mevcut hatlarda 2003 yılından beri altyapı iyileştirme (yarma ıslahları, heyelanlı bölgelerin ıslahı, tünel ıslahları, dere ve mecra ıslahları, köprü ve menfez güçlendirmeleri,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

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.

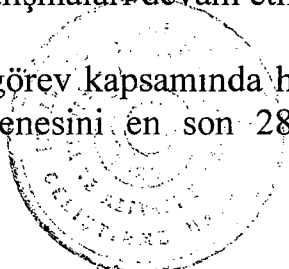
Dolayısıyla demiryolu hatlarında yapılan altyapı ve üstyapı iyileŖtirmeleri sonucunda eskiden bekçilik hizmeti ile sağlanan kontrollere ihtiyaç kalmayarak hatların kontrolü geliŖmiŖ ülkelerde olduğu gibi mekanize sistemlerle (yol muayene makinası, ultrasonik muayene makinası vb.) sadece personel inisiyatiline 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 Müdürlüğünde 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.

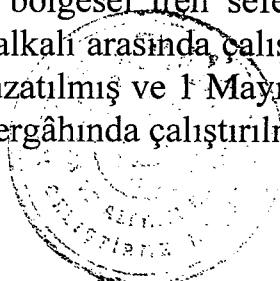
Bu kapsamda sözkonusu kanunla;

-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.

Demiryolu hatlarında herhangi bir kaza/olay yaşandığında, TCDD Genel Müdürlüğü tarafından, söz konusu hattın bakım ve onarım çalışmaları yapılarak ulaşım hizmetlerinin aksamaması adına gerekli güvenlik önlemleri alındıktan sonra demiryolu hattı yeniden tren trafiğine açılmaktadır.

Bu çerçevede, kaza mahallinde gerekli onarım ve kontroller yapıldıktan sonra demiryolu yeniden ulaşım açılmış, kazadan önce olduğu gibi Uzunköprü-Halkalı arasında 2 adet (1 gidiş+1 dönüş) ve Kapıkule-Halkalı arasında 2 adet (1 gidiş+1 dönüş) olmak üzere toplamda 4 adet bölgesel tren seferlerine devam edilmiştir. Bununla beraber daha önce Çerkezköy-Halkalı arasında çalışan bölgesel trenler, yolcu talepleri de dikkate alınarak parkur hattı uzatılmış ve 1 Mayıs 2018 tarihinden itibaren Halkalı-Çerkezköy-Çorlu-Uzunköprü güzergâhında çalıştırılmaya başlanmıştır.





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

Kazanın ardından demiryolunun trafiğe açılmasından 2 gün sonra yani 13.07.2018 tarihinden itibaren söz konusu trenlerdeki yolcu sayıları normal seviyesine ulaŖmıŖ ve Temmuz ayında, Uzunköprü-Halkalı hattında gidiŖ-dnŖ olmak üzere günlük ortalama 191 yolcu, Kapıkule-Edirne-Halkalı hattında ise gidiŖ-dnŖ olmak üzere günlük ortalama 296 yolcu taŖınmıŖtır. AĞustos ayı itibariyle trenlerin doluluk oranı % 40'tır.

Diğer taraftan, orlu'da meydana gelen 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.

