



**B T S**  
**BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI**  
**United Trade Union of Transport Employees**



## **BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI** **ÇORLU TREN KAZASI** **RAPORUDUR**

Uzunköprü Halkalı arasında sefer yapan 12703 sefer sayılı 6 vagonlu yolcu treninin 08.07.2018 tarihinde Tekirdağ ili Çorlu İlçesi Balabanlı Köyü Sarılar mevkiinde kilometre 162 de tüm vagonlarının yoldan çıkması sonucunda 25 yolcu hayatını kaybetmiş 328 yolcu ise yaralanmıştır. Bu olaydan sonra da yurdun çeşitli kesimlerin yağışlar sonucu demiryolunda hasarlar meydana gelmiş, tren seferlerinde aksamalar yaşanmıştır.

27.07.2018 tarihinde saat 17.00 sularında Hereke’de yağış sonucu demiryolu hattı sular altında kalmış ve ulaşım uzun bir süre aksamış, tren seferlerinin bir kısmı iptal edilmiştir. 27.07.2018 tarihinde Hereke’de demiryolu sel suları ile dolarak bir dere görünümü almış tren seferleri bir güne yakın aksamıştır. Bu noktanın yerel halk tarafından “Hereke Şelaleleri” şeklinde adlandırma yapıldığı halde, mühendislik hesaplamaları yapılmadan ya da yapıldı ise uyulmayarak yağmur suyunun demiryolunun altından geçişini kolaylaştıracak menfezin yapılmaması büyük sorumsuzluktur.

28.07.2018 Tarihinde Çerkezköy-Çatalca arası yağış sonucu rayların altı boşalmış üzerinden geçen yük treni makinistlerinin ihbarı ile söz konusu hasarlı kesimin tamiri yapılarak yol hasarı giderilmiştir.

30.07.2018 tarihinde İzmir-Denizli seferini yapan 32707 sefer sayılı yolcu treni Buharkent- Sarayköy arasında yağış nedeniyle yolun altının tamamen boşalması nedeniyle yol askıda kalmış ancak tren makinistlerinin dikkati sayesinde tren olay yerine girmeden durmuş ve olası bir facia önlenmiştir.

31.07.2018 Tarihinde Afyon ili Döğerler istasyonu mevkiinde yağış nedeniyle yolda büyük hasar meydana gelmiş, Pamukkale Ekspresi makinistlerinin dikkati sayesinde deray olayı yaşanmamış, tren kontrollü bir şekilde yola devam ettikten sonra yol trafiğe kapatılmış ve ertesi gün yapılan bakım çalışmasının ardından yol trafiğe açılmıştır.

01.08.2018 tarihinde Polatlı İçciler arasında yağış nedeniyle konvansiyonel yolun altı tamamen boşalmış ancak herhangi bir kazaya neden olmamıştır.

Tekirdağ ili Çorlu İlçesi Balabanlı Köyü Sarılar mevkiinde kilometre 162 de gerek kazanın yaşandığı gece gerekse daha sonra yaptığımız incelemelerde sonucunda, 08.07.2018 tarihinde öğleden sonra yağın yağmur sularının olay yerindeki menfezden yeterince akmaması sonucunda biriken suların, menfez üstü ile demiryolu altında kalan kısımdaki malzemeyi boşaltması sonucu boşluk oluşmuş, ray ve beton traversler boşlukta-askıda kalmıştır.

Klasik bir demiryolu hattı, rayların ve traverslerin oluşturdukları “yol çerçevesi” ile, bu çerçevenin altına döşenmiş balast, balast altı adı verilen kırma taş tabakaları ve bunların altındaki “**altyapı**” adı verilen değişik zemin tabakaları ya da menfez, köprü, viyadük, tünel vb. sanat yapılarından oluşur. Yol çerçevesi ve balast tabakalarına da “**üstyapı**” adı verilmektedir.

Balast tabakaları ile altındaki zemin tabakalarına ya da sanat yapısına “Yol Yatağı Tabakaları (YYT)” adı da verilmektedir. Yol yatağı tabakaları, özellikleri ve kalınlıkları ile, yol mesnet rijitliği, yol geometrisinin ve drenaj sisteminin korunması açısından, yol performansı üzerinde önemli bir rol oynarlar.

**YYT’nin (Yol Yatağı Tabakaları) tasarım kalınlıkları aşağıdaki faktörlere bağlıdır:**

- 1)Altyapıyı oluşturan zeminlerin özgün karakteristikleri (doğal yapısı, taşıma kapasitesi, suya ve dona tepkisi, vb.),
- 2)Bölgenin jeolojik ve hidrojeolojik koşulları,
- 3)Bölgenin iklim koşulları,
- 4)Statik ve dinamik trafik etkileri (Brüt-ton, dingil yükleri, hızlar),

Yol kompozisyonu (Ray kesiti, traverslerin tipi ve aralıkları, vb.). Balast, kırılmış taşlardan oluşturulan ve 20 ile 60 mm boyutları arasındaki danelerle özel granülometrede hazırlanan tabakadır.

**Balast ve altyapı arasında oluşturulan balast altı tabakasının işlevleri şunlardır:**

- a)Rijitliği ayarlayarak yolun taşıma kapasitesini arttırmak ve yukarıdan iletilen yüklerin altyapıya daha iyi dağılımını sağlamak,
- b)Yolun dinamik performansının iyileştirilmesine katkıda bulunmak,
- c)Balast ve altyapı arasında bir filtre görevi yapmak,
- d)Yolu erozyona ve dona karşı korumak,
- e)Yüzeysel suları uzaklaştırmak.

Balast altı tabakası, bir ya da birkaç tabakadan oluşabilir (alt-balast tabakası, dondan koruma tabakası, filtre tabakası). Demiryolu yapısal sistemi, trafik ve iklim etkilerine dayanacak şekilde, yolu ve altyapıyı gelen yüklere karşı korumak, demiryolu taşıtlarının işletme maliyetlerini, yolcuların güvenliğini ve konforunu kabul edilebilir limitlerde tutmak için tasarlanır.

Son günlerde demiryolu hatlarımızda yaşanan sel ve altyapı bozulma olayları gösteriyor ki konvansiyonel hatlar hatta YHT hatları bile inşa edilirken göçme, çökme ve tabaka kayması ve boşalması ile ilgili teknik veriler dikkate alınmamıştır. Kazanın yaşandığı Sarılar mevki *kilometre 162’de de morfolojik, jeolojik, meteorolojik, hidrolojik ve mühendislik parametrelerinin dikkate alınmaması faciaya zemin hazırlamıştır.*

**Küresel ısınma ve iklim değişiklikleri**

T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğü resmi sayfasında bölgeler arası topografik farklılıklar dikkate alınmadan 12 Saatlik periyotta miktara bağlı Meteorolojik Hadiselerin Şiddetlerine Ait Sınıflandırmasında; **Hafif Yağış** 1- 5 mm, **Orta**

**Kuvvette Yağış** 6- 20 mm, **Kuvvetli Yağış** 21- 50 mm, **Çok Kuvvetli Yağış** 51- 75 mm, **Şiddetli Yağış** 76-100 mm, **Aşırı Yağış** 100 mm üzeri olarak ilan edilmiş olduğundan, *kaza bölgesine düşen 32.4 mm yağışın Aşırı Yağış olarak tanımlanması/açıklanması doğru değildir.*

TCDD, Devlet Su İşleri (DSİ) ve Meteoroloji Genel Müdürlükleri ile yaşanan kazadan önce temasa geçmesi gerekirken kazadan sonra Devlet Su İşleri (DSİ) ve Meteoroloji Genel Müdürlüklerinden yağış rejimine ilişkin kısa ve orta vade projeksiyonları, su debileri ve tahminleri istendi. Alınan bu veriler ışığında ülke genelindeki menfezler dahil tüm demiryolu alt yapısı rutin bakımlar dışında masaya yatırılacağı ve gerekli görülen bölgelerde altyapı daha da güçlendirileceği ifade edilmiştir.

NASA uzmanı Dr. Timothy Hall, Türkiye'nin birçok şehrinde son dönemde özellikle İstanbul'da yaşanan dolu, fırtına, sel vakalarını **"Daha çok yaşayacaksınız. Isınmanın etkisi daha çok şehirlerde görülecek, bunun nedeni betonlaşma"** diye yorumladığı günlerde İstanbul'da ardı ardına dört adet inşaatın istinat duvarları ve 3.Havalimanı pisti çökmüştür.

### Demiryolu Hatlarının Durumu

TCDD'nin tren işletmeciliği yaptığı konvansiyonel ana hatların toplamı 9.023 kilometredir. Demiryolu hatlarının % 44 Sinyal sistemi ile yönetilmektedir.

### KURPLAR

Kurp Yarıçapı (Metre)	Adet	Uzunluk (km)	Tümü İçinde %
0-200	52	13	0,1
200-500	6.174	1.921	21,3
501-1000	3.235	1.296	14,4
1001-1500	703	299	3,3
1501-2000	586	248	2,7
2000'den büyük	634	240	2,7
Düz yol	-	5.006	55,5
<b>TOPLAM</b>	<b>11.384</b>	<b>9.023</b>	<b>100</b>

Demiryolu konvansiyonel hatlarının %35,8 deki kurp yarıçapları 1000 metrenin altındadır (3.230 km),

### EĞİMLER (Rampalar)

Eğim (Binde)	Uzunluk (km)	Tüm İçinde (%)
0	1.121	12
1,0-5,0	3.608	40
5,1-10,0	1.776	20
10,1-15,0	1.536	17
15,1-20,0	637	7
20,1-	345	4
<b>TOPLAM</b>	<b>9.023</b>	<b>100</b>

Demiryolu hatlarının %28'inde eğim binde 10'un üzerindedir (2.518 km),

### KÖPRÜ- MENFEZ İNŞA ÇEŞİTLERİ

Köprü ve Menfez Çeşitleri	Adet	Uzunluk (metre)	Tüm İçinde %
Çelik	901	25.784	28
Betonarme	12.385	40.671	45
Kargir Kemer	12.201	24.593	27
<b>TOPLAM</b>	<b>25.487</b>	<b>91.048</b>	<b>100</b>

Demiryolu hatlarındaki köprü ve menfezlerin %82'si 27'si ton kargir/kemer şeklindedir.

### KÖPRÜ-MENFEZ YAŞLARI

Yaş	Adet	Uzunluk (metre)	Tüm İçinde %
0-10	1.551	7.409	8
11-30	813	4.992	6
31-50	1.406	9.504	10
51-100	16.801	54.353	60
101- +	4.916	14.790	16
<b>TOPLAM</b>	<b>25.487</b>	<b>91.048</b>	<b>100</b>

Demiryolu hatlarındaki köprü ve menfezlerin %60'ı 50 yaşın, %16'sı ise 100 yaşın üzerindedir.

### TRAVERS TİPLERİ

Travers Tipleri	Uzunluk (km)	Tümü İçinde %
Çelik	64	1
Ahşap	324	3
Beton	8.635	96
<b>TOPLAM</b>	<b>9.023</b>	<b>100</b>

Demiryolu hatlarının %96'sı beton traversle döşelidir.

### RAY TİPLERİ

Ray Tipleri	Uzunluk (km)	Tümü İçinde %
49.05 kg/m'den az	274	3
49.05 kg/m	4.213	47
60 kg/m	4.536	50
<b>TOPLAM</b>	<b>9.023</b>	<b>100</b>

9.023 metre olan konvansiyonel demiryolu hatlardaki rayların %50'si (4487 metre) 60 kg/m altındadır.

### RAYLARIN YAŞLARI

Ray Yaş Grupları	Uzunluk (km)	Tümü İçinde %
0-10	5.952	66
10-20	1.303	14
20'den büyük	1.768	20
<b>TOPLAM</b>	<b>9.023</b>	<b>100</b>

Rayların %80'i 20 yaş grubu içinde olsa da %50'sinin (4487 metre) 60 kg/m altında olması, küçük yarıçaplı kurpların, eğimlerin ortadan kaldırılamaması, mevcut geometrik

özelliklerinin iyileştirilmemesi, demiryolu hatlarının tamamında dingil basıncının minimum 22,5 tona çıkarılmaması hat kapasitesini ve verimliliği artırmanın, taşıma maliyetlerini ve tehirleri azaltmanın önünde engel teşkil etmekte olduğu gibi kazalara da davetiye çıkarmaktadır.

Keza facianın yaşandığı Çorlu İlçesi Balabanlı Köyü Sarılar mevkiinde kilometre 162 deki menfez kargir kemer tipi olup yaşı da 101 üzerindedir.

## **SERBESTLEŞME/ÖZELLEŞTİRME PERSONEL DURUMU**

1945 yılında Amerikan Ulaştırma Bakanının ülkemize gelerek demiryolları için bir rapor hazırlaması (Hillts Raporu) sonucu ulaşım tercihi karayolundan yana kaydırılmış ve o tarihten sonra demiryollarının ulaşımdaki payı sistematik bir şekilde geriletilmiştir. TCDD'nin faaliyet dışı giderlerinin (faiz borcu) artması ve gelir gider dengesinin giderek bozulması üzerine 1995 yılında bu sefer Demiryollarının Yeniden Yapılanması adı altında Dünya bankası finansmanı ile BoozAllen & Hamilton firması raporu uygulamaya konulmuştur. Raporda personel sayısının %50 düşürülmesi elektrikli tren işletmeciliğinden vaz geçilip dizel işletmeciliğine geçilmesi, prestij trenleri dışında tren işletilmemesi tavsiye edilmiştir. Tavsiye üzerine 2004 yılında sendikamızın ve bilim adamlarının itirazlarına kulak tıkanarak Ankara İstanbul arasında prestij treni olarak çalıştırılan **Hızlandırılmış Tren 41 vatandaşın canına mal olmuştur**. 2000 yılındaki Canac raporunda da istasyon, atölye, fabrikaların kapatılması, asli olmayan faaliyetlerin tasfiyesi, personel sayısının azaltılarak esnek ve güvencesiz çalışma koşullarının uygulamaya sokulması önerilmiştir.

Gerek raporlarda önerilen yeniden yapılanma gerekse AB uyum sözleşmelerindeki demiryolu işletmeciliğinin rekabete açılması şartlarını yerine getirmek için 1 Mayıs 2013 tarihinde 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi yasası çıkarılarak demiryollarında özelleştirme parçalanma süreci başlatılmıştır. Bu yasa ile demiryollarının yapısı değiştirilmiş ve kamu hizmeti statüsünden kar eden kurum (KİT) statüsüne girmiştir.

TCDD; 2003 yılında 35.853 personel ile faaliyetlerini sürdürürken 2016 yılında 28.146'ya 2017 yılında ise 17.747'ye düşmüştür. Personel sayısı azaltılırken teknolojiye ve bilime yatırım yapılması gerekirken bütçeden ayrılan kaynakların aslan payı YHT yatırımlarına ayrılarak konvansiyonel hatlara üvey evlat muamelesi yapılmıştır.

## **YOL BEKÇİLİĞİ –YOL DENETİMİ**

TCDD istihdam edilen personel sayısının azaltılması sonucu 9.023 kilometre olan konvansiyonel hatlarda yaya olarak yol kontrolü yapan YOL BEKÇİSİ unvanlı çalışan sayısı 39'a düşmüştür. Kapıkule Eskişehir arası demiryolu hatlarında ise YOL BEKÇİSİ unvanlı çalışan sayısı sadece 5'tir. YOL BEKÇİSİ açığı yalnızca tehlikeli hat kesimlerinde personel görevlendirilerek, ya da ihtiyaç halinde yol işçilerinden takviye yapılarak çözülmeye çalışılmaktadır. Birçok fuzuli harcamalar yapılırken işçilerin tatil günlerinde mesai ücreti zamlı olduğu için tasarruf etmek amacı ile tatil günlerinde Yol İşçileri yaya yol denetimine çıkartılmamaktadır. Çorlu İlçesi Balabanlı Köyü Sarılar mevkiinde kilometre 162 de meydana gelen kaza da tatil gününde olduğu için yaya olarak demiryolu kontrolü yapılamamıştır. Özetle yol güvenliğinin sağlanması konusunda günümüz teknolojik sistemleri

kullanılmamıştır. Yol kontrolü insan eliyle sağlanması ise zaten sayılarının az olması bir yana olsa bile yeterli olmayacaktır.

ekap ihale arama

İhale Yılı: 2018 | İhale Sayı: 293539 | Yasa Kapsamı: 4/54 kapsamında | Filtreleri Temizle

Excel'e Aktar | İhale Tarihi (En yeni)

İhale İçinde geçen ihaleler: 293539

Filtrele

İhale Başlangıç: İhale Bitiş: İhale Durumu: İdarenin İli: İlan Süresi: İdare Ara... (il seçip sonucu kısabiliriz): Üst İdare Ara: En Üst İdareler: Çerçeve Anlaşma Kapsamında: E-İhale: İhale Usulü: 4734 Kapsamında: + Bunu Ekle

2018/293539  
Yapım - Açık  
İhale İptal Edilmiş

14 Demiryolu Bakım Müdürlüğü Mıntıkası Halkalı Muratlı Arası Menfez Bakım Ve Taş Duvar İşleri  
T.C. DEVLET DEMİRYOLLARI İŞLETMESİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ(TCDD) 1. BÖLGE MALZEME MÜDÜRLÜĞÜ

İSTANBUL - 05.07.2018 14:30

İhale Bilgileri | İdare Bilgileri | İşlemler | İlan Bilgileri

İhale Kayıt No	2018/293539
İhale Acı	14 Demiryolu Bakım Müdürlüğü Mıntıkası Halkalı Muratlı Arası Menfez Bakım Ve Taş Duvar İşleri
İhale Türü - Usulu	Yapım - Açık Kısmi Teklif Verilemez
İhale Oran Koşulları (OKAS)	452301201, 452304100
İhale Oran Tarihi	07.06.2018
İlanın Şekli	İhale İlanı
İşin Yapılacağı Yer	14 DBM MINTIKASI(HALKALI MURATLI ARASI)
İhale Yeri - Tarihi - Saati	TCDD 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ GAR BİNASI İHALE KOMİSYON ŞEFLİĞİ KAT:3 NO:315 HAYDARPAŞA KADIKÖY/İSTANBUL - 06.07.2018 14:30
İhale Durumu	İhale İptal Edilmiş
İptal Nedeni	Diğer - Ödenek tahsis emri çıkmadığından
İptal Tarihi	20.06.2018

Kayıt Sırası

TCDD Köprü Ekip Şeflerinin ve Yol Bakım Onarım Şeflerinin Mayıs 2018 ayında yaptıkları turne denetimleri sonucunda tanzim ettikleri raporda kazanın meydana geldiği menfezde ray ve traversten oluşan çerçevenin altındaki altyapıyı korumak amacı ile istinat duvarı yapılması gerektiğinin bildirilmesi üzerine 14 Demiryolu Bakım Müdürlüğü mıntıkasında menfezlerin sel ve diğer dış etkenlere karşı korunmasını sağlamak için TCDD 1. Bölge Malzeme Müdürlüğü tarafından 018/293539 ihale kodu ile 07.06.2018 tarihinde ihale açılmıştır. Ödenek tahsis emri çıkmadığından ihale kazadan 18 gün önce **20.06.2018** tarihinde iptal edilmiştir.

İhale Kayıt Numarası : 2018/377354

1-İdarenin

a) Adresi : Gar Binası 3.Kat Komisyon Bürosu 4 34716 Haydarpaşa KADIKÖY İSTANBUL

b) Telefon ve faks numarası : 2163378214 – 2163378214

c) Elektronik Posta Adresi : 1bolgealimsatim@tcdd.gov.tr

ç) İhale dokümanının görülebileceği internet adresi : <https://ekap.kik.gov.tr/EK>

2-İhale konusu yapım işinin

a) Niteliği, türü ve miktarı :  
13 Kalem Menfez Bakım İşİ

Ayrıntılı bilgiye EKAP'ta yer alan ihale dokümanı içinde bulunan idari şartnameden ulaşılabilir.

b) Yapılacağı yer : 14 DBM MINTIKASI(HALKALI-MURATLI ARASI)

c) İşe başlama tarihi : Sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren 15 gün içinde yer teslimi yapılarak işe başlanacaktır.

ç) İşin süresi : Yer tesliminden itibaren 300 (üç yüz) takvim günüdür.

3- İhalenin

a) Yapılacağı yer : TCDD 1. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ GAR BİNASI İHALE KOMİSYON ŞEFLİĞİ KAT:3 NO:315 HAYDARPAŞA KADIKÖY/İSTANBUL

b) Tarihi ve saati : 16.08.2018 – 14:00

TCDD, kazadan 17 gün sonra, iptal edilen ihalenin yenilenmesine onay ve ödenek verdi. Verilen ihale ilanına göre, 16 Ağustos 2018 tarihinde iptal edilen ihale yenilenecektir.

2018 Yılı Yatırım Programı'na göre, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yatırımları arasında bu yıl en yüksek tutar 10 milyar 776 milyon 304 bin lirayla demiryolu ulaştırmasına ayrılmışken Halkalı Muratlı arası menfezlerin bakım ve onarımı için açılan ilk ihalenin kazadan 17 gün önce ödenek yetersizliği nedeni ile iptal edilmesine karar veren TCDD Bürokratları kazanın yaşanmasına zemin hazırlamışlardır.

## KAZA OLAY İSTATİSTİĞİ

OLAY	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL	YIL
	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1979	1980	1981	1982	1983	1997	1998
ÇARPIŞMA	118	120	129	270	118	88	101	107	90	77	54	59	25	27
TREN VEYA VAGON KAÇMASI	30	35	30	43	27	12	18	35	35	31	17	42	12	9
KARŞILAŞMA	24	18	16	15	8	8	13	26	4	3	4	5	7	11
DERAY	779	811	682	724	611	724	691	690	697	755	737	801	480	437
YANGIN	132	68	100	89	54	55	83	115	89	65	65	46	18	21
HIRSİZLİK VE YANKESECİLİK	299	176	187	251	201	160	116	158	115	74	37	48	6	4

1971 ile 1998 yılları arasındaki demiryolları kaza istatistiğine baktığımızda işletim sistemine yönelik yapılan yatırımlar (sinyalizasyon, çift hat, telsiz) sonucu çarpışma olayları %75 oranında azalmış, büyük ölçüde demiryolu hatlarının yeterince yenilenmemesinden kaynaklı deray olayları ise ancak %50 oranında düşmüştür.

1971 ile 1983 yılları arasında TCDD'de meydana gelen büyük kazalar sonrası yapılan idari soruşturmalarda işletmecilikle ilgili servislerde çalışanlar arasında kimlerin sorumlu tutulduğuna yönelik bir istatistik çıkardığımızda;

Yol Servis personeli içinde en üst derecede Kısım Şefi unvanı sorumlu tutularak uyarma verilmiştir. Cer Servis personeli içinde ise en üst derecede Makinist unvanı sorumlu tutulmuş ve 4 makinist geçici, 11 makinist kesin işten çıkartılmış, 1 makinistte sıhhi kurula gönderilmiştir. Hareket Servis personeli içinde ise en üst derecede Baş Dispeçer sorumlu görülmüş ve uyarı verilmiştir. 1 Hareket Memuru geçici, 8 Hareket Memuru ile 1 İstasyon Şefi kesin işten çıkartılmıştır.

Meydana gelen 7 olayda sorumlu görülenler vefat ettiğinden ceza verilememiş, 47 olay sebebi teknik neden olarak kayıtlara geçmiş, 36 olay malzeme yorgunluğu gerekçe gösterilmiş. 4 olay nedeni bulunamadı diye raporlanmış, 9 olay ise “tabii afet” olarak tanımlanmıştır. Verilen rakamlar ve istatistiğin tamamında da görüleceği üzere kazalarda sorumlu tutulanlar genellikle taşrada alt birimlerde görev yapan demiryolu emekçileri olmuştur.

Yeni yılları kapsayan bu türden bir istatistik olmamakla birlikte yaşanan son olaylar sonrası yürütülen idari ve adli yargılamalarda Bakanlık ve Genel Müdürlük bürokratlarına

Unvan	Uyarma	Kınama	Aylıktan kesme Terfi	Geçici işten çıkarma	İşten çıkarma	Sihhi kurul	Sorumlu görülen vefat etti	Tabii afet	Teknik neden	Malzeme yorgunluğu	Nedeni Bilinmeyen
Poz Şefi		1					7	9	47	36	4
Şube şefi											
Kısım şefi	2										
Takım çavuşu		2	2								
Yol Bekçisi		1									
Geçit Bekçisi		1									
Tren şefi	14	13	57	6							
Gardfren	12	12	33								
Makinist	13	19	54	4	11	1					
Yrd. Makinist Ateşçi	8	9	23								
Revizör	6	4	1								
Gar Şefi	1	2	1								
İstasyon şefi		2	6		1						
Hareket Memuru	7	6	27	1	8						
Baş Dispeçer	1										
Dispeçer	2		1								
Makasçı- Manevracı Baş Manevracı	6	11	42	4							
Bagaj Kondüktörü	1										

dokunul(a)mamıştır. 41 kişinin hayatına mal olan Pamukova Hızlandırılmış Tren kazasında mahkemenin atadığı bilirkişi raporlarına göre 8/4 kusurlu olan TCDD'nin bürokratlarının yargılanmasına izin verilmemiştir. Keza 9 kişinin hayatını kaybettiği Kütahya'daki Pamukkale Ekspresinin derayında Kısım Şefi yargılanıp hapis cezası almasına rağmen standart dışı rayları ithal edenlere dokunul(a)mamıştır.

08.07.2018 tarihinde Uzunköprü Halkalı arasında sefer yapan 12703 sefer sayılı 6 vagon dan oluşan yolcu treninin, Tekirdağ ili Çorlu İlçesi Balabanlı Köyü Sarılar mevkiinde kilometre 162 de tüm vagonlarının yoldan çıkması sonucunda 25 yolcu hayatını kaybetmesi olayından sonra yukarıda örneklerini verdiğimiz geçmiş yıllardaki kaza ve olaylarda yaşandığı gibi öncelikle demiryolu ulaşımında karar vericilerin emirler ve talimatları doğrultusunda görev yapan alt kademe çalışanlardan 14 Yol Bakım Onarım Müdürü, Yol Bakım Onarım Şefi, Yol Çavuşu ve Trenin Makinistleri gözaltına alınarak sorgulanmışlardır.



## SİYASİ KADROLAŞMA LİYAKATSIZ ATAMALAR

Kurum özellikle son 20 yıl içinde en alt kademesine kadar siyasi müdahaleye uğramış yandaşlık bakışı ile uzmanlık, liyakat ve bilgi isteyen kurum atamaları İKTİDAR yandaşlığı esas alınarak yapılmıştır.

Özellikle bilgi birikim ve tecrübe gösterilmesinin bir kat daha önem taşıdığı demiryollarında bu durum daha bir hassasiyet taşımaktadır. Kurumların işleyişinde atamalarda olması gereken liyakat ve eğitim ölçüsü bir kenara bırakılarak yapılan her türlü atama ya da görevlendirme, kurumda iş barışını bozduğu gibi görevlerin tam olarak yerine getirilmesini de engellemekte, zaman zaman istenmeyen olayların yaşanmasına da neden olmaktadır.

TCDD Görevde Yükselme/Unvan değişikliği yazılı sınavı ardından yazılıda başarılı olanlar için yapılacak **Mülakat Sınavının** siyasi kadrolaşmanın bir hamlesi olmaması için mutlaka kaldırılması, kaldırılmıncaya kadarda mülakat sınavını fiilen etkisiz kılacak uygulamaya devam edilmelidir

TCDD Yönetim Kurulu kararı ile yürürlüğe konulan TCDD Görevde Yükselme Yönergesine göre yeterli şartları taşımayan, dolayısıyla sınavlara dahi giremeyen bir kişinin 1. Bölge Yol Bakım ve Onarım Servis Müdürlüğü görevine vekil olarak atamıştır. Bu ve bu durumdaki yönetmeliklere aykırı görevlendirilmelerin güvenli ve emniyetli bir demiryolu ulaştırmasının sağlanmasında yetersiz kalacağı düşüncesiyle bu görevlendirmelerin derhal sonlandırılmasını içeren yazılı uyarımızı "**Kariyer ve Liyakati Yok Sayan Atamalara Son Verin**" başlığıyla 26.04.2018 tarihinde yapmıştık.

## AYRI MÜHENDİSLİK BİLİMİ GEREKTİREN SERVİSLERİN TEK ÇATI ALTINDA TOPLANMASI

TCDD'nin yeniden yapılandırılması isimli tasfiye ve özelleştirme planı kapsamında 2013 yılında 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" çıkarılmış ve ardından çeşitli düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Bu kapsamda Yol ve Tesisler Dairesi Başkanlıkları ile bağlı taşra teşkilatları kapatılmış ve buradaki işyerleri ve personel, yeni kurulan Demiryolu Bakım Dairesi Başkanlığına idari yönden devredilmiştir.

6461 sayılı "Türkiye demiryolu ulaştırmasının serbestleştirilmesi hakkındaki kanun" ve buna dayanarak yapılan bu düzenlemeleri yeniden yapılanmayı gerekçe gösterilmesi kabul edilebilir bir değer değildir. Bu kanunun çıkartılmasındaki amaç TCDD'nin; TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. şeklinde hizmetlerinin ikiye bölünmesi ile ilgilidir. TCDD bünyesindeki eski adları **Tesisler Dairesi** ile **Yol Dairesi** olan, iki ayrı Mühendislik (İnşaat Mühendisliği, Elektrik Mühendisliği<elektrik, Elektrifikasyon ve Telekomünikasyon>) bilgi ve birikimi gerektiren birimlerin, Yol Dairesi teşkilatının yönetimi altında "Demiryolu Bakım Dairesi" adı altında birleştirilmesi ile hiçbir alakası yoktur.

Yapılan birleştirme ve yapılmak istenen görev tanımı düzenlemeleri, mühendislerle ilgili TUM mevzuata da aykırıdır. Gerek 11.11.1989 tarihinde 20339 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren, özellikle elektrik mühendisleriyle ilgili "Elektrik İle İlgili Fen Adamlarının Yetki, Görev Ve Sorumlulukları Hakkındaki Yönetmelik", 24/1/1992 tarih ve 21121 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren "Ziraat Mühendislerinin Görev Ve Yetkilerine İlişkin Tüzük", özellikle inşaat mühendislerinin muhatap olduğu "Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliği", "Bayındırlık İşleri Kontrol Yönetmeliği", Harita(Jeodezi ve

Fotogrametri Mühendisliği), Jeoloji Mühendisinin görevlerinin yer aldığı mevzuat ve diğer mühendislik alanlarının kendi iç mevzuatına göre, mühendisler akademik alanlarının ve mevzuatın dışında hiçbir işte çalıştırılmazlar.

Ancak TCDD, bu hukuk dışı birleştirme işlemi ile hedeflediği, mühendis unvanlı personele de, birbirinden farklı mühendislik alanların işlerini yaptırmak olup, bu durum alenen kanunları çiğnemek anlamına gelmektedir. Teknisyen, Tekniker, Yüksek Tekniker unvanlarında yer alan personel de aynı hukuk dışı işleme tabidir.

Demiryollarında son yıllarda bu tip mevzuat ihlalleri yüzünden, iş kazalarında artış gözlemlenmekte, bu kazaların önemli bir bölümü ÖLÜMLE sonuçlanmaktadır. 11 Ocak 2018 tarihinde Mandıra istasyonu trafosunda ehliyetsiz işçinin yüksek gerilime kapılarak vefat etmesi bu kuralsız çalışmanın/çalıştırmanın liyakatsiz ehliyetsiz görevlendirmelerin bir sonucudur. Personele bu şekilde, bilmediği, yeterliliği bulunmayan ve fiziken yapamayacağı işlerin yüklenmesi suretiyle, yeni iş kazalarının doğacağı ortadadır. “ birçok işi az personelle personele yaptırma” hedefinde kamu yararı bulunmadığı gibi işçinin can güvenliğini de tehlikeye atmaktadır.

Tehlikeli sonuçlar doğuran bu durum üzerine tesisler şefi, tekniker, teknisyen ve sürveyan ünvanlı personel TCDD Genel Müdürlüğüne dilekçe ile başvurarak Yol ve Tesisler Dairelerinin birleştirme işleminin iptalini talep etmişlerdir.

Demiryolu emekçilerinin bu talebi TCDD Genel Müdürlüğü tarafından kabul görmemesi üzerine Yol Dairesi Başkanlığı ile Tesisler Dairesi Başkanlığının birleştirilmesine dair idari işlemin ve bağlı diğer işlemlerin iptali talebiyle sendikamız tarafından dava açılmıştır.

## **SONUÇ ve ÖNERİLERİMİZ**

- Teknolojik yenilenme, kontrol ve denetim sağlanmadan TCDD personel sayısının hızla azaltılması, özelleştirme ve taşeronlaştırma, ihale usulü işlerin yürütülmesi olayların ve kazaların esas etkenlerden biridir. TCDD’de yol yenileme, bakım ve onarım hizmetlerinin büyük bir kısmının özelleştirilmesi, taşeronlar eliyle yürütülmesi, taşeronların kar hırsı nedeni ile bilimden teknolojiye uzak maliyet düşürücü standartlar dışında malzeme kullanması gibi birçok faktör dikkate alındığında özelleştirmenin olaylarda önemli bir etken olduğu görülmektedir. Özelleştirmelere ve taşeron sistemine son verilmelidir. Demiryolu ulaşımı belli bir birikim ve tecrübe ve mühendislik bilgisi isteyen bir iş kolu olup TCDD kendi personeli ve kendi araç gereçleri ile yol bakım onarım ve yenileme çalışmalarını yürütmelidir. **Demiryollarındaki özelleştirme tüm sonuç ve işlemleri ile iptal edilmelidir.**
- Sonuçları ile iş kazalarına yol açan iş barışını bozan esnek çalışmayı dayatan TCDD Yol Dairesi Başkanlığı ile Tesisler Dairesi Başkanlığının birleştirilmesine dair idari işlem yargının vereceği karar beklenmeden biran önce iptal edilmelidir.
- Yandaş sendikanın örgütlenmede koz olarak kullanılmasına yarayan liyakatsiz atamalar ve geçici/vekalet görevlendirmeler personel üzerinde ciddi huzursuzluklara yol açmakta; personelin iş olan konsantrasyonunu düşürmekte, işe bağlılığını ve verimliliğini olumsuz etkilemektedir. Bununla birlikte işçi ve iş güvenliğini tehlikeye atmakta kazaların yaşanmasına neden olmaktadır. **TCDD’de liyakatsiz atamalara ve vekalet görevlendirmelere son verilmelidir. Bu güne kadar yapılanlarda derhal iptal edilmelidir.**

- TCDD'ye son yıllarda çok sayıda genç mühendis alınmıştır. İhale şartnamelerin hazırlanmasında, ihalenin kontrol heyetlerinde ve iş bitiminde teslim alma heyetlerinde büyük bir oranda mühendisler görevlendirilmektedir. **Demiryollarında iş güvenliğini trafik emniyetini tehlikeye sokulmaması için, zaman zaman mühendislere mobbing (araştırmalara göre kadınların, genç işçilerin ve yaşlı çalışanların hedef alınma riski daha yüksektir ) uygulanarak şartnameye ve hukuka uygun olmayan bir kısım işlemlere imza attırılmasına bir son verilmelidir.**
- Bütçeden TCDD'ye ayrılan kaynaklar konvansiyonel ve YHT hatları arasında eşit olarak yatırım ve yenilemeye ayrılmalıdır. Bilimin ve teknolojinin olanakları kullanılarak hat kesimlerinin özellikle kritik hat kesimlerinin kontrolleri sağlanmalıdır.
- Kazalarda onlarca insan hayatını kaybetmektedir. En temel hak olan yaşam hakkının korunması yükümlülüğü Devlete/TCDD'ye düşmektedir. Devlet/TCDD bu sorumluluk altında demiryolu taşımadığının planlamalı bu uygun politikalar üretmelidir.
- Kazaları doğal afetlere bağlamamak doğal afetler karşısında çaresiz kalmamak için sendikamızın, bilim insanlarının ve Meslek Odalarını görüş ve önerileri dikkate alınmalıdır. Mühendislik bilimi yok sayılmamalıdır.
- TC Orman ve Su İşleri Bakanlığı Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün anlık, saatlik, günlük, haftalık ve aylık tahminleri ile geçmiş yıl istatistikleri gelecek yıllara yönelik tahmin verileri takip edilerek önlemler alınmalı, demiryolu ve demiryolu sanat yapıları bu verileri baz alarak yapılacak hesaplamalara göre inşa edilmeli ve kontrol edilmelidir.
- TCDD Emniyet Yönetim Sistemi birimi tarafından emniyetli bir demiryolu ulaşımı için alt ve üst yapı sistemleri hakkında gerekli denetimleri yapmalı ve gereken önermeleri TCDD'ye bildirmeli, bu tespit ve önermeler de sendikamızla paylaşmalıdır.

**BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI  
GENEL MERKEZİ**