



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/1355 7/3681
6211 AC 13

10 Aralık 2018

Sayı : 44697349-610.01/94939
Konu : Adana Milletvekili
Sayın Müzeyyen ŞEVKİN'in
yazılı soru önermeleri

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: a) 20.09.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.354379 sayılı yazınız.
b) 11.10.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.364352 sayılı yazınız.

Adana Milletvekili Sayın Müzeyyen ŞEVKİN'in 7/1355 ve 7/3681 esas sayılı yazılı soru önermelerinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (4 Sayfa)



TURKSAT



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**ADANA MİLLETVEKİLİ SAYIN MÜZEYYEN ŞEVKİN'İN
7/1355 ve 7/3681 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGELERİ VE CEVABI**

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’nin düzenlediği raporda, gerekse basın yayın organlarına yansıyan bilgiler ile bazı meslek örgütleri tarafından düzenlenen raporlarda kazanın “önlenebilir nedenlerden” kaynaklandığı yönünde değerlendirmeler yapılmıştır. Tren kazası faciası ile ilgili olarak;

SORULAR:

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 göllenen 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 şehirlerarası 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?



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

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?

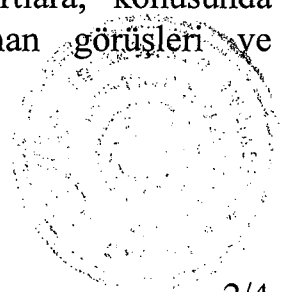
8- Ankara-Sivas Hızlı Tren Projesinde keşif artışı yapılmış mıdır? Yapılmış ise ne kadar keşif artışı yapılmıştır? Bu artış içerisinde jeolojik-jeoteknik araştırmaların yeterince yapılmamasının etkisi nedir?

CEVAPLAR:

Ülkemizde gerek inşa edilen, gerekse inşa çalışmaları devam eden demiryolu güzergâh çalışmalarında, jeolojik-jeoteknik ve hidrojeolojik etütlerin tümü mühendislik parametreleri ile ulusal/uluslararası standartlarda belirtilen usul ve esaslara uygun olarak hazırlanmaktadır.

Tekirdağ ili, Çorlu ilçesi, Sarılar mahallesi mevkiinde 08.07.2018 tarihinde meydana gelen kazayla ilgili olarak, tüm demiryolu şebekesinde yer alan hatlarımızda yol kontrolleri periyodik olarak yapılmakta olup, yerinde yapılan incelemelerde hattın projesine ve uluslararası standartlarda belirtilen kriterlere uygunluğu kontrol edilmektedir.

Olay günü meydana gelen yüksek yağışın yoğun akış sonucunda bünyesine kattığı çamurla birlikte menfezin üstünde bir akış meydana geldiğinden menfezin suyu kaldıramadığı ve önce balastı sonra da dolgunun bir kısmını boşaltması neticesinde olayın meydana geldiği bilinmektedir. Olay, ani yağış sonucu meydana gelen bir doğal afettir. Demiryolu güzergâhı boyunca daha sonradan inşa edilen karayolları, yerleşim yerleri ve tarım arazileri dikkate alındığında demiryolu dolgusunun drenajı engellememesi adına TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından yerinde yapılan incelemelerde ve periyodik kontrollerde tespit edilen drenaj sorunlarının çözümlenmesi ulusal/uluslararası standartlara, konusunda uzman proje firmalarına ve üniversitelerden alınan uzman görüşleri ve tecrübelerine göre yapılmaktadır.





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

DiĐer taraftan, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi kapsamında tüm güzergah üzerinde projelendirme öncesi jeolojik-jeoteknik araştırma çalışmaları yapılmıştır. Projesine göre imalatlara başlanılan işlerde bütün altyapı yapım işlerinde olduğu gibi zemin parametrelerinin değişiklik arzemesi nedeniyle işin olağan akışında gerekli tedbirler alınabilmektedir. Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesine bugüne kadar toplam 10.800.211.000 TL harcama yapılmıştır.

2007 yılında kesin proje olarak Ankara-Sivas hızlı tren koridoru 466 km. uzunluğa sahipken teknik ve topografik gerekçelerle zorunlu olarak güzergahta yapılan revize çalışmalarından sonra hat uzunluğu 405 km olmuştur. Bu zorunlu değişikliklerle hattaki sanat yapısı sayısı ve büyüklüklerinde artışlar oluşmuş bu nedenle proje TCDD İşletmesi Genel MüdürlüĐu 2018 yılı yatırım programında 9.75 Milyar TL'ye revize edilmiştir.

