

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

6.K,72
06 TEMMUZ 2009
7/6476

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/ 1521
Konu :Adana Milletvekili Sayın
Yılmaz TANKUT'un
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

- İlgi : a) TBMM BaŖkanlıĐı'nın 27.01.2009 tarihli ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-
7/6476-11033/23239 sayılı yazısı.
b) BaŖbakanlıĐın 30.01.2009 tarihli ve B.02.0.KKG.0.12/106-118-7/428 sayılı yazısı.

Adana Milletvekili Sayın Yılmaz TANKUT tarafından Sayın BaŖbakanımız yöneltilen ve Sayın BaŖbakanımızın da kendileri adına Bakanlığımız koordinatörlüğünde cevaplandırılmasını tensip ettikleri 7/6476 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

**ADANA MİLLETVEKİLİ SAYIN YILMAZ TANKUT'UN
7/6476 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Geçtiğimiz yıl Ulaştırma Bakanına sorduğum ancak bir türlü cevap alamadığım hemzemin geçitlerdeki kazalarla ilgili olarak seçim bölgem olan Adana ve bütün yurt genelinde sık sık ölümle neticelenen tren kazaları ne yazık ki can almaya devam etmektedir. Geçtiğimiz aylarda Gaziantep'te yaşanan acı bir hemzemin geçit faciası ile bu kazalara bir yenisi daha eklenmiştir.

Gaziantep'te meydana gelen ve 10 vatandaşımızın hayatına mal olan bu kaza, gece yolculuk yapan minibüse hemzemin geçitte yük treninin çarpması sonucu gerçekleşmiştir. Bu trajik kazanın ardından TCDD Genel Müdürlüğü ile TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın farklı açıklamalar yapması dikkat çekmiştir.

Minibüs, kontrollü hemzemin geçitten geçerken Malatya'dan İskenderun'a giden 53705 sefer sayılı yük treninin altında kalması ile yaklaşık 500 metre sürüklendiği ve şoförün alkolsüz olduğu kaydedilmiştir.

TCDD'den yapılan açıklamada "kazanın şoförün hatasından kaynaklandığı savunularak, otomatik bariyerli, flaşörlü, canlı hemzemin geçitte bariyer kolları inerken, çanın çalması ve flaşörün yanmasına rağmen minibüsün geçme teşebbüsünde bulunması sonucu yük treniyle çarpışmıştır." ifadesinde bulunulmuştur.

Kaza yerinde incelemelerde bulunan TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman'ın ise yaptığı açıklamada hemzemin geçitte kazaya neden olabilecek bir eksikliğin söz konusu olmadığını ve kazanın bariyer kolları açıkken meydana geldiğini belirtmiştir. Ayrıca Karaman, "Bariyerin özelliği hemzemin geçitten geçilmesine engel olmak değildir. Bariyerin ifadesi 'ben kapalıyım, buradan tren geçiyor, bekle demektir. Kaldı ki tek bariyerle yetinmiyoruz. Çan çalıyor, kırmızı ışık yanıyor. Kazanın meydana geldiği yer de dünya standartlarına uygun dizayn edilmiş bir hemzemin geçidimiz. Karayollarına bakın, kırmızı ışık yandığında durursunuz, geçerseniz kazaya neden olursunuz. Nasıl oldu bilemiyorum." açıklamasında bulunulmuştur.

Bu bilgiler çerçevesinde;

SORULAR:

1- Geçtiğimiz 5 yıl içerisinde özellikle hemzemin geçitlerde kaç tane kaza olmuş ve bu kazalarda kaç vatandaşımız hayatını kaybetmiştir.

2- Gelişmiş ülkelerde bu tür kazalar olmaz iken ülkemizde bu tür kazaların sıklıkla olmasının sizce en önemli nedeni nedir?

3- Bu kazaların olmaması veya en aza inmesi için neler yapmaktasınız?

4- Bu tür kazaların hiç olmaması ve insanlarımızın yaşamlarını yitirmemesini sağlamak amacıyla trenlerin yollarla kesiştiği tüm yerlerde ve özellikle hemzemin geçitlerde tren gelmeden birkaç dakika önce yolun çift taraflı olarak bariyerle tamamen kapatılması konusunda çalışmalar ile AR-GE faaliyetlerinde bulunulacak mıdır?

5- Bu kazanın yetkililerin belirttiği gibi bariyer kolları açıkken meydana gelmesi veya bariyerin kapanmaya yakın geçilmeye çalışılması sonucu meydana gelmesi sizde doğrumudur? Yani bariyerin kapanmaya başlamasıyla hemen trenin geçmesi yanlış değil midir, bu sürenin biraz daha uzun olması gerekli değil midir?

CEVAPLAR:

Geçtiğimiz 10 yıl içinde meydana gelen hemzemin geçit kazalarına ilişkin bilgiler aşağıda belirtilmiştir:

YILLAR	OLAY SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
1999	307	64	211
2000	361	60	226
2001	246	49	163
2002	189	43	175
2003	197	54	155
2004	214	77	191
2005	194	43	156
2006	157	28	146
2007	139	43	143
2008	118	37	114

Bazı Avrupa Birliği ülkelerinde meydana gelen hemzemin geçit kazaları 2007 yılı istatistiği aşağıda belirtilmiştir.(*)

ÜLKE ADI	HEMZEMİN GEÇİT KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI
Almanya	266	14
İtalya	41	16
Fransa	54	38
Avusturya	38	33
Finlandiya	60	10
Macaristan	35	20
Çek Cumhuriyeti	104	23
Polonya	270	48
Romanya	270	22

**EUROSTAT'ın 2006-2007 yılı AB tren kazaları raporu ve International Railway Statistics (UK)*

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere gelişmiş ülkelerde de, üzücü bu tür kazalar olmaktadır.

Yüksek Planlama Kurulu'nun 27.04.1992 tarih ve 92/T-29 sayılı kararında; "Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yollar ile yaptığı kesişmelerde demiryolunun ana yol sayılacağı, bu kesişmelerde yapılan yeni yolun bağlı olduğu Kurum ve Kuruluşlar alt ve üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almak ile yükümlüdür" denilmektedir. Yani, asıl itibariyle YPK Kararı gereği hemzemin geçitlerde tedbir alma görevi belediyeler, İl Özel İdareleri ve diğer ilgili kuruluşlara aittir.

Buna rağmen TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünce, hemzemin geçitlerde gerek can ve mal güvenliği gerekse demiryolu seyrüsefer emniyeti bakımından yapılabilecek iyileştirmeler ve alınabilecek ilave tedbirlere yönelik bir çalışma başlatılmıştır. Bu çalışma neticesinde öncelikli iyileştirilmesi gereken hemzemin geçitlerden başlanarak gerekli iyileştirmeler yapılmakta ve masrafları ilgili kurum ve kuruluşlara fatura edilmektedir. Bu kapsamda 2004-2008 yılları arasında 384 adet kontrolsüz hemzemin geçit otomatik korumalı hale getirilmiş olup 2009 yılında da 260 adet flaşörlü geçit otomatik bariyerli hale getirilecektir.

Bunun dışında hemzemin geçitlerde demiryolu seyrüsefer emniyetinin sağlanması amacıyla başlatılan karayolu işaret levhaları yenilenmektedir. Bu kapsamda, Karayolu Trafik Kanununa aykırılık teşkil etmeyecek şekilde, mevcut karayolu işaret ve uyarı levhalarına ilave olarak, hemzemin geçitlere yaklaşıldığını belirten ve karayolu araç sürücülerini uyarıcı nitelikte, işaret ve uyarı levhaları konulmaktadır.

Karayolu araçlarının hemzemin geçitlerden geçiş konforunun artırılması amacıyla da hemzemin geçit kaplamalarında iyileştirme yapılarak geçiş standartları yükseltilmiştir.

Hemzemin geçitlerde emniyetin artırılmasına yönelik Ar-Ge çalışmaları kapsamında arızalara daha kısa sürede müdahale edilmesini sağlayacak bir sistem geliştirilmiştir. Bu sistem sayesinde, sinyalsiz bölgelerdeki otomatik kontrollü hemzemin geçitlerin arıza ve çalışma bilgileri GPRS aracılığıyla tek merkezden takip edilebilmektedir. 220/24/12 V besleme gerilimlerindeki kesintiler, flaşör ve çan arızaları, bariyer kolu arızaları, geçidin kapalı kalma durumu ve nedenleri 24 saat izlenebilmekte ve arızalar kısa sürede giderilebilmektedir. Sistemin test çalışmaları tamamlanmış olup, diğer geçitlere de tesis edilmesi için malzeme temin çalışmaları devam etmektedir.

Ayrıca, TÜBİTAK-MAM ile sağlanan mutabakat doğrultusunda yeni bir hemzemin geçit sistemi geliştirilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Tasarlanan sistemde, lokomotiflerde bulunan GPS cihazları vasıtasıyla trenin konum bilgisinin izlenerek, tren hemzemin geçitlere yaklaştığında GPRS aracılığıyla karayolu araçlarına yönelik sesli ve ışıklı uyarı verilmesi ve aynı zamanda geçitlerin kapalı kalma süresinin tren hızına göre belirlenmesiyle karayolu araçlarının bekleme sürelerinin azaltılması hedeflenmektedir. TCDD ve TÜBİTAK-MAM işbirliği ile proje geliştirme çalışmaları devam etmektedir.

TCDD yetkililerince Sözkonsu kazanın “Bariyer kolları açıkken meydana gelmesi veya bariyerin kapanmaya yakın geçilmeye çalışılması sonucu meydana gelmesi” şeklinde bir açıklaması bulunmamaktadır. TCDD Web sitesindeki resmi açıklama da “Karayolları Trafik Kanunu'nun Demiryolu Geçitleri ile ilgili 76. maddesinde; “Sürücülerin demiryolu geçitlerini, geçidin durumuna uygun olmayan hızla geçmeleri, ışıklı veya sesli işaretin vereceği “DUR” talimatına uymamaları, taşıt yolu üzerine indirilmiş veya indirilmekte olan tam veya yarım bariyerler varken geçide girmeleri yasaktır. Işıklı işaret veya bariyerle donatılmamış demiryolu geçitlerini geçmeden önce, sürücülerin durmaları, herhangi bir demiryolu aracının yaklaşmadığına emin olduktan sonra geçmeleri zorunludur, uyarısını dikkate almayan Mehmet Taşdemir, bugün (23 Haziran 2008) saat: 00.10'da Adana-Gaziantep hattında Nurdağ-Fevzipaşa arasında, otomatik bariyerli, flaşörlü, canlı hemzemin geçitten, bariyer kolları inik, çanın çalması ve flaşörün yanmasına rağmen geçmek isterken, Malatya-İskenderun seferini yapan yük trenine çarptı.” şeklindedir.

Otomatik koruma teçhiz edilmiş hemzemin geçitlerde trenin geçide 1500 metre kaldığında flaşörler yanıp sönmeye çan da çalmaya başlar. Bu işlemten 5-10 saniye sonra bariyer kolları inerek yolu karayolu trafiğine kapatır. 120km/h hızla giden bir tren bu 1500 metrelik mesafeyi 45 saniyede alır. Tren hemzemin geçitten geçmeden 35-40 saniye önce bariyerler kapanarak karayolu araç trafiği kesilir. Bu sebeple bariyerin kapanmaya başlaması ile trenin hemen geçmesi söz konusu değildir.