

UZUNKÖPRÜ-HALKALI SEFERİNİ YAPAN YOLCU TRENİNİN 8 TEMMUZ 2018 GÜNÜ ÇORLU-SARILAR BÖLGESİNDE RAYDAN ÇIKMASINA İLİŞKİN ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİ DEĞERLENDİRME RAPORU



8 Ağustos 2018 Pazar günü Tekirdağ Çorlu da meydana gelen tren “kazası”nın üzerinden tam bir yıl geçti. Bir dizi ihmal ve en önemlisi kabul edilemez sistem hataları sonucu gerçekleşen bu olayın ayrıntıları bilirkşi raporu, TCDD teftiş heyeti raporu ve TMMOB ye bağlı ilgili odaların yaptığı çalışmalar sonucunda oldukça netleşmiştir.

Kamuoyunun duyarlı kesimlerinin çoğunun bildiği bu hususları kısaca özetlersek,

- Edirne Uzunköprü istasyonundan İstanbul Halkalı’ya doğru sefere başlayan 12703 numaralı yolcu treni saat 17:00 civarında Çorlu ilçesi Sarılar Mahallesi ‘nde raydan çıkmış altı vagonundan beşi devrilmiş, 25 yolcu yaşamını yitirirken 341 yolcu da yaralanmıştır.
- Kazanın nedeni yaşanan şiddetli yağmur neticesinde, kaza mahallinde travers ve rayların altında bulunana en az 30 cm. lik balast tabakasının tamamen sürüklendiği ve tamamen ortadan kaybol kaybolmasıdır.

- Balastın sürüklenmesi sonucu raylar askıda kalmış, tren bu raylardan geçerken sarsılmaya başlamış ve durumu fark eden makinistlerin treni durdurma gayretlerine rağmen trenin son beş vagonu devrilmiştir.
- Trenin kaza sırasındaki hızı 110 km/saat olup hız sınırları içindedir.
- Bilirkişi raporlarına göre Makinistlerin her hangi bir kusuru yoktur.
- Meteoroloji genel müdürlüğünden alınan verilere göre yağışın şiddeti yüksek olmakla birlikte yedi yıl geriye gidildiğinde çok daha yoğun yağışlarla karşılaşıldığı görülmektedir.
- Yağış olayın tek nedeni değildir ama bu olay sonucunda TCDD ile Meteoroloji genel Müdürlüğü arasında herhangi bir protokol olmadığı , TCDD nin kendi bünyesinde de metrolojiden sorumlu bir birim olmadığı anlaşılmaktadır.
- Bilirkişi raporunda normal olarak çalıştığı söylenen menfez muhtemelen 1873 yılından kalma 145 yıllık kagir bir yapıdır.
- Senelik Umimi Muayene raporunda menfezde mutlaka balast tutucu yapılması gerektiği belirlenmiştir.

TCDD **Mecmu Açıklığı 8.00 metreden küçük Köprülerin**
SENELİK UMİMİ MUAYENE RAPORU 7.407

Hatı: SİRKECI-HUDUT

Mikver Km.12	AÇIKLIĞI		Cinsi	MUAYENE NETİCELERİ						Aç kama ve Yapılacak işler
	Menfel	Serbest		Boya İhtiyacı	Taliye temir ihtiyacı	Mesnet durumu	Ayak ve temel arızaları	Mecre durumu	Yol ve yol inşaat malzemesi durumu	
161+663	2.50		Ferbeton					DOLU		Mecre temizliği ve Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
161+968	1.50		Ferbeton							Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
162+4741	1.30		Ferbeton							Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
165+007	2.30		Ferbeton							Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
165+454	1.30		Ferbeton					DOLU		Mecre temizliği ve Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
165+942	2.5		Ferbeton					DOLU		Mecre temizliği ve Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
166+448	2.90		Ferbeton							Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).
167+780	1.00		Ferbeton							Balast tutucu duvar imalatı gerektirir(sag-sol).

Not: Bu listede Yazılı köprüler arasında olup yazılmamış olan diğer köprüler de muayene edilmiş ve iyi durumda oldukları görülmüştür.

Rapor taraflarından tektik ve tasdik edilmiş olup gerekli not alınmıştır

Mayıs 2018 Köprü Mühendisi Bölge Md. 145 Yıl Bak Şefi
 Çetin YILDIRIM Oğkan POLAT

- Bu rapor rağmen menfezde hiçbir çalışma yapılmamıştır.
- DSİ nin yaptığı analizlerde menfez kesitinin 100 yıllık ve 500 yıllık debiyi taşıyabilecek kesit alanına sahip olduğu bildirilmiştir.
- 29.06.2018 tarihinde TCDD İşletmesi Genel Md. TCDD 1. Bölge Md. (Haydarpaşa) Demiryolu Bakım Servis Müdürlüğü'nde Servis Müdürü Vekili olarak görev yapan Mümin Karasu hazırladığı turne raporunda MGM den alınan bilgiler doğrultusunda aşırı yağışların

olabileceğini bu nedenle önlemlerin alınmasını ve Köprü ve Menfezlerdeki tespit edilen aksaklıkların giderilmesini istemiştir.

- TCDD de çalışan eleman sayısı son derece yetersizdir. Bu durum Köprüler Şefi Çetin Yıldırım'ın 11.10.2018 tarihli savunmasında şu şekilde belirtilmektedir :
“ ...2015 yılı Mart ayından beri Köprüler Şefi olarak TCDD'da çalışıyorum.Görev mıntıkam Edirne Kapıkule'den Eskişehir'e kadar yaklaşık 750 km.lik bir hattır. Bunun içerisinde yaklaşık 250 adet köprü 2500 adet menfez ve üst geçit bulunmaktadır.....Sorumlu olduğum mıntıkanın çok geniş olması sebebi ile her yağmur ihbarında benim yaklaşık 250 köprü ve 2500 menfezi kontrol etmem mümkün değildir.”
- Peki bu köprü ve menfezleri kim nasıl kontrol edecektir?

Elektronik algılayıcılar bulunmadığı için Ray Bekçileri. Çorlu hattı boyunca çalışan ray bekçisi sayısı sadece 1 kişidir o da günlerden Pazar olduğu için izinlidir. Yani TCDD nin sürekli hat izleme sistemi ve kontrolü yoktur. Bu kontroller özel donanımlı vagonlarla ama sadece haftada iki kez yapılabilmektedir. Bu konuda elektronik algılayıcılar olsaydı bu “kaza” söz konusu olmazdı evet bu maliyetli bir iştir ama 25 canın ve belki de bundan sonra kaybedilecek canların bedeli olabilir mi ?

- Bilirkişi raporunda yine sayfa 23 de şöyle denmektedir:
“ İdari ve teknik yönetim'de Bilişim Teknolojilerinden yararlanma sınırlıdır.özellikle ,demiryollarının izlenmesinde akıllı sensör teknolojilerinin kullanılması kaçınılmazdır. “
Rapor böyle söylemektedir ama Ankara tren kazasından sonra bırakın akıllı sensörlerle izlemeyi ,Ulaştırma Bakanı ” YHT için sinyalizasyon sistemi şart değildir.” Açıklamasında bulunmuştur. İşte kazaların temel nedeni bu kabul edilemez çağ dışı anlayıştır.
- TCDD de işletmeden sorumlu olan ve onu denetleyen birimler aynı yapı altındadır bu da işletme zaafının en büyük nedenlerinden birisidir. Bilirkişi raporunda şu tespite yer verilmiştir:
“ ...gelişmiş ülkelerde, seyir belgeleme ve onaylama, kalite kontrol yapısı, teknik denetim yapısı gibi hayati unsurlar , ilgili işletmeden bağımsızdır. Dolayısıyla, DDY işletmesi özelinde, böylesi bir yapılaşma, ister istemez sistemin çalışma güvenliğini düşürmektedir.” (bilirkişi raporu s. 22)
- Yine bilirkişi raporunda “ ...iş bilen, işi yapabilen kaliteli teknik personel sayısı yetersiz kalmaktadır. Bu da performans değerini olumsuz etkilemektedir .” denilmektedir.
- **Kanımızca kazanın en önemli nedenlerinden birisi bu teknik personel yetersizliğidir. Evet, ortada bakıma ilişkin, denetime ilişkin, süreç yönetimine ilişkin çok açık mühendislik kusurları vardır ama ortada yeterli mühendis yoktur. Bunun nedeni TCDD üst yönetiminin son yıllarda izlediği personel politikasıdır. Yetenekli mühendisler ayrılmaya adeta zorlanmış onların görevleri ise (kadrolar “ mühendis” yerine “teknik personel “ kavramı altında muğlaklaştırılarak) sanat okulu mezunlarına veya teknikerlere yaptırılmaya başlanmış bunun mümkün olmadığı durumlarda atamalar sürekli olarak vekâleten yapıla gelmiştir.**
- **Bu durum sadece TCDD demir yollarında değil pek çok kurum ve kuruluşta bu şekildedir. Mühendislik hizmetleri itibarsızlaşmakta ve bunun sonucu pek çok iş kazası ve hatalı süreç yönetimi ile karşılaşılmaktadır.**

3.2. İNSAN KAYNAKLARI

a. Personel Sayısı ve Dağılımı

Şirketimizin Genel Müdürlük, Servis Müdürlükleri, İşletme Müdürlükleri ve Merkeze Bağlı Teşkilatlarında 31.12.2017 tarihi itibarıyla 9.377 personeli bulunmaktadır. Personelimizin 176'sı kadrolu memur, 4.996'sı sözleşmeli personel, 3.946'sı daimi işçi, 259'u da geçici işçidir.

Tablo 2 TCDD Taşımacılık AŞ'nin İnsan Kaynakları

PERSONEL SAYISI	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	GEÇİCİ İŞÇİ	TOPLAM
GENEL MÜDÜRLÜK	67	299	0	0	366
SERVIS MÜDÜRLÜKLERİ	89	4.251	3.798	249	8.387
İstanbul	13	490	372	51	926
Ankara	19	1.131	964	56	2.170
İzmir	19	524	450	15	1.008
Sivas	12	468	679	32	1.191
Malatya	6	643	382	39	1.070
Adana	12	709	637	43	1.401
Afyonkarahisar	8	286	314	13	621
İŞLETME MÜDÜRLÜKLERİ	6	321	59	0	386
YHT	4	205	34	0	243
Marmaray	2	116	25	0	143
MERKEZE BAĞLI TEŞKİLLER	14	125	89	10	238
Ankara Demiryol Fabrikası Müdürlüğü	9	52	89	10	160
Araç Teslim Alma Müdürlükleri	3	22	0	0	25
Eskişehir Demiryolu Eğitim ve Sınav Merkezi Müdürlüğü	1	40	0	0	41
Emniyet Yönetim Sistemi Müdürlükleri	1	11	0	0	12
GENEL TOPLAM	176	4.996	3.946	259	9.377

Personelin %37'sinin hizmet süresi 25 yılın üzerinde, %35'i ise 50 yaş ve üzerindedir. Diğer taraftan, personelin %89'u en az lise mezundur. Toplam personelin %97'sini erkekler, %3'unu ise kadınlar oluşturmaktadır.

Tablo 3 Personelin Hizmet Süresine Göre Dağılımı

HİZMET YILI	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	GEÇİCİ İŞÇİ	TOPLAM
0 - 5	2	154	1.011	259	1.426
5 - 10	7	368	1.301	0	1.676
10 - 15	0	514	31	0	545
15 - 20	5	446	412	0	863
20 - 25	19	1.010	342	0	1.371
25 üzeri	143	2.504	849	0	3.496
TOPLAM	176	4.996	3.946	259	9.377



Tablo 4 Personelin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

YAŞ ARALIĞI	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	GEÇİCİ İŞÇİ	TOPLAM
0 - 20	0	0	0	0	0
20 - 30	3	159	862	1	1.025
30 - 40	12	972	1.377	9	2.370
40 - 50	38	1.746	818	101	2.703
50 - 60	84	1.819	873	145	2.921
60 üzeri	39	300	16	3	358
TOPLAM	176	4.996	3.946	259	9.377

Tablo 5 Personelin Eğitim Durumuna Göre Dağılımı

EĞİTİM	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	GEÇİCİ İŞÇİ	TOPLAM
Okur - Yazar	0	0	2	2	4
İlköğretim	0	154	639	234	1.027
Lise	2	1.501	1.431	20	3.004
Yüksekokul	23	1.494	1.728	2	3.247
Lisans	130	1.720	143	1	1.994
Yüksek Lisans	21	77	3	0	101
TOPLAM	176	4.996	3.946	259	9.377

Tablo 6 Personelin Cinsiyete Göre Dağılımı

CİNSİYET	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	GEÇİCİ İŞÇİ	TOPLAM
Erkek	164	4.747	3.926	259	9.096
Kadın	12	249	20	0	281
TOPLAM	176	4.996	3.946	259	9.377

Yukarıda görülen TCDD Taşımacılık AŞ. Nin 2017 çalışma raporu incelendiğinde 176 memura karşılık 4996 sözleşmeli personel çalıştırıldığı görülmektedir.

b. Personel Hareketleri - Atamalar

Tablo 7 Personelin Atanma Nedenleri

ATANMA NEDENİ	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	TOPLAM
Açıktan Atama	0	34	1	35
Özel Kontenjan ile Atama	0	10	1	11
Kurum Dışı Nakil	2	0	0	2
Askerlik Dönüşü	0	0	17	17
Diğer	12	0	3	15
TOPLAM	14	44	22	80

c. Personel Hareketleri - Ayrılmalar

Tablo 8 Personelin Ayrılma Nedenleri

AYIRILMA NEDENİ	MEMUR	SÖZLEŞMELİ	DAİMİ İŞÇİ	TOPLAM
Emekli	13	226	172	411
İstifa	0	9	1	10
Ölüm	1	11	8	20
İHK ile İşten Çıkarma	0	9	6	15
Sözleşme Feshi	0	2	3	5
Kurum Dışı Nakil	2	1	0	3
Askerlik	0	0	62	62
Diğer	0	12	0	12
TOPLAM	16	270	252	538



3.3. ÇEKEN VE ÇEKİLEN ARAÇLAR

a. Çeken Araçlar

2017 yılında çeken araçların faal oranları; elektrikli lokolarda %94, anahat dizelli lokolarda %81, manevra dizelli lokolarda %66, elektrikli dizilerde %90, dizelli dizilerde %71 ve YHT setlerinde %100 olmuştur.

Tablo 9 Çeken Araçların Faal Durumu

ÇEKEN ARAÇ GRUBU	2017	
	Mevcut	Faal Yüzdesi
Dizel Anahat Lokomotif	436	%81
Elektrikli Anahat Lokomotif	125	%94
Manevra Lokomotif	107	%66
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	87	%71
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	115	%90
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	19	%100

Çeken araçların yaşlarına göre dağılımı incelendiğinde %10'u 40 yaşın üzerinde, %33'ü 30-40 yaş arasında, %20'si 20-30 yaş arasında, %8'i 10-20 yaş arasında %29'u ise 10 yaşın altındadır.

Tablo 10 Çeken Araçların Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

ÇEKEN ARAÇ GRUBU	TOPLAM (Adet)	YAŞ GRUPLARI				
		0 - 9	10 - 19	20 - 29	30 - 39	40 +
Dizel Anahat Lokomotif	436	65	44	35	215	77
Elektrikli Anahat Lokomotif	125	80	0	44	1	0
Manevra Lokomotif	107	2	30	42	30	3
Konvansiyonel Dizel Dizi (DMU)	87	43	0	37	0	7
Konvansiyonel Elektrikli Dizi (EMU)	115	51	0	15	49	0
Yüksek Hızlı Tren (YHT)	19	19	0	0	0	0



Yine aynı raporda bir yıl içerisinde 80 yeni personel istihdam edilirken 538 kişi değişik nedenlerle işten ayrılmak zorunda kalmıştır.

PERSONEL MEVCUDU NUMBER OF PERSONNEL											
	Memur Officer		Sözleşmeli Pers. Contractual Pers.		Daimi İşçi Permanent Worker		Geçici İşçi Temporary Worker		Toplam Total		2017-2018 Fark %'si % Rea. Diff. of 2017- 2018
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	
Genel Müdürlük ve Teşkilleri General Directorate and Offices	238	226	1.101	1.160	443	438	34	43	1.816	1.867	3
Bölgeler Regions											
1. 1st	62	61	948	967	573	560	28	41	1.611	1.629	1
2. 2nd	78	88	1.058	1.080	722	718	22	31	1.880	1.917	2
3. 3rd	48	54	813	828	555	554	35	44	1.451	1.480	2
4. 4th	35	39	743	815	626	630	17	35	1.421	1.519	7
5. 5th	39	38	852	886	389	397	126	187	1.406	1.508	7
6. 6th	39	43	904	899	525	533	39	62	1.507	1.537	2
7. 7th	31	34	508	576	459	504	15	21	1.013	1.135	12
YHT Bölge Müdürlüğü HST Region Directorate	10	9	331	318	110	95	0	0	451	422	-6
Bölgeler Toplamı Sum of Regions	342	366	6.157	6.369	3.959	3.991	282	421	10.740	11.147	4
Genel Müdürlük+Bölgeler General Directorate+Regions	580	592	7.258	7.529	4.402	4.429	316	464	12.556	13.014	4
Liman ve Feribot Yönetimi Daire ve Teşkilleri Port and Ferry Management Department and Offices	31	32	459	435	822	752	85	127	1.397	1.346	-4
Genel Toplam General Total	611	624	7.717	7.964	5.224	5.181	401	591	13.953	14.360	3
Toplam İçin. Pay %'si Share of % in Total	4	4	56	56	37	36	3	4	100	100	-

Bilirkişi raporunda sayfa 25 te şöyle denilmektedir:

“ b. Ancak, herhangi bir kişiyi hedef almaksızın, dağılmış ve yıllara sari birikimli sorumluluklar düzeyinde,

- Yeniden yapılanmanın henüz tamamlanmamış olması,
- Mevcut bünyede meteorolojik değerlendirme yapan uzman personel ve idari birimin olmaması,
- TCDD ve meteoroloji Genel müdürlüğü arasında bir koordinasyon yapısının bulunmaması,
- Yeni gelişen hat izleme ve demiryolu yapım teknolojilerinin henüz etkin bir şekilde kullanılmaması,
- Kaliteli personel sayısının yetersiz kalması gibi nedenlerin mevzuattan kaynaklanan eksiklikler olduğu , kazanın meydana gelmesinde Yapısal Organizasyonel ve Yönetim Blogunun kusurlarının bulunmadığı kanaatine varılmıştır .”

Bütün bu eksiklikler Yönetim Blogunun kusuru olmayıp kimin kusurudur? Hat Bakım ve Onarım Memuru Celalleddin Çabuk ‘un mu?

Evet sorunlar yıllara saridir bu doğru ama bundan çıkan sonuç bütün bu yıllarda başta olan üst yönetimlerin sorumlu olduğudur.

Ayrıca hattı seçim yatırımı olarak insan taşımacılığına işlemler tamamlanmadan acilen açan siyasi iktidar tümüyle suçludur.

Yukarıda bahsi geçen Yeniden Yapılanmanın ne olduğuna da kısaca değinmek gerekir.

TCDD yeniden yapılandırma çerçevesinde Alt yapı ve işletme olarak iki ana bölüme ayrılmaktadır. Yatırımlar TCDD tarafından yapılacak ama işletme hızla özelleştirilecektir. Belli bir süredir devam eden bu özelleştirme durumu ciddi bir kaos yaratmıştır. TCDD Genel Müdürlüğü ile TCDD taşımacılık AŞ Genel Müdürlüğü arasında yetki karmaşası söz konusudur. Bilirkişi raporunda bu konu üstü kapalı bir şekilde ele alınmıştır. Ancak bu durum denetimi nasıl olacağı belli olmayan bir süreci de beraberinde getirmiştir. Daha önce bu sistemin İngiltere de devreye alınması ile kazalar hızla artmış ve İngiliz hükümeti özelleştirilen bazı kurumları yeniden kamulaştırmış diğerlerini de ciddi bir denetim içine sokmuştur. Yol yakinken bu özelleştirme hamlesinden acilen vaz geçilmelidir. Yoksa kazaların önü hiçbir şekilde alınamayacaktır.

Bu tespitimiz Çorlu tren “kaza” sından çok kısa süre gerçekleşen Ankara: Hızlı Tren faciası ile doğrulanmıştır. 13 Aralık 2018 de oluşan kazada 9 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. Bu kazanın nedenleri incelendiğinde yine aynı durumla karşılaşmaktadır. YHT hattı sinyalizasyon sistemi tamamlanmadan seçim yatırımı olarak alelacele açılmıştır. Burada da süreçler belirlenmemiş ve tam bir yetki karmaşası yaşanmıştır.

Bu kaza sonucu Ankara Sincan arasında sinyalizasyon sisteminin olmadığı anlaşıldı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan “ Sinyalizasyon sistemi demiryolu işletmeciliği için olmazsa olmaz bir sistem değil.” dedi

Bu noktada Ankara YHT Tren kazasına, ilişkin de bazı değerlendirmeler yapmak gerekmekte.

Bilirkişi raporu sayfa 4 te şöyle denilmekte:

“4.Ankara-Sincan Yüksek Hızlı Tren Hattının Sinyalsiz İşletmeye Açılması

Ankara –Sincan hızlı tren hattında kullanılması planlanan trafik yönetim sistemi ETCS/ERTMS dir. Yolun imalatı vaktinde tamamlanamamış, proje kapsamı bitmemiş ve gerekli zaman tanınmadan işletmeye açılmıştır. Tamamlanamayan kısmın imalatına işletmeye açıldıktan sonra devam edilmiş ve bitirilmiştir. Yol işletmeye açıldığında trafik yönetim sistemi ETMS/ETCS kullanılamayacağından başka bir şekilde trafiğin yönetilmesine gerek duyulmuştur. Ankara-Sincan hızlı tren hattını imalat tamamlanmadan ERTMS/ETCS sistemi gerekleri olmadan işletmeye açtığı için **TCCDD Genel Müdürü İsa APAYDIN kusurludur.**

Kazanın birinci kök nedeni hattın eksikleri olduğu halde açılması diğer bir ifade ile hattın açılması için acele edilmesidir.”

AB standartlarında protokollerin uygulanması gerekirken nasıl oluşturulduğu pek de anlaşılamayan hiçbir ülkede bulunmayan bir Trafik yönetim sistemi kurulmuş ve doğal olarak da bu sistem doğru dürüst çalıştırılamamıştır. Bilirkişi raporunda bu durum şu şekilde ele alınmıştır :

:

“ Kazaya neden olan kusurlar aşağıda 2 ana başlıkta incelenmelidir:

- Trafik Yönetim sisteminin Kurulması

- Kurulan Trafik Yönetim Sisteminin Uygulanması

Kurulan trafik yönetim sisteminin uygulanmasında kazaya neden olan kusurlar kadar, trafik yönetim sistemini kuranların da kusurlu olduğu düşünülmektedir. **Yanlış bir trafik yönetim sisteminin kurulmasının kazanın ikinci kök nedeni olduğu kanaati oluşmuştur.....Yeni kurdukları trafik yönetim sistemi ile ilgili aşağıdaki nedenlerden dolayı TCDD Genel Müdür Yardımcısı Ali İhsan UYGUN , TCDD Genel Müdürlüğü Trafik ve İstasyon Dairesi Başkanı Mükerrerem AYDOĞDU , TCDD Genel Müdürlüğü Trafik ve İstasyon Dairesi Başkanlığı Şube Müdürü Recep KUTLAY kusurludur :**

Yeni kurulan trafik yönetim sistemi (özellikle makasların manuel olduğu) daha önce uygulanan bir sistem değildir. Olası riskleri bilinmemektedir ve literatürde karşılığı yoktur.Yeni kurulan trafik yönetim sisteminin uluslararası düzenlemelerde ve uluslararası demiryolu ağında karşılığı bulunamamıştır. “

Yine bilirkişi raporunda risk analizine de dikkat çekilmektedir.

“.....Risk analizi yapılmadan yeni trafik yönetim sistemi kurulması doğru değildir. ...Diğer bir ifade ile önce risk analizi yapılmalı sonra yeni trafik yönetim sistem, kurulmalıdır. Genel Müdür Yardımcısı Ali İhsan UYGUN ve Daire başkanı Mükerrerem AYDOĞDU risk analizi yapılmasını 8. Bölge Müdürlüğünden istediği için kusurludur. “

Yine burada da özelleştirme ile ilgili bir sorunla karşı karşıya kalınmıştır. Ankara Tren Garı işletmesi .Bu konuda bilir kişi raporunda şu şekilde ele alınmakta :

“Ayrıca ATG’nin ısıtılması ile ilgili problemler olduğu , doğu ciheti çıkış kapılarının aşırı soğuk nedeni ile ATG işletmecisi tarafından kapatılması talep edildiği hususunun , manevraların doğudan batıya kaydırılması kararı üzerinde ne derece etkisi olduğu konusu araştırılmalıdır. YHT’lerin neden Eryaman YHT veya Sincan’dan kaldırılmadığı, çok fazla risk alınarak Ankara YHT Gar kullanıldığı , bu karar üzerinde ATG işletmecisinin etkili olup olmadığı araştırılmalıdır.”

Çorlu Tren kazasında mahkeme bilirkişi raporunu dayanak göstererek TCDD üst yönetimi konusunda kovuşturmaya gerek görmemiştir. Bu kez Ankara tren kazasında bilirkişi raporu Tüm üst düzey TCDD yönetimini ve ilgili bakanı doğrudan kusurlu olarak göstermektedir. Mahkemenin burada takınacağı tutum hepimiz için merak konusudur.

Özetle söylemek gerekirse, her iki tren kazası için tespitlerimiz şunlardır :

- Olayların bir nedeni mühendislerin bulunması gereken süreçlerde yeterli ve yetkin eleman kullanılmamasıdır. Bu durumdan acilen vazgeçilmeli vekâleten atamalar durdurulmalıdır.
- Süreç yönetiminde ciddi karmaşalar mevcuttur. Bunun temel nedeni ise işletmenin özelleştirilme çabalarıdır. TCDD en önemli kamusal alanlardan birisidir ve gerekli önlemler derhal alınmalıdır.

- Süreçler denetimden yoksundur. Gerekli kanun, yönetmelik ve yönergeler acilen çıkarılmalıdır.
- Seçim yatırımları için tamamlanmadan açılan sistemlerin bedelini insanlarımız hayatları ile ödemektedirler. Bu konuda sorumlu siyasi iktidarlardır.
- Bir yandan en son teknoloji ürünü trenler alınırken bir yandan bunların çalıştırılması gerek sistemlere hiç önem verilmemektedir.
- Tüm demir yolları için sinyalizasyon şarttır. Sinyalizasyonun tamamlanması için gereken bütçe ayrılmalı ve sinyalizasyonu olmayan hatlarda tren hızları çok aşağıya çekilmelidir.
- Yıllara sari olması bakımından Pamukova tren kazasından beri gelmiş geçmiş tüm bakanlar ve TCDD st yönetimleri kazaların sorumlusudur. Suç en temel düzeyde çalışan birkaç kişinin üzerine atılıp konu kapatılamaz.
- Bizler bu güne kadar olduğu gibi bundan sonra da kamunun yararına her türlü denetim görevimizi kararlılıkla sürdüreceğiz

ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL şUBE YÖNETİM KURULU