



41521

**A. LEVENT TÜZEL**  
**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ**

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA**

Aşağıda belirtilen sorularımın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan tarafından yazılı olarak cevaplanmasını arz ederim. 20.03.2014

**Levent Tüzel**  
**İstanbul Milletvekili**

Mersin'in Akdeniz İlçesi'nin Adanahıoğlu Mahallesi'nde işçi taşıyan minibüse, hemzemin geçitte, Mersin-Adana seferini yapan yolcu treni çarpmış, kazada 10 kişi ölmüş, 3 kişi de yaralanmıştır.

Kazanın meydana geldiği Bağcılar Hemzemin Geçidi'nde 8 Ekim 2013 tarihinde yine bir kaza yaşanmış, bu kazada da 2 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. 68 km olan Mersin Adana demiryolu hattında toplam 31 tane hemzemin geçit bulunmakta ve yıllardır sık sık kazalar yaşanmaktadır.

Birleşik Taşımacılık sendikasıncı (BTS) yapılan açıklamada, hemzemin geçitlerde sorumluluğu bulunan Belediyeler, İl Özel İdareleri, Karayolu ve TCDD yetkilileri tarafından bugüne kadar bu tür kazaların yaşanmasını önleyecek bir adım atılmadığı iddia edilmektedir. Ayrıca, özelleştirmelerin ölümlü kazalara davetiye çıkardığı, hemzemin geçitte çalıştırılan bekçilerin demiryolu personeli olmadığı, hizmet alım yolu ile çalıştırıldığı ve bu yüzden işin önemi ve tehlike boyutunu anlayamadığı belirtilmektedir.

2009 yılı sonu itibarı ile Türkiye'de mevcut toplam 3555 geçidin sadece 373 tanesi otomatik bariyerli sistem olup, 314 tanesi bekçi kontrollü, 24 tanesi uzaktan idareli bariyerli, 316 tanesi uyarılı bariyersiz, 2528 tanesi ise hiçbir kontrol önlemi içermeyen serbest geçitlerdir. İstatistikî veriler incelendiğinde, ülkemizde hemzemin geçitlerde oluşan çarpışmaların demiryolu kazaları içinde önemli bir yer tuttuğu görülmektedir.

Hemzemin Geçitler (HG), ufak bir ihmalin yaratacağı etkinin çok büyük olabileceği, çok yüksek kaza riskli alanlar olduğu halde, halen hemzemin geçitlerin varlığını sürdürmesi ve modernize edilmemesi kazalara davetiye çıkarmaktır.

Bu çerçevede;

- 1- Günde on bin kişinin geçtiği ve sürekli kazaların olduğu Bağcılar Hemzemin Geçidi neden modernize edilmemiştir? Sendika ve meslek örgütlerinin uyarıları neden dikkate alınmamıştır?
- 2- Kaza sırasında görevli olan bekçi demiryolu çalışanı mı, yoksa hizmet alım yolu ile çalıştırılan personel midir? Bu personel kaç yıldır demiryolunda çalışmaktadır? Bu personele mesleki eğitim verilmiş midir? Verilmiş ise, kaç kez ve hangi tarihler arasında verilmiştir?
- 3- Bariyerlerin inmediği iddiaları doğru mudur? Doğru ise, binlerce insanın geçtiği hemzemin geçitlerinde kontrolün, bir bekçinin dikkatine ve sorumluluğuna bırakılması, kamu idaresinin ve hükümetin sorumluluğunu ortadan kaldırır mı?
- 4- Demiryollarında hizmet alım yoluyla, düşük ücretli, güvencesiz, kuralsız, özlük haklardan yoksun taşeron personel çalıştırmaktan ne zaman vazgeçeceksiniz?
- 5- Hemzemin geçitlerin kaldırılarak trafiğin alt ya da üst geçitlere aktarılması yönünde çalışmanız var mı? Varsa bunlar nerelerdedir ve ne zaman bitirilecektir?
- 6- Alt geçit veya üstgeçit yapılmasının imkansız olduğu geçitler nerelerdedir ve bu geçitlerin bekçili bariyerli hemzemin geçide dönüştürmesi yönünde bir çalışmanız var mıdır?
- 7- Bakanlığınızca, hemzemin geçit kazalarını ve bu kazaların yol açacağı can kayıplarını önlemek için ilgili kurumlarla birlikte ne tür çalışmalar yapılmaktadır?