



T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

7/6974
GK 65

Sayı : 44697349-610.01/13384
Konu : Niğde Milletvekili
Sayın Ömer Fethi GÜRER'in
yazılı soru önergesi

20-02-2019

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

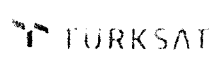
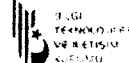
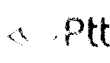
İlgi: 26.12.2018 tarihli ve 43452547-120.07-E.405269 sayılı yazınız.

Niğde Milletvekili Sayın Ömer Fethi GÜRER'in 7/6974 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

M. Cahit TURHAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (2 Sayfa)





T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

**NİĞDE MİLLETVEKİLİ SAYIN ÖMER FETHİ GÜRER'İN
7/6974 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİNİ CEVABI**

YHT hatlarında haberleşme sistemi olarak GSM-R kullanılmaktadır. Yine mezkur kazanın yaşandığı Ankara-Sincan arası hat kesiminde, Trafik Kontrolörü, Hareket Memuru, Makasçı ve Makinistler GSM-R üzerinden grup çağrı yapılarak (bas-konuş özelliği) haberleşme sağlanmaktadır.

Sincan – Eskişehir ve Polatlı – Konya)hat boyunda belirlenen yerlere hat güvenliği için kameralar monte edilmiş ayrıca kolluk kuvvetleri ile görüşülerek belirlenen lokasyonlara da ilave kamera yerleştirilen kesimlerde YHT hatları 24 saat kamera ile izlenmektedir. Bu izleme sisteminde olay algılama yazılımı da çalıştırılmakta ve herhangi bir olay algılanması durumunda alarm vermektedir.

Mezkur kaza, Ankara – Sincan arası maksimum hızın 110 km/s olduğu konvansiyonel (geleneksel) hatta meydana gelmiştir. Konvansiyonel hatlarda kamera sistemi zorunluluğu bulunmamakta ve kamera ile izleme uygulanmamaktadır.

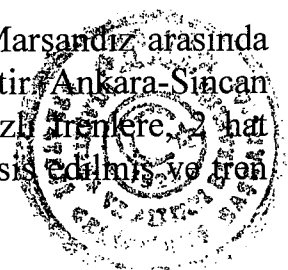
Ankara-Konya Yüksek Hızlı Treni Ankara Gar'dan 06.30'da hareket etmiş olup, normal seyrini izleyerek saat 06.36'da kaza meydana gelmiştir. Trenin olay mahalline 10 dakika erken gelmesi söz konusu olmayıp trenimiz vaktindedir. Dolayısıyla TCDD tarafından açılan herhangi bir hatalı sinyal sistemi söz konusu değildir.

Öte yandan, ulusal demiryolu şebekesindeki 12.740 km.lik demiryolu hattının 5.746 km'sinde (%45) sinyalizasyon sistemi bulunmaktadır. Sinyalizasyon sisteminin bulunmadığı hatlarda trenlerin yönlendirme işlemleri TMİ (Tren 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.

Proje kapsamında Ankara –Kayaş arasında 4 hat, Ankara-Marşandız arasında 6 hat, Marşandız-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.





T.C.
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

Tüm koridor üzerindeki yeni olarak tasarlanan 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 BaŖkentray projesi kapsamında KayaŖ-Ankara-Sincan arasında TMİ (Trenlerin Trafiğinin Merkezden Telefonla İdaresi) sistemi kullanmaya başlanmış olup, bu hatta sinyalizasyon yapım çalışmaları devam etmektedir.

DiĐer taraftan, Yenimahalle MarŖandiz istasyonunda meydana gelen söz konusu tren kazası ile ilgili genel soruŖturma başlatılmış olup, halen devam etmektedir.

