



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Tarih: **3 Ekim 2019**

Sayı: **15753**

19608

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Utku ÇAKIRÖZER

Eskişehir Milletvekili

Bilecik'in Bozüyük ilçesinde yapım inşaatı devam eden bir tünel içinde 19 Eylül 2019 tarihinde kılavuz trenin tünel içinde raydan çıkması sonucu sabah saatlerinde kaza meydana gelmiş, kazada Eskişehirli makinistler Sedat Yurtsever ve Recep Tunaboğlu yaşamını yitirmiştir.

Kaza sonrasında kazaya ilişkin vahim iddialar kamuoyuna yansımıştır. İddialara göre kazanın meydana geldiği tünel içerisinde hızlı trenlerin kullanmaması gereken bir viraj ve viraj içerisinde bir yol değiştirme hattı olduğu, bu tünel içerisinde daha önce yapılan inşaat çalışmalarında tünelin göçtüğü ve bir iş makinasının bu tünel içerisinde kaldığı daha sonra çalışmaların durdurulduğu belirtilmiştir.

Yine hızlı tren setlerinin konvansiyonel hat üzerinden ulaşım sağladığı, trende bulunan ve makinistlerin olası hatalarını ortadan kaldırmak için kullanılan Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi'nin (ERTM) kaza anında devreye girmediği; hızlı tren seferlerinin yapıldığı hat üzerinde bulunması gereken tek sistem uygulamasının olmadığı; Ankara-İstanbul hızlı tren hattı üzerinde Eskişehir'den çıkışta ERTM sisteminin, Eskişehir'den sonra CTC (Centralized Traffic Control), İzmit'ten sonra da TMİ (Trenlerin Merkezden İdaresi) denilen bir sistemin kullanıldığı kamuoyuna yansımıştır.

Ayrıca kaza meydana gelmeden bir ay öncesinde bu yolda sefere çıkan makinistlerin ERTM sisteminin çalışmadığına ilişkin uyarılarda bulunduğu, sistemin gerekli zamanlarda devreye girmediğini söyledikleri bilinmektedir.

Bu bağlamda,

1. Kazanın meydana geldiği tünel, arazi yapısı itibarıyla göçüklerin oluştuğu, bundan dolayı tünelin tamamının açılmadığı ve bay pas hattı yapılarak konvansiyonel hatta bağlantı yapıldığı doğru mudur?
2. Kazanın meydana geldiği yol ve lokomotifte Avrupa Tren Kontrol Sistemi bulunmakta mıdır? Kaza anında bu sistemin devreye girmediği doğru mudur? Bu sistemin devreye girmediğine dair makinistler tarafından daha önce yapılan uyarılar neden dikkate alınmamıştır?
3. Hızlı tren güzergahının bazı bölümlerinde inşaat çalışmaları yapıldığı halde neden bu yollar kullanılmaktadır? Bu durum hem demiryol çalışanları hem de tren seferlerini kullanan yolcular için tehlike oluşturmaktadır mıdır?
4. Ankara – İstanbul hızlı tren hattı üzerinde kontroller ne sıklıkta yapılmaktadır?

19608

5. Yol kontrol amacıyla önden gönderilen kılavuz lokomotifin dönmesinden sonra, içinde yolcularla birlikte sefere başlayan yolcu trenlerinde de böyle risklerin devam ediyor olması bizleri başka kazaların beklediğinin göstergesi midir?