



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 17 Ekim 2019
Sayı : 1033

Türkiye Büyük Millet Meclisi -
KÜTÜPHANE VE ARŞİV
HİZMETLERİ BAŞKANLIĞI
Tarih: 17/10/2019
Sayı: -120.10-E.00000551641



0000551641

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde yaşanan tren kazalarının sebeplerinin araştırılarak olası ihmal ve eksikliklerin giderilmesine yönelik önleyici tedbirler ile ivedilikle atılması gereken adımların tespiti için Anayasanın 98. Maddesi ile TBMM İçtüzüğü'nün 104. ve 105. Maddeleri gereğince bir Meclis araştırması açılmasını arz ederim. 13.09.2019

TACETTİN BAYIR
İZMİR MV

KADİM DURMAZ
Tokat Milletvekili
İdare Amin

Dr. Ali ŞEKER
İstanbul Milletvekili

Hüseyin Yıldız
Aydın MV.

Kemal ZEYBEK
Samsun

Muhammed Zeybek

Turabi KAYAN
Kütahya
Hakkari

Sade Erda Kılıç
İZMİR
Jülide

Sera KADICIL
İST
Kocaeli

Neslihan Horacioğlu
Samsun

Ayhan BAKIR
Partin MV.

Nurhayat Altın KAYMAKÇI
Bursa

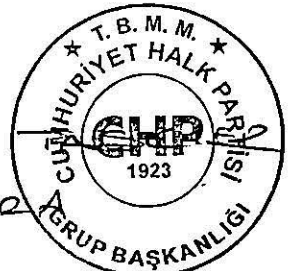
SİBEL ŞENEMİR
İstanbul
Vedat Gündoğdu
Kocaeli

UZAN SAHİN
HATAY

Coşkun BİLER KOCU
DENİZLİ
Güllü

GAMZE

ANKARA







0000551641

Ülkemizde demiryolları taşımacılığının 150 yılı aşkın köklü bir geçmişi bulun Bugünkü milli sınırlarımız içindeki demiryollarının tarihi 23 Eylül 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazı ile başlamıştır. Cumhuriyet öncesinde yapılan ve yabancı şirketler tarafından işletilen hatlar, 1928-1948 yılları arasında satın alınarak millileştirilmiş, demiryolları ağının genişletilmesine büyük önem verilmiştir.

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte yurt içi ulaşımında ağırlık verilen demiryolları taşımacılığı ve TCDD, AKP'nin tek başına iktidara geldiği 2002 yılından itibaren göz ardı edilen kurumlar arasında yer almıştır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ilgili kurumu olan TCDD 2018 yılı itibariyle toplam 12.740 km'lik demiryolu hattında Demiryolu Altyapı İşletmecisi olarak faaliyetini sürdürmektedir.

2018 yılı itibarıyla 11.527 kilometresi konvansiyonel, 1.213 kilometresi yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 12.740 kilometreden oluşan demir yolu ağıımız mevcuttur. Bu hatların 5.467 kilometresi elektrikli, 5.746 kilometresi sinyallidir.

Demiryollarının AKP iktidarınca kaderine terk edilmesi demiryolu hizmetlerinin niteliksizleşmesine yol açmış, TCDD adeta denetimsiz ve kontrolsüz bir idareye dönüştürülmüştür. Yaşanan bu idari ve siyasi ihmalkarlığın ve nitelikli hizmet yerine rant odaklı demiryolları taşımacılığının tercih edilmesi ardı ardına yaşanan demiryolları kazalarına davetiye çıkarmıştır.

TCDD tarafından yayınlanan 2014-2018 İstatistik Yıllığı'na göre 2014 yılında 93, 2015 yılında 101, 2016 yılında 120, 2017 yılında 53 ve 2018 yılında 71 olmak üzere toplam 438 işletme kazası yaşanmıştır. Bu kazalarda 2014 yılında 65, 2015 yılında 50, 2016 yılında 81, 2017 yılında 41, 2018 yılında 76 kişi olmak üzere 313 yurttaşımız hayatını kaybetmiştir.

Denetimsiz bırakılan demiryolu hatlarında; 22 Temmuz 2004 Pamukova tren kazasında 41 yurttaşımız, 11 Ağustos 2004 Adapazarı Ekspresi ile Başkent Ekspresinin Kocaeli ilinde çarpışması sonucu 8 yurttaşımız, 27 Ocak 2008 yılında Kütahya'da meydana gelen tren kazasında 9 yurttaşımız, 8 Temmuz 2018 yılında Çorlu'da yaşanan tren kazasında 25 yurttaşımız ve son olarak 13 Aralık 2018 tarihinde Ankara YHT Hattında meydana gelen kaza ile 7 yurttaşımız hayatını kaybetmiştir.

8 Temmuz 2018 tarihinde yaşanan, gün içerisinde bölgedeki yoğun yağış nedeniyle hat üzerindeki bir menfez ile raylar arasındaki kumlu toprak ve balastın (mıcır) boşalmasından dolayı raylar ve zemin arasında boşluk oluşması sonucu 5 yolcu vagonunun devrilmesiyle 25 yurttaşımızın hayatını kaybettiği, 318 yurttaşımızın yaralandığı Çorlu Tren Katliamı'nın devam eden yargı sürecinde mahkemeye sunulan bilgi ve belgeler TCDD'nin insan hayatını önceleyen hizmet anlayışını terk ederek rant odaklı bir yapıya nasıl devşirildiğini de gözler önüne sermiştir.

10 ve 11 Eylül 2019 tarihlerinde gerçekleşen duruşmalarda dile getirilen gerçekler, yaşanan kaza/katliamın neden gerçekleştiğini ve demiryolu ağıımızın son 20 yılda tehlike ve kazalara nasıl açık hale getirildiğini net bir şekilde ortaya koymaktadır. Cumhuriyetin kuruluşu ile birlikte büyük önem verilen demiryolu ağının insan odaklı bir kontrol sistemi mevcut idi. Sorumluluk alanları belirlenmiş ve o bölgede yaşayan, dolayısıyla bölge yapısına ve iklimine hakim insanların istihdam edildiği "yol bekçisi" kadrosunda yer alan işçiler aracılığıyla demiryolu ağının kontrolü sağlanıyor idi. Ancak AKP'nin tek başına iktidara gelmesinden sonra yaşanan politika değişikliği ile demiryolu ağlarımız adeta kontrolsüz bırakılmıştır. 2002'den itibaren kaldırılan yol bekçiliği kadrosu yerine yeni bir sistem ikame edilmeyince,





Edirne'den Kars'a demiryolu ağı her türlü riske açık hale getirilmiş, yukarıda sıralana gibi kazalar yaşanmıştır.

Yine Çorlu Tren Katliamı duruşmalarında dile getirilen gerçekler ışığında, davada oluşturulan bilirkişi heyetinde, TCDD'ye sinyalizasyon, menfez, köprü işlerinde hizmet veren şirketlerin temsilcilerinin yer aldığı, bu isimlerin aynı zamanda anılan konularda TCDD'ye danışmanlık hizmeti veren isimler olduğu yani TCDD'nin bilirkişiler ile çıkar ilişkisi içerisinde olduğu ortaya çıkmış, kamuoyunca bu kirli ilişkilere gösterilen tepki neticesinde mahkemece yeni bilirkişi belirlenmesine karar verilmiştir.

Demiryolu ağının kontrol sisteminin dayanağı olan "Yol Bekçileri" kadrosunun tasarruf gerekçesi ile kaldırıldığı ancak bu sistemin yerine çağın ve teknolojinin olanak sağladığı herhangi bir kontrol sistemi ikame edilmediği ortaya çıkmıştır.

Çorlu Tren Katliamı davasında sanık olarak yargılanan TCDD köprü bakım sorumlusu Çetin Yıldırım'ın duruşma salonundaki ifadesinde dile getirdiği "Eskişehir'den Edirne'ye 700 kilometrelik hatta bulunan 239 köprü ve 2468 menfezden sorumlu tek köprü bakım sorumlusuyum" ifadesi ise demiryollarının ve demiryollarından yararlanan yolcuların nasıl bir tehlike altında olduğunu ortaya koymuştur.

Davada yargılanan sanıklardan Turgut Kurt da son beş yıl içerisinde ilgili hattın kontrol edilmesi amacıyla yol bekçisi kadrosu istihdam edilmesi gerektiğine dair bir rapor hazırladığını ancak bu raporun dikkate alınmadığını belirtmiştir.

Sanıklar arasında yer alan sorumlu köprü şefinin sorumlu olduğu hat boyunca birçok menfez için "risk taşıyor" gerekçesi ile rapor düzenlediği ama bu raporlara yönelik çalışma yapılmadığı da açıklığa kavuşturulması gereken önemli bir iddiadır.

Yine duruşma sırasında YHT hatlarının açılışının siyasi gerekçeler ile aceleye getirildiği, bu sebeple sorumlu müteahhit tarafından tamamlanmamış bir bölgenin idare tarafından eksikleriyle teslim alındığı, müteahhitte 72 gün ek süre verilerek bu süre içerisinde hattın eksiklikleriyle işletmeye açılmasının kabul edildiği; YHT hattında müteahhit tarafından taahhütleri yerine getirilmeden teslim alınan ilgili bölgede yaşanacak kazalarda tüm sorumluluğu idarenin üstlendiğine dair bir belge imzalandığı da aydınlatılmayı bekleyen iddialar arasındadır.

Çorlu Tren Katliamı sanıklarından Turgut Kurt'un avukatının mahkeme salonunda bilgisayar sunumuyla desteklediği değerlendirmesinde "Türkiye'de bulunan menfezlerin yüzde 96'sının durumu kazanın yaşandığı menfezden daha iyi durumda değildir" ifadesi de ileride yaşanabilecek olası kazaların önüne geçilebilmesi için dikkatlice incelenmesi gereken bir iddiadır.

Son yıllarda yeni menfez ve köprü yapımı ile mevcut köprü ve menfezlerin bakım, onarım, yenileme ihalelerinin mevzuatın zorunlu gördüğü standartları gerçekleştirecek yeterlilikte uzmanlığı olmayan firmalara verildiği, imalatların bozuk ve eksik yapıldığı, yoğun yağmur alan bölgelerde menfezlerin, balast ve rayların ciddi zararlar gördüğü gibi iddialar açıklığa kavuşturulmadıkça, Çorlu Tren Katliamı gibi faciaların önünün alınması mümkün değildir.

Yukarıda sıralanan sebeplerle ülkemizde demiryolu hizmetinde yaşanan aksaklık ve eksiklerin tespit edilebilmesi ve gereken tedbirlerin ivedilikle alınabilmesi için, konunun uzmanları ve paydaşlarının görüş ve önerilerine yer verilecek bir araştırma komisyonunun kurulması gerektiği düşünülmektedir.

