

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Abdulkadir URALOĞLU tarafından yazılı olarak cevaplandırılması için gereğini saygılarımla arz ederim.


Ulaş KARASU
Sivas Milletvekili

Yapımına 2008 yılında başlanan Ankara-Sivas YHT hattı, 7 defa açılışının yapılacağı açıklanmasına karşın aradan geçen 15 yılın sonunda 14 Mayıs.2023 tarihinde yapılan Cumhurbaşkanlığı ve Genel Seçimi'nin arifesinde 26 Nisan 2023 tarihinde açılmıştır. 6 yılda biteceği açıklanan, 15 yılda ancak bitirilen YHT tren hattının açılmasından bir yıl sonra 4 Mayıs 2024 itibarıyla Sivas-İstanbul arasında aktarmasız seferler başlamıştır. Toplam 405 km uzunluğundaki hat kapsamında; 66,1 kilometre uzunluğunda 49 tünel ve 27,4 kilometre uzunluğunda 49 viyadük inşa edilmiştir.

Hattın proje, yapım ve işletilme sürecinde yaşanan pek çok sorunla ilgili yapılan bütün uyarılar bakanlığınız tarafından dikkate alınmamıştır, halen alınmamaktadır. Hat üzerindeki sorunlar güvenlik zafiyetini ortaya koyarken, projedeki güvenlik riskleri gözle görünür bir biçimde ortaya çıkmıştır.

Yapımının devam ettiği 2014 yılında 8 ayrı göçüğün meydana geldiği bu hat üzerinde, şartnameyi sağlamayan bazalt taşının kullanıldığı ve teknik şartnamenin değiştirildiğine yönelik bilgiler bulunmaktadır. TBMM Deprem Komisyonu'nun 16 Mart 2023 tarihli toplantısına davet edilen Ankara Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Yusuf Kağan Kadioğlu, "Özellikle Yozgat ile Sorgun arasına, bir demir ocağından bazalt getirdiler. Taş olabilir ama hiçbir şekilde şartnameyi sağlamıyor" ifadelerini kullanmıştır.

Yine YHT işletmeciliğinde emniyet açısından olması gereken sinyalizasyon sisteminin bir üst devresi olan Avrupa Tren İşletim Sistemi (ETCS), bu projenin erken açılmasından dolayı hattın bir kesiminde henüz devreye girmediğine dair bulgular olduğu belirlemiş, bu durumun beraberinde getirdiği riskler TCDD Demiryolu Emniyeti ve Risk Yönetim Müdürlüğü'nün yazılarında da ifade edilmiştir.

Altyapı, üstyapı ve elektromekanik sistemlerinin dünyadaki benzer hızlı tren hatlarının yapım kriterlerine uygun olarak gerçekleştirilmediği için bu hatta iki kez facianın eşliğinden dönülmüştür. İlk olarak önceki yıl mayıs ayında Yozgat'ın Yerköy ilçesi Sarayköy mevkiinde yoğun yağmurdan dolayı toprak kayması yaşanmış, hat ulaşımına kapatılmıştır. Geçen yıl haziran ayında da yine Yozgat yakınlarında, yoğun yağışın ardından meydana gelen heyelan nedeniyle rayların altı boşalmış, yol kontrolü yapan kılavuz lokomotif raydan çıkmıştır.

Yapım maliyeti 2023 Yatırım Programı'na göre 65 milyar TL'ye dayanmış olan bu hattın test ve devreye alma aşamasına kadar geçen sürede uyarılara karşın hatırlanmayan "iklim değişikliği" ile oluşan risklere yönelik tedbirler, rayların altının boşalması ile hatırlanmıştır.

28 Haziran 2024 tarihinde "Ankara-Sivas Hattında İklim Değişikliğine Bağlı Altyapı İyileştirmesi İşi" adı altında bir ihale gerçekleştirilmiş, 8 Temmuz 2024 tarihinde sonuçlanan bu ihale için 3 milyar 405 milyon TL'lik sözleşme imzalanmıştır. Milyarlık bu ihale Kamu İhale Kanunu'nun 21/B maddesinde düzenlenen "adrese teslim ihale" yöntemi olarak da bilinen

“pazarlık” usulüyle yapılmıştır. Yine 2025 yılı Yatırım Programında da “Ankara-Sivas YHT Kalan İşler” kaleminden bu yıl için 6 milyar 506 milyon 404 bin TL ödenek ayrılmıştır. Ödeneğin 296,4 milyon TL’sinin altyapı, 2,2 milyar TL’sinin üstyapı, 3,9 milyar TL’sinin ise inşaat bakım-onarım işleri için kullanılacağı belirtilmiştir.

Hattın proje ve yapım döneminde Cumhurbaşkanı, görevde olan bakanlar, hizmete açıldığı gün Cumhurbaşkanı Yardımcısı seyahat süresinin “2 saat süreceği” belirtilmiştir. Keza, “iklim değişikliği” ile oluştuğu öne sürülen risklerin devam ettiği 13 Mart 2024 tarihinde güzergah üzerindeki Akdağmadeni İstasyonu’nun açılışında tarafınızdan Ankara-Sivas seyahat süresini “2 saate”; Ankara-Yozgat arasını da 1 saate ineceği bizzat tarafınızdan da ifade edilmiştir. Aynı gün Sorgun Gar Binası’nın açılış töreninde ise bu kez seyahat süresini “2,5 saat” olarak ifade ederken, hattın açılışının 1. Yılı nedeniyle yaptığınız sosyal medya paylaşımında bu kez Ankara’dan Sivas’a ulaşımının “2 saate indiğini” ifade ettiniz.

Bu kayıtlar halen bakanlığınızın resmi sayfalarında ve sosyal medya hesaplarında durmakta iken, hattın hizmete açılışının üzerinden 2, yapım ihalesinin üzerinden 1 yıldan fazla zaman geçmesine karşın seyahat süresi halen 3.5 saati aşmakta, Kırıkkale-Yozgat arasında tren hızı saatte 30 km’ye kadar düşmektedir.

Hal böyle olunca iktidarınızın “Kara tren gecikir” döneminden ‘hızlı tren yetişir’ dönemine adım attık”, “Türkiye Hızlanıyor” gibi söylemleri ve şahsınızın ulaşım saatlerine ilişkin sözlerinin hiçbirinin gerçek olmadığı, bu hat üzerinde vatandaşlarımızın can güvenliğinin seçim propagandasına alet ettiğiniz ortaya çıkmaktadır.

Ankara-Sivas Hattı’nın sadece iki şehri birbirine bağlayan bir hat olmadığı, bu hattın aynı zamanda Edirne’den Kars’a uzanan Doğu-Batı hızlı demiryolu koridorunun ana omurgası oluşturduğu dikkate alındığında, vatandaşlarımızın can ve mal güvenliği risklerinin oluştuğu, seyahat sürelerinin uzadığı bu hat üzerinde artık bahane üretmeden kapsamlı bir inceleme, değerlendirme yapmak gerekmektedir. Tüm bu bilgiler ışığında;

1. Belirtilen hat üzerinde, hizmete açıldığı günden önergenin yanıtlandığı tarihe kadar “Ankara-Sivas Hattında İklim Değişikliğine Bağlı Altyapı İyileştirmesi İş” dışında bakım, iyileştirme vb. kaç ihale açılmıştır? Her bir ihalenin tarihi, yöntemi ve tutarı nedir?
2. 2025 yılı Yatırım Programında yer alan “Ankara-Sivas YHT Kalan İşler” kaleminden bu yıl için ayrılan ödenek ile yapılan harcamaların içerikleri ve miktarı ne kadardır?
3. Tren ile “Ankara-Sivas arasındaki seyahat süresi 2 saate düşecek” ifadenize karşın seyahat süresinin 3.5 saate uzamasının tam olarak gerekçeleri nelerdir? Gecikmenin sebebi, 15 yılda hala eksikliklerinin ve alınacak tedbirlerin alınmamış olması mıdır?
4. Hat üzerinde bulunan tüneller ve viyadüklerin ve hattın tamamının mevsimsel değişikliklere, yağış ve ısı farklarına vereceği tepkilerin izlenebilmesi için yeterli sayıda deneme seferinin yapılmadığı iddiaları doğru mudur? Bu konuda yapılan denetimler ve sonuçları nelerdir?

5. Hatta uyarılara rağmen alınmayan tedbirler sonucunda meydana gelebilecek bir YHT kazasında kaybedilecek olan hayatların sorumlusu kim olacaktır ve kaybedilen canların hesabını kim verecektir?
6. 2008'de 2 milyar 915 milyon TL maliyet öngörüsüyle yapımına başlanan bu projenin hizmete açıldığı gün itibariyle maliyeti nedir?
7. Seyahat süresiyle ilgili olarak Cumhurbaşkanı'nı, Cumhurbaşkanı Yardımcısı'nı, önceki bakanları ve sizi yanıltanlar kim ya da kimlerdir? Kamuoyunu, dolayısıyla tüm halkı yanlış bilgilendirmesine neden olan bu kişi ya da kişilerle ilgili bugüne kadar yapılan, yapılacak olan bir işlem var mıdır? Yapılmış bir işlem var ise işlemin içeriği ve sonucu nedir? İşlem yapılmamış ise yapılacak mıdır? Halka verdiğiniz sözlerin karşılığının olmaması nedeniyle istifa etmeyi düşünüyor musunuz?