



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/6966
GK:65

Sayı : 44697349-610.01/10709
Konu : İstanbul Milletvekili
Sayın Nazır Cihangir İSLAM'ın
yazılı soru önergesi

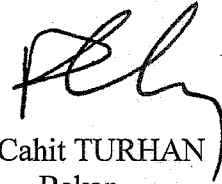
08 Subat 2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 26.12.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.405269 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Sayın Nazır Cihangir İSLAM'ın 7/6966 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (2 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA

Telefon: 203 10 16

Faks: 213 07 60

E-posta: soruonerge.sgb@uab.gov.tr

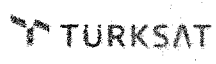
İnternet Adresi: www.uab.gov.tr

Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:

Tanfer TEMİZKAN

Şef

Bağlı/İlgili/İlişkili Kurum ve Kuruluşlar





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN NAZIR CİHANGİR İSLAM'IN
7/6966 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Ankara-Konya seferini yapmak üzere 13.12.2018 tarihinde saat 06.30'da Ankara Gar'ından hareket eden Yüksek Hızlı Tren, saat 06.36'da Yenimahalle Marşandiz istasyonunda kılavuz tren ile kafa kafaya çarpışmıştır. Kazada 3'ü makinist 9 kişi yaşamını kaybetmiş, 86 kişi de yaralanmıştır. Buna göre:

SORULAR:

1. Nisan 2018'de kullanıma açılan Başkentray Projesi'nin sinyalizasyon sisteminin sekiz aydır olmadığı ve kontrollerin manuel olarak yapıldığı iddiaları doğru mudur?
2. Henüz sinyalizasyon sistemi tamamlanmadan bu projeyi hizmete açan sorumlular hakkında tarafınızca başlatılmış bir soruşturma bulunmakta mıdır?
3. Gebze-Halkalı banliyö tren hattı için de aynı kazanın yaşanmaması için ne gibi önlemler alınması planlanmaktadır?
4. Hattın seçim dönemine yetiştirilmesi için alt yapı ve sinyal sistemlerinin tamamlanmadan açılacağı kaygılarının önüne geçmek adına bir açıklamanız olacak mıdır?

CEVAPLAR:

Ulusal demiryolu şebekemizdeki 12.740 km.lik demiryolu hattımızın 5.746 km.sinde (%45) sinyalizasyon sistemi bulunmaktadır. Sinyalizasyon sisteminin bulunmadığı hatlarda trenlerin yönlendirme işlemleri TMİ (Trenlerin Trafiğinin Merkezden Telefonla İdaresi) ile yapılmaktadır.

Kayaş-Sincan Hat Kesimi, Kayaş-Ankara arasında 2 hat (Westinghouse), Ankara-Sincan arasında 3 hat (Nippon Sinyal) ve Ankara Gar içi (Iskra Sinyal) sinyalizasyon sistemleri ile çalışmakta iken Ankara-Sincan arasında yeni bir hat daha inşa edilmiş ve yeni hat sinyalli olarak 31 Ocak 2013 tarihinde işletmeye alınmıştır.

Ankara merkezli olarak belirlenen yüksek hızlı tren işletmeciliği için (Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Bursa, Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars vb) yeterli tren trafiği altyapısını oluşturmak, Sincan-Ankara-Kayaş şehir içi banliyö taşımacılığı ile Kayaş-Ankara-Sincan arasında konvansiyonel yolcu trenleri, doğu batı aksından geçecek yük trenlerine yeterli kapasite oluşturmak için Başkentray projesi geliştirilmiştir.





T.C.
ULASTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Proje kapsamında Ankara –Kayaş arasında 4 hat, Ankara-Marşandiz arasında 6 hat, Marşandiz-Sincan arasında 5 hat olarak yeniden inşa edilmiştir. Ankara-Sincan arasında yeni inşa edilen 5 hatlı demiryolunda; 2 hat yüksek hızlı trenlere, 2 hat banliyö trenlerine, 1 hatta konvansiyonel trenlerin kullanımına tahsis edilmiş ve tren trafiği buna göre düzenlenmiştir.

Yeni olarak tasarlanan tüm koridor üzerindeki planlanan demiryolu hatlarının yapımı, elektrifikasyonu, istasyon ve sinyal montajları için kuzeye yeniden inşa edilen hat hariç olmak üzere diğer demiryolu hatlarının tamamı kaldırılmıştır.

15.03.2018 tarihinden itibaren Başkentray projesi kapsamında Kayaş-Ankara-Sincan arasında TMİ (Trenlerin Trafiğinin Merkezden Telefonla İdaresi) sistemi kullanmaya başlanmış olup, bu hatta sinyalizasyon yapım çalışmaları devam etmektedir.

Yenimahalle Marşandiz istasyonunda meydana gelen söz konusu tren kazası ile ilgili genel soruşturma başlatılmış olup, halen devam etmektedir.

Diğer taraftan; Gebze-Halkalı Marmaray hattında Hat1 ve Hat2 de banliyö işletmeciliği yapılacak olup, Hat1 ve Hat2 de banliyö trenleri için sinyalizasyon sisteminde CBTC- haberleşme tabanlı tren kontrolü (Communication Based Train Control) ve ATP-otomatik tren koruma (Automatic Train Protection), Hat 3 de ise hızlı tren, ana hat trenleri ve yük trenleri için sinyalizasyon sisteminde ETCS level 1- Avrupa tren kontrol sistemi (European Train Control System) ve ATP olacaktır. Belirtilen sistemler Avrupa'da kullanılan güvenilirliği kanıtlanmış sistemler olup CR3 yüklenicisi OHL-Siemens Konsorsiyumunun parçası olan Siemens firması tarafınca yapılmaktadır. Sinyalizasyon sistemi testleri tamamlandığında tüm sistem uluslararası yetkinliği olan TUV-SUD kuruluşu tarafından güvenlik açısından sertifikalandırıldıktan sonra işletmeye alınacaktır.

Ayrıca, halihazırda Gebze-Halkalı Marmaray hattındaki alt yapı işleri tamamlanmış olup, sinyalizasyon sistemi testleri devam etmektedir. Bu testler bittikten sonra deneme sürüşü yapılacak ve ticari işletmeye açılmadan TUV-SUD'den güvenlik sertifikası alınarak yukarıda belirtildiği gibi güvenilirliği kanıtlanmış sinyal sistemlerine haiz olarak ticari işletmeye açılacaktır.

