

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını arz ederim.



Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Sivas YHT tren hattı, Mayıs 2023 seçimleri öncesinde törenle açılmıştır. O tarihten, önergenin hazırlandığı tarihe kadar geçen sürede hat üzerinde 2 adet yaralanmalı kaza meydana gelmiştir.

Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattında, ilk kaza 18.06.2023 tarihinde yoğun yağışın demiryolu hattına zarar vermesi üzerine, yol kontrolü yapan kılavuz lokomotif raydan çıkması üzerine yaşanmıştır. 14.10.2023 tarihinde de gece yolcu trafiğine kapalı zaman diliminde yapılan rutin test çalışmaları esnasında sevk edilen tren saat 02:52 de Kayaş istasyonu Kırıkkale yönündeki makastan geçişi esnasında raydan çıkmıştır. Olaya bağlı olarak elektrifikasyon sisteminde meydana gelen hasar nedeniyle, hat onarım çalışmaları tamamlanıncaya kadar tren trafiği geçici olarak durdurulmuştur. Kazada 4 çalışan yaralanmıştır.

Bilindiği üzere 15 yıldır yapımı devam eden Sivas Yüksek Hızlı Tren hattı; Mayıs 2023 seçimleri öncesi törenle açılmıştır. Hattın açılışının üzerinden kısa bir süre geçmiş olmasına karşın, yaşanan kazalar can ve mal güvenliği açısından hat üzerindeki riskleri hatırlatmaktadır.

Sivas YHT hattı güzergahı, özellikle Kayaş-Kırıkkale hat kesiminde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğinde Avrupa Standartlarında olması gereken Avrupa Demiryolu İşletim Sistemi (ETCS), altyapısıyla, çeken ve çekilen araçlarla bir bütün olarak muntazam olmasını gerektirmektedir.

YHT işletmeciliğinde emniyet açısından olması gereken sinyalizasyon sisteminin bir üst emniyet devresi olan ETCS, bu projenin erken açılmasından dolayı hat kesiminin bir kısmında henüz devreye girmemiştir. Kayaş-Balıış arasındaki 70 km'lik hattın belirli kısımlarında yol ekipmanları faal olmadığından set üzerindeki ekipmanlarca algılanmadığı için YHT setleri bu hat kesiminde olması gereken 250 km hıza ulaşamamakta, azami 110 km hıza izin verilmektedir. ETCS sisteminin hat kesiminin bir kısmında olmamasının getirdiği riskler TCDD Demiryolu Emniyeti ve Risk Yönetimi Müdürlüğünün (24.04.2023 tarihli 511460 sayılı) yazılarında da ifade edilmiştir. Bu durum, haliyle vatandaşların can ve mal güvenliği için bir risk barındırmaktadır.

14.10.2023 tarihinde meydana gelen kazaya ilişkin Birleşik Taşımacılık Sendikası'ndan (BTS) tarafından yapılan açıklamada da “Kayaş-Kırıkkale hat kesiminde Yüksek Standartlı yapımı tamamlanamayan ve o bölgede trenlerin 110 km ile çalışmasının nedeni olan eksikliklerin giderilmesi, projenin bitirilmesi çalışmaları için gece saatlerinde yapılan test çalışmaları esnasında meydana gelmiştir” değerlendirmesinde bulunmuştur.

Tüm bu bilgiler ışığında;

1. Geçmiş dönemlerde yaşanan tren kazaları ve uyarılar da dikkate alındığında; Ankara-Sivas Yüksek Hızlı Tren (YHT) hattındaki tehlikeler konusunda risk değerlendirmesi yapılmış mıdır? Hattın Kayaş-Sivas YHT hat kesimi için tarafınıza bildirilen riskler nelerdir? Alınan önlemler nelerdir?
2. Kayaş-Kırıkkale hat kesiminde Yüksek Standartlı yapımı tamamlanamayan bölüm var mıdır? Var ise, hattın bu eksikliğine rağmen açılmış olmasının gerekçesi ve bilimsel dayanağı nedir?
3. Hattın Kayaş-Balışh arasındaki 70 km'lik hattın belirli kısımlarında yol ekipmanları faal olmadığından set üzerindeki ekipmanlarca algılanmadığı için YHT setleri bu hat kesiminde olması gereken 250 km hıza ulaşamadığı iddiası doğru mudur? Doğru ise bu konuda yapılan çalışma ya da çalışmalar nelerdir?
4. YHT'nin hizmete alınmasından önce veya sonra; belirtilen hat üzerinde, tren hızına uygun olup olmadığı konusunda tarafınıza iletilmiş olan bilimsel rapor/raporlar var mıdır? Var ise söz konusu rapor ve veya raporlar kim ya da hangi bilim kurulu tarafından hazırlanmıştır? İçeriği nedir?
5. Önergeye de konu olan; ETCS Sisteminin hat kesiminin bir kısmında olmamasının getirdiği riskler TCDD Demiryolu Emniyeti ve Risk Yönetimi Müdürlüğünün (24.04.2023 tarihli 511460 sayılı) yazılarında da ifade edilmiş olmasına rağmen, hattın hizmete açılmış olmasının gerekçesi nedir?
6. Hattın açılışından geçen kısa zamanda iki kaza yaşanmış olmasına karşın, alınmayan önlemlerin sorumlusu kim ya da kimlerdir? Söz konusu kazalara ilişkin olarak başlatılan teknik ve idari incelemelerin sonuçları nelerdir?
7. Bakanlık ve TCDD yönetiminin eksikliklere dikkat çekmek, risk ve tehlikeleri görünür kılmak adına yapılan eleştiri ve uyarıları dikkate almak yerine, bu açıklama ve eleştirileri haberleştiren basın kuruluşları ve gazeteciler hakkında tazminat davaları açıldığı bilinmektedir. Geçmiş dönemlerde yaşanan üzücü tren kazaları öncesinde de uyarılarda bulunduğu bilinen basın yayın kuruluşlarına karşı, Bakanlığınız ve TCDD bu tavrı ile "hattaki eksikliklerin gizlenmesi" mi amaçlanmaktadır?
8. Halkı doğru bilgilendirmekten başka bir amacı olmayan söz konusu haber ve habercilere karşı açılan bu davaların amacı nedir? Haberler doğru bilgileri içermiyor ise kamuoyunu doğru bilgilendirmek adına yaptığınız çalışmalar nelerdir? Önergenin cevaplandığı tarihe kadar olan dönemde, söz konusu hat ile ilgili kaç dava açılmıştır ve davaların akıbeti nedir?
9. Ankara-Sivas hattının tamamının, eksikliklerinin tamamlanarak, bütünlüklü olarak bitirilmiş şekilde Yüksek Hızlı Tren işletmeciliğine hangi tarihte açılması planlanmaktadır?