

**TCDD yöneticilerinin hala bilimsellikten uzak davranışları karşısında; kazada yakınlarını yitiren ve yaralanan yurttaşlarımızın yargı yoluna giderek, sorumlulardan hesap sormaları gerekmektedir. Toplumsal sorumluluğumuz gereği oda olarak bu konuda her türlü yardımda bulunmaya çalışacağız.**

## **HIZLANDIRILMIŞ KAZA,HIZLANDIRILMIŞ RAPORLAR**

22 Temmuz 2004 tarihinde İstanbul'dan Ankara seferini yapmakta olan Yakup Kadri KARAOSMANOĞLU adlı yolcu treni Sakarya'nın Pamukova ilçesi Mekece Köyü'nü 2 km geçtikten sonra kazaya uğradı.

Toplumsal bir sürecin tehlikeli boyutlara varması olarak değerlendirdiğimiz, bu konunun mesleğimiz açısından bir bağlantısı olmasının yanında, içerisinde bir fiil çalıştığımız konum nedeniyle ele almayı gerekli bulmaktayız. Elde edilen verilerin kamuoyu ve meslektaşlarımızla paylaşılması gerekliliğinden, konu ile ilgili gelişmeleri,kazayı hazırlayan nedenleri, hazırlanan değerlendirme raporlarını kısaca paylaşmaya çalışacağız.

Kaza kamuoyunda büyük yankı uyandırdı. Çünkü Ankara İstanbul arası demiryolu yolculuk süresini kısaltılması amacıyla "Hızlandırılmış Tren" adı altında büyük kampanyalarla, Başbakanın çaldığı düdükle seferlerine başlamıştı. Ancak seferlerin başlamasıyla da çeşitli bilim çevrelerinden ve meslek odalarından uyarılar da gelmeye başladı. "Uyarılar dikkate alınmış, her türlü değerlendirme yapılmış, altyapı çalışmaları tamamlanmış" gibi kamuoyuna yanıltıcı bilgi verildi. Güvenli ve hızlı yolculuğa özlem duyan bir çok yurttaşımız, bu seferleri kullanmaya başladı. Ancak bir kez sefer yapan yolcular, yakınlarını ve çevresini bu trenleri kullanmamaları konusunda uyardı. Konu kamuoyunda kendiliğinden tartışılmaya başlandı. Kazanın oluşmasıyla da birden gündeme oturdu. Trenin kazaya uğramasıyla kısa sürede yetkililer tarafından çeşitli açıklamalar yapıldı. Trenin "verilen hız sınırını aştığı için makinistleri kazaya neden olduğu, aslında seferlerde bir sorun olmadığı, bilim çevrelerinin görüşleri de alınarak seferler başlatıldığı" gibi açıklamalar geniş yer tuttu. Arkasından görüşleri alındığı öne sürülen bilim çevrelerinden "seferlerin yapılmaması doğrultusunda" çeşitli uyarılar geldiği, bir çok bilim insanı kendi yakınlarını "hızlandırılmış tren seferi" olarak adlandırılan bu yolculuklarda bulunmamaları ve kendilerinin de bu trenlere binmeyeceği konusunda uyarılarda bulduklarını kendileri tarafından açıklandı.

Ancak kaza sonrası, kazanın nedenleri ile çeşitli açıklamalar söz konusu oldu. Başlangıçta hızdan kaynaklı olduğu öne sürülen kaza treninin hızı ile ilgili çeşitli rakamsal farklılıklar verildi. Çeşitli savlar ileri sürüldü. Kaza sonrası anında kamuoyuna sunulan hızdan kaynaklandığı doğrultusundaki yanıltıcı bilgi nedeniyle, bir çok insan kazanın nedeninin hız sınırının aşılmış olması fikrine kapılmıştır. Sonrasında teknik heyetlerin raporlarına ulaşamaması, bir takım heyetlerin bilimsellikten uzak, kamuoyunu yanıltıcı bilgi vermeleri, yada ilk oluşan fikir nedeniyle kazaya ilişkin ilginin ortadan kalkmış olması, kazanın gerçek nedeniyle ilgili kamuoyu dışında bir çok teknik insan arasında bile tam bilgilendirme olmadı.

Trenin kazaya uğraması olayını tamamen kaza olarak değerlendirmek çok zor. Çünkü bu olay başlangıcı, gelişimi, ortaya çıkışı sürecinde değerlendirildiğinde olması gereken bir durumdur. Her yönüyle görünen bir olayı kaza olarak nitelenmek ne kadar doğru olur bilinmez ama, Yakup Kadri KARAOSMANOĞLU treni ve yolcularının kazaya uğradığı kesindir.

Olayın ortaya çıkışı temel olarak iki bölümde ele alınabilecek nedendendir.

\*Görünen nedenler

\*Hazırlayan nedenler

Bu sınıflandırma, olayla ilgili teknik raporlar, ve belirlemelerin değerlendirilmesi, olay yerinde ve sistem içinde uzun süreli incelemeler ile ortaya konmuştur. Bu nedenle bir çok veri kesin kanı olarak sunulacaktır. Bu konuda gerekli bilgi ve belgeler elde edilerek sonuca gidilmiştir.

Görünen neden olarak kazayı; seyir sırasında yolcu treninin 2. vagonunun raydan çıkarak ön ve arkasındaki vagonların seyrini bozmuş olmasından dolayı trenin rayların dışına savrulurak sürüklenmesi ve devrilmesidir. 2. vagonun raydan çıkmasının nedeni 2. vagon ön dingil arabasının, sol ön tekerlek fren diskini kırılmış olmasıdır. (Tren vagonları ön ve arkadan olmak üzere iki dingili arabalar üzerinde hareket ederler.)

Fren diskini kırılmış olmasının nedeni, daha önceden çatlak olmasıdır. Çatlak fren diskini olay yerinde kırılmasının nedeni, demiryolu kaza bölümünde ray hasarının bulunmasıdır. Seyir esnasında tekerlerin bu hasarın ( fleş dövmesi: trenin her geçişinde rayları tekerlerin düğmesinden oluşan hasarlar) oluşturduğu çarpma kuvvetinin çatlak fren diskine etkisi, diskin parçalanmasına neden olmuştur. Parçalanmış fren diskini çevreleyen fren balata grubuna, diskin kalan parçalarının yaklaşık olarak 730-770 dev/dak hızla vurması balata taşıyıcı konsol üzerinde yapmış olduğu vurma kuvveti ile tekerleğin anlık bir durması, sonrasında vagonun bu bölümünün raydan yükselerek ileri bir noktaya düşmesi ile kaza başlamıştır. Ayrıca kırılan ön fren diski parçalarının raylar üzerinde kalarak arka tekerlerin üzerine binmesine de neden olmuş görünmektedir. Bu durumda 2. vagonun ön kısmının raydan çıkması 1. vagonun arka kısmının raydan çıkmasına ve lokomotifle bağlı olduğundan , arazi koşullarının etkisiyle yan yatarak sürüklenerek büyük hasar görmesine neden olmuştur. 2. vagonla birlikte diğer vagonlarında tren seyir serisi bozulmuş ve kazaya neden olmuştur.

Kazanın "görünen bu nedenlerini" hazırlayan nedenler kazanın gerçek nedeni olarak ortaya çıkmıştır.

Kazanın gerçek nedenlerini görmek için sistemi irdelemek gerekmektedir. TCDD'nin yeniden yapılanması adı altında işletme felsefesini kimlerin oluşturduğu, Hızlandırılmış tren seferleri olarak adlandırılan bu seferlerin kimler tarafından hazırlandığını ortaya koymak gerekir.

Kazayı hazırlayan neden TCDD'nin yeniden yapılandırılması adı altında dünya bankası tarafından 1996 yılında bir ABD şirketine (BOOZ.ALLEN&HAMILTON LTD) hazırlatılan ve TCDD'ye 1 milyon ABD doları ödetilen rapordur. Bu rapor TCDD'nin işletme felsefesinin temel belirleyicisi olmuştur. Bu felsefe ile yola çıkan işletme, önerileri yerine getirerek kazanın hazırlanmasında öncü olmuştur.

Nedir bu yeniden yapılanma raporunun önerileri?

Temel olarak TCDD'nin yeni ticari yaklaşımlar ile kamusal hizmet alanı olmak yerine, ticari bir işletmeye dönüşmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

-Ticari işletmeye dönüşmenin temel amacı kar mantığıdır. Bu nedenle bazı hizmetlerin kısıtlanarak, prestij yaratacak işlemlere ve seferlere geçmesi önerilmektedir.

-Kısıtlanması gereken hizmetlerin başında, mühendislik hizmetleri olup, ticari önceliklerin dikkate alınarak, salt mühendislik kriterlerinin bertaraf edilmesi önerilmektedir. Bu öneri ile teknik yaklaşımlarının ne olduğunun ortaya koymaktadır.

-TCDD'nin kültürünü ortadan kaldırıp, kar mantığı ile teknik mükemmellik yerine ticari mükemmelliğe geçiş önerilmektedir.

Ancak ticari alana geçişin bir gösteriş olduğu ve bunun içinde; İstanbul-Ankara arası bir grup prestij seferlerinin işletilmesi önerilmektedir.

1996 yılında bu şirket tarafından TCDD'ye yeniden yapılanma adı altında verdiği bu raporla, bakım, sinyalizasyon, elektrifikasyon gibi yatırımlara gerek olmadan malzeme depolarının ve bakım atölyelerinin kapatılmasını önererek, İstanbul-Ankara arasındaki prestij seferlerinin 160 km/h lık azami hızla yapılabileceğini salık vermiştir.

Başbakanın düdüğü ile başlayan bu tren seferinin önerisi, altyapıya yatırım yapılmasının ekonomik olmadığını vurgulayan BOOZ.ALLEN&HAMILTON LTD tarafından yapılmıştır.

Bu şirketin önerisiyle,  
Bütün uyarıları göz ardı ederek, TCDD'nin teknik güvenlik düzeyini, mühendislik bakış açısı dışına çıkararak, ticari bir yaklaşımla ele alıp,  
Çalışanların çalışma koşullarını daha da zorlaştırarak,  
İşaret ve sinyalizasyon yetersizliğini yokmuş gibi davranıp,  
İşletmenin kamu hizmeti anlayışını terk ederek,  
Bakım, onarım, güvenlik, konfor gibi olması gereken koşulları, zaman ile sınırlayan, bir yaklaşım kazanın oluşmasına neden olmuştur.

Eğer bu konular dikkate alınmış olsaydı, çatlak fren diskinin tespiti, ray hasarlarının onarılması, işaretlerin belirginleştirilmesi, standartlara uygun konuma getirilmesi, zor olmazdı. Bu çatlak disk başka trenlerde de olma olasılığı artık yüksek görülmektedir.

Kazanın ardındaki gerçekleri örtbas etmek için kazanın nedeni olarak ortaya sürülen hız aşımı konusunda bir değerlendirme yapmak, bu konuda sunulan teknik rapor ve belirlemeleri değerlendirmek, olaylara bakışın, gerçekleri saklayarak gelecekteki daha büyük boyutlu kazaların engellenmesi için değerlendirmek gerekir.

Kazanın nedeninin hız aşımı olarak, daha kazanın yaşandığı saatlerde kamuoyuna sunulması, teknik bir yaklaşım olamaz.

Trenin kazaya uğradığı bölgede, tren seferlerinde inceleme yapıldığında neredeyse bütün seferlerde hız aşımı olmuştur. Yaklaşık olarak da hızlar kazaya uğrayan YKK treninin olay sırasında ki 126-132 km/h hızı dolayındadır.

Bu durumu incelediğimizde, makinistlere verilen livre (hız çizelgesi) hesaplamaları ile hızlandırılmış tren seferlerinin İstanbul -Ankara arası seyir süresi en az 6 saat 3 dakika olmaktadır. Bu hesaplama trenin hızlanma ve yavaşlamaları dahil edilmemiştir. Hızlanma ve yavaşlama süreleri de eklendiğinde süre daha da uzamaktadır. Ancak hızlandırılmış tren seferleri seyir süresinin 5saat 15 dakika ile 5 saat 30 dakika olarak kamuoyuna sunulması ve seferlerde de sürelerle uyulması, teknik olarak hız aşımını zorunlu kılmaktadır. Yani makinistler ya süreye uyacaklar, yada hıza uyacaklar. Süreye uymaları durumunda hız sınırını aşmak zorundalar, hıza uyduklarında seyir süresini aşmak zorundalar. Yani makinistlere her iki durumda da bir uygunsuzluk içinde olmak zorundalar. Doğal olarak belirlenen süre sonrası, seferi tamamlayan makinistlere soruşturmaların açılması ayrı bir "anlaşılmaz" durumdur.

Bu seferlerin deneme hızı azami 150km/h olarak uygulanmış olup, konfor konusunda ortaya çıkan sorunlar nedeniyle, azami hızı 140km/h hıza indiren işletme yönetimi, seferlerin başlamasıyla, açıklanan sefer sürelerini tutturabilmek için makinistlere %10 hız aşma yetkisini vererek hızın 154km/h olmasını sağlamıştır. Unutulmaması gereken bir konu İstanbul-Ankara arası demiryolu yapıldığı yıllarda 120km/h azami hız için tasarlanmıştır. Yapıldığı yıllardan bu yana önemli bir yenilemesi olmayan bu yolda hızın artırılması emniyet katsayısından kullanmak anlamına gelmektedir.

Kazaya ilişkin bir çok teknik rapor ve belirlemeler yapıldı. Bunlara değindiğimizde, kazanın hazırlanışından daha olumsuz koşulları, bir kazayı değerlendirmede görmekteyiz. Bu raporları dört ana başlıkta ele alabiliriz.

TCDD'nin hazırladığı raporlar:

Bunlardan ilki kendi iç değerlendirmesinde, çeşitli kademelerde yönetimde bulunan TCDD görevlilerinin hazırladığı raporlardır. Bu raporlarda başlangıçta trenin hızını ve kaza saatini

bile tam olarak belirleyememiş, ilk açıklamada hızın 110km/h olduğunu bildirmişler, ve kazanın hız aşımından kaynaklandığını öne sürmüşlerdir. Kazadan bir hafta sonra hız konusunda değişikliği fark edip düzeltme yaparak hızın 132km/h olduğu tespitinde bulunmuşlar. Bu hız nedeniyle trenin raydan vagonlarının savrulması söz konusu olmamalıdır. 80km/h konfor hızı verilen bir bölgede demiryolu emniyet katsayısı 2 olduğundan 160km/h hıza kadar, hız nedeniyle savrulmanın olması söz konusu olmaz. Nitekim yapılan hesaplamalarda bunu göstermiştir. TCDD'nin personellerince hazırlanan bu rapor kazanın açıklamasını ortaya koyacak nitelikte değildir.

TCDD kendi dışında bir çok yabancı kurum ve kişilere raporlar hazırlatmış, ancak bu raporların tamamı TCDD yetkililerinin verdiği bilgilere ve kısa süreli gözlemlere dayanmakta ve kazanın gerçek nedenini açıklayabilecek yeterlilikte değildir. Bir kaç örnek vermek gerekirse, TCDD Alman heyeti raporunda teknik bir hesaplama olmadan kazanın nedeninin hız aşımından kaynaklandığını öne sürmesi ancak kaza bölgesindeki yol bozukluklarını ve kendi ülkelerinde, üzerinde önemle durulan hız levhalarının olmadığını görmemiş olmaları incelemenin boyutunu ortaya koymaktadır.

TCDD'nin en çok örnek verdiği Hollanda raporu daha da ilginçtir. Rapor bir şirket tarafından hazırlandığı halde, (raporu kaleme alan Hollandalı raportörün ismini taşımaktadır) rapora çalıştığı üniversitenin başlığını koyarak üniversite tarafından hazırlandığı görünümünü vermiştir. Ancak raporda kaza ile ilgili saptamaların yanılması bir yana, Raporun Ekler bölümünde raporu hazırlayan coenraad ESVELD TCDD'ye yazdığı mektupta "kendisine söylenen 2.vagon ilk olarak raydan çıktığı ve hemen ardından trenin kırıldığı şeklindeki, değerlendirmenin doğru olup olmadığı" sorulmaktadır. Bu durum raporun hazırlanmasında teknik veriler yerine TCDD yetkililerinin yaptıkları yorumlar üzerine teori oluşturduğunu göstermektedir. Bu yorum raportörü çalışmalarında zorlamıştır. Rapor kazanın bulgularına dayanan fiziksel gerçeklerle çelişen değerlendirmeler ve yorumlarla kazayı açıklamaya çalışmıştır. Sonuç olarak bir çok yanılma içine girmiş ve kazayı açıklamaktan uzak kalmıştır.

Yine bu raporların dışında TCDD tarafından İspanya ve Kore heyetlerine raporlar hazırlanmıştır. Ancak bu raporlarda TCDD yetkililerinin verdiği bilgilerle kısa süreli gözlemlere ve tahminler dayanan bilgiler içermekte olup, kazayı açıklayabilecek teknik nitelik taşımamaktadır.

İkinci olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın hazırladığı, kamuoyunda Bağımsız Bilim Kurulu olarak yansıyan kurul raporudur. Bu kurulun oluşumu aşamansız dan başlayarak bağımsızlığının tartışılır olması, raporun açıklanması ile netlik kazanmıştır. Kurul raporu her kurul üyesinin ayrı ayrı raporlarından oluşmakta ve birbirleriyle çelişir bilgiler içermekte olup, yalnızca kanaat bölümü ortak olarak imzalanmıştır. Raporun kamuoyuna açıklanması sırasında kazanın nedeninin hız aşımı olduğu gibi sunumuna, kurul üyelerinden YTÜ Öğretim Görevlisi Prof.Dr. Aydın EREL'den hemen yazılı açıklama ile itiraz oldu. EREL "kazanın nedeninin hızdan kaynaklı olmadığını" belirten açıklamayı basına bildirmesine rağmen konu gündemde yer almadı.

Diğer yandan TMMOB İMO tarafından bir değerlendirme raporu yayınlandı. Bu rapor kazanın teknik incelemesinin ötesinde, toplumsal sorumluluğu gerektiren konularda açıklamalara önemli saptamalar ile yer vermiştir. TCDD idaresine toplum tarafından duyulan güvensizliği, yapılan çalışmalarda TCDD'nin eksikliklerini ve kaza sonrası kazayı açıklayacak kanıtların bilinçsizce ortadan kaldırılmasını belirlemiştir.

Bu raporların dışında Yargı organlarıncı atanan heyetlerin hazırladığı raporlar söz konusudur. Bunlardan ilki Pamukova Cumhuriyet Savcılığı Tarafından hazırlanan 3 kişilik bilirkişi raporudur. İTÜ heyetinden Oluşan bu bilirkişi heyeti raporu, kazanın fiziksel açıklamasında bilimsel bir yaklaşım sağlamıştır. Bazı hususları kesin açıklamış ve kazanın

nedenin hız aşımından olmadığını tespit etmiştir. Ancak bazı kanıtların heyetçe görülmemiş olması kazanın nedenini tam olarak belirlemelerine engel olmuştur. Yalnız kazada altyapı yetersizliğinin önemine vurgu yapılmıştır.

Son olarak da Pamukova Sulh Hukuk Mahkemesince İstanbul Barosu'nun tespit istemesi üzerine atanan bilirkişi heyetinin raporu söz konusudur. Bu bilirkişi heyetine gözlemci olarak katılmam ve çalışmalar içerisinde bir fiil bulunmam nedeniyle kazanın oluş biçimini bu çalışmalara dayanarak konunun girişinde açıklamış bulunduk. Bu heyet yaklaşık 100 günlük bir çalışma ile kazanın nedenin hız aşımından kaynaklı olmadığını ortaya koymanın yanında teknik nedenini de açıklayabilmiştir. Rapor kazayı işletmenin çalışma felsefesinden başlayarak, demiryollarında alınması gereken teknik güvenlik önlemlerine kadar önemli detay bilgileri vermiştir. Bu rapor değerlendirilirse ABD şirketi yerine TCDD'nin yeniden nasıl yapılması gerektiğini, kamusal bir hizmet alanı olduğunu ortaya koymaktadır.

Bu tür kazaların hızlandırılmış raporlarla açıklanamayacağı bir kez daha görülmüştür. Bu kazanın bir deney olduğu varsayıp, gelecek kazaların olmaması için, kazanın sosyal ve teknik açıklaması ortaya koyup değerlendirme yapmalıyız. TCDD yönetimi gibi hala kazanın hız aşımından kaynaklı olduğu savunması ile makinistlerin işine haksız yere son verilmesi, kendi konularını koruyabilmenin ötesinde bir şey değildir.

Pamukova cumhuriyet savcılığı bilirkişileri İTÜ heyeti, Bağımsız bilim kurulu olarak adlandırılan kuruldan YTÜ öğretim Üyesi Prof.Dr. Aydın EREL, Pamukova Sulh Hukuku Mahkemesinin atadığı, YTÜ Öğretim Üyesi Prof.Dr. Zerrin BAYRAKTAR, Jeoloji yük. Müh. Tahir ÖNGÜR, mak yük müh. Levent SERHAN dan oluşan bilirkişi heyetleri kazanın nedenini "hız aşımından değil, altyapı yetersizliğinden" olduğunu ortaya koymaktalar.

TCDD yöneticilerinin hala bilimsellikten uzak davranışları karşısında kazada yakınlarını yitiren ve yaralanan yurttaşlarımızın yargı yoluna giderek sorumlulardan hesap sormaları gerekmektedir. Toplumsal sorumluluğumuz gereği oda olarak bu konuda her türlü yardımda bulunmaya çalışacağız.