

Elektrik Mühendisleri Odası Basın Açıklaması

ULAŞTIRMA BAKANI İSTİFA!

13 Aralık 2018 tarihinde saat 06.36'da Ankara-Konya seferini yapan Yüksek Hızlı Tren'in (YHT) Ankara'da Marşandiz'de karşı yönden gelen kılavuz trenle çarpışması sonrasında 9 yurttaşımız hayatını kaybetmiş, 86 yurttaşımız da yaralanmıştır. Hayatını kaybeden yurttaşlarımızın ailelerine başsağlığı, kazada yaralananlara acil şifalar dileriz.

Kazanın yaşandığı ilk andan itibaren üst birliğimiz TM-MOB ve Odamızın da içinde bulunduğu heyetler tarafından gelişmeler an be an takip edilmiş ve kazanın nedenleri incelenmeye çalışılmıştır. Kazaya yol açan ihmaller dair Odamızın hazırlamaya başladığı teknik rapor kapsamında ilk bulgularımızın kamuoyunu doğru bilgilendirmek düşüncesiyle açıklanması elzem hale gelmiştir.

Kazanın gerçekleştiği gün yaralıların kurtarılması ve hemen ardından başlayan savcılık soruşturması nedeniyle kaza mahalline heyetlerimiz sokulmasa da ilerleyen saatlerde kazaya yol açan ihmaller dizisi daha da belirgin hale gelmeye başlamıştır.

13 Aralık günü saat 06.30'da Ankara Garı'ndan Konya'ya hareket eden YHT seferi, Marşandiz mevkiinde gece boyunca sabaha kadar tren hatlarını kontrol eden kılavuz trenle kafa kafaya çarpışmıştır. Her iki trenin de hareket halinde olması yaşanan faciadaki kayıpların boyutunu artırmıştır.

Odamızın yaptığı incelemeler ve medyaya yansıyan kaza görüntülerinde YHT seferini yapan trenin daha önceden makas değiştirip diğer hatta geçmesi gerekirken yanlış hatta seyir halinde olduğu, kılavuz trenin görevini tamamlayıp depoya giderken karşılaştıkları ve böylece her iki trenin çarpıştığı açıkça görülmektedir. Bu faciaya yol açan önemli neden söz konusu hattaki sinyalizasyon eksikliğidir. Heyetimizin ilk incelemelerine göre kazanın yaşandığı yerin modern raylı ulaşım sistemlerinin en temel bileşeni olan sinyalizasyon sisteminin tamamlanmadan ulaşımın açılması bu faciaya davetiye çıkarmıştır. Makinistlerin ve kontrolle görevli personelin haberleşmelerinin telsiz/telefonla yapılması, raylı ulaşımın insan hatasına açık alanlar yaratmıştır.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın verilerine göre Türkiye'deki 12 bin 534 kilometrelik hattın sadece 5 bin 534 kilometresi sinyalizasyonludur. Geri kalan bölümdeki trafik, merkezden telsiz/telefonla idare edilmektedir. Demiryollarında güvenli ulaşımın sağlanabilmesi için sinyalizasyonun acilen tamamlanması gerekmektedir. Ayrıca kazanın yaşandığı hatta enkaz kaldırma çalışmalarının

tamamlanmasının ardından tren seferleri yeniden başlatılmıştır. Sinyalizasyon eksikliği giderilmeden hattın açılması nedeniyle tehlike devam etmektedir.

Sayıştay'ın Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2017 yılı denetleme raporu da demiryollarında yaşanan zafiyeti açıkça ortaya koymaktadır. Rapora göre Kars-Tiflis Demiryolu'nda maliyetin 2.8 katı fazla ödeme yapılmış, buna rağmen projede belirtilen imalatların önemli bir kısmı sözleşme bedeli doldurulduğu için tamamlanamamış, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon imalatları ise sözleşmeye dahil olmasına rağmen hiç yapılmamıştır. Tüm bu eksikliklere karşın Kars-Tiflis Demiryolu hattı ticarete açılmıştır.

16 Yıllık Ağır Bilanço: Seçim Şovlarına Malzeme Olan Altyapısı Eksik Projeler

TCDD Genel Müdürü'nün geçtiğimiz günlerde TBMM KİT Komisyonu'nda 8 Temmuz'da gerçekleşen ve 25 yurttaşımızın hayatını kaybetmesine neden olan Çorlu Tren Faciası üzerinden yaptığı açıklamaların gerçekle bağdaşmadığı açıkça gözler önüne serilmiştir. Genel Müdür yaptığı açıklamalarda hızlı tren hatlarının tamamının 24 saat kamerayla izlendiğini ve güvenliğin en üst seviyede olduğunu ifade etmiştir. Sinyalizasyona dair bilgi vermeyen Genel Müdür altyapı ve bakım işlemlerine dair yapılan yatırımlardan bahsetmiştir. Oysa dünyadaki raylı ulaşım sistemleri dikkatli incelendiğinde en temel gereksinimin ve olmazsa olmazının sinyalizasyon sistemi olduğu görülmektedir.

AKP'nin 16 yıllık iktidarı boyunca özellikle de seçim dönemlerinde "büyük" projelerini apar topar işletmeye aldığı, bilimi ve teknoloji göz ardı ettiği görülmektedir. Kamunun kaynaklarını sorumsuzca ve ederinin üstünde bedellerle ihale eden siyasal iktidar bilimi ve teknoloji hiçe sayarak, seçim şovlarıyla süslediği projeleri işletmeye almış ve yurttaşlarımızın can ve mal güvenliğini tehlikeye atmıştır. Bu da yetmezmiş gibi yurttaşlarımızın gündelik yaşamlarını direkt ilgilendiren yatırımlarda kesintiye gitmiştir. Diyanet İşleri Başkanlığı'nın 2019 yılı bütçesi 7.7 milyar liradan 12.5 milyar liraya çıkarılarak, yatırımcı bakanlıkların bütçesini de 4'e katlamıştır. Bütçede Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın bütçesi yüzde 56, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın bütçesi ise yüzde 56.5 oranında azaltılmıştır.

AKP iktidarının sicili kabarıktır: Mühendislik hataları ile dolu, kentsel ulaşım ilkelerine aykırı olduğu defalarca bildirilmesine rağmen yerel seçimler öncesi alelacele açılan teleferik ve YHT gibi riski yüksek, mühendislik ve bilimin gereklerinin yerine getirilmesi gereken projelerde, kamunun çıkarlarını değil, rant odaklarının karlarını ve seçimleri kazanmayı hedefleyen yaklaşımlar, yurttaşlarımızın hayatlarını kaybetmesine yol açmaktadır.

13 Aralık'ta yaşanan kazanın asıl sorumlusu olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı ve TCDD Genel Müdürü istifa etmeli, sinyalizasyon başta olmak üzere demiryolu seferlerinin güvenli bir şekilde yapılabilmesi için gereken altyapı eksiklikleri acilen tamamlanmalıdır.

ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI
46. DÖNEM YÖNETİM KURULU
18 Aralık 2018

