



T.C.
ULAŖTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĐI
Kaza AraŖtırma ve İnceleme Kurulu



20 AĞUSTOS 2015 TARİHİNDEKİ 71136 NUMARALI TREN İLE 64 AB 076
PLAKALI ARACIN HEMZEMİN GEÇİT KAZASINA İLİŖKİN
KAZA İNCELEME RAPORU



UŖak İli Banaz İlçesi Km 324+735'deki Serbest Hemzemin Geçit

31/03/2016

Kurul Karar No: 10/DMY-3/2016

İÇİNDEKİLER

AMAÇ	3
TANIMLAR VE KISALTMALAR.....	4
1. ÖZET.....	5
2. KAZAYA İLİŞKİN BİLGİLER	6
2.1. Kaza Hakkındaki Detaylar.....	6
2.1.1 Kaza Bildirimi.....	6
2.1.2 Kaza Bilgileri	6
2.1.3. Kaza Yeri Altyapı Bilgileri	6
2.1.4. Hava ve Görüş Bilgileri	7
2.2. Tren Seferlerine ve Demiryolu Araçlarına Ait Bilgiler	7
2.2.1. Tren Bilgileri.....	7
2.2.2. Karayolu Araçlarına Ait Bilgiler	7
2.3. Kaza Sonrası Elde Edilen Delil, Bulgu ve Kayıtlar.....	8
2.3.1. Makinistlere İlişkin Bilgiler ve Kazaya İlişkin İfadeleri	8
2.3.2. Lokomotif Sürat Kontrol Bandı Tetkiki	8
2.3.3. Afyon Trafik Kontrolör Grafiği Kayıtları.....	8
2.4. Kaza Sonrası Müdahaleler ve Acil Kurtarma Çalışmaları	8
3. KAZANIN GELİŞİMİ	8
3.1. Kaza Öncesi Süreç ve Kaza Anı.....	8
3.2. Kaza Sonrasındaki Süreç, Hattın Trafiğe Açılması.....	9
3.3. Hemzemin Geçitteki Tespitler	9
3.3.1. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğe Göre Yapılan Tespitler	9
4. DEĞERLENDİRME	11
4.1. Hemzemin Geçidin Bakımı, İşletilmesi.....	11
4.2. Hemzemin Geçidin İşletilmesini İlgilendiren Mevzuatlar	11
4.2.1. 3/1/1996 Tarihli Hemzemin Geçitlerin Korunması, Bakımı ve Yönetimi ile Geçit Bekçilerinin Görevlerine Ait Yönetmelik.....	11

4.2.2. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik	12
4.2.3. 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun	12
4.3. Hemzemin Geçidi Kullanan Karayolu Taşıt Sürücülerini İlgilendiren Mevzuatlar	12
4.3.1. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu	12
4.3.2. 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun	13
5. SONUÇLAR	13
5.1. Karayolu Taşıt Sürücülerini	13
5.2. İlgili Kurum ve Kuruluşların Ortak Çalışması	13
5.3. Ses ve Görüntü Kaydı	13
5.4. Yasal Mevzuat	13
6. TAVSİYELER	13
6.1. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne	13
6.2. TCDD Genel Müdürlüğüne	14
6.3. İçişleri Bakanlığına	14
6.4. Milli Eğitim Bakanlığına	15
6.5. Uşak Valiliğine	15
6.6. Karayolları Genel Müdürlüğüne	15
KAZA YERİ RESİMLERİ	16

AMAÇ

Bu demiryolu kazası, 16/7/2015 tarihli ve 29418 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren “Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği” hükümleri doğrultusunda incelenmiştir.

Demiryolu kaza ve olay incelemesinin amacı; demiryolu kaza ve olaylarının meydana gelmesine neden olan gerçek sebeplere ulaşmak suretiyle demiryollarında can, mal ve çevre emniyetine yönelik mevzuat ve uygulamaların geliştirilmesine ve ileride olabilecek benzer kaza ve olayların önlenmesine katkı sağlayacak tavsiyelerde bulunmaktır.

Bu kaza incelemesi adli veya idari soruşturma niteliğinde olmadığı gibi, amacı suçu ve suçluyu tespit etmek veya sorumluluk paylaşmak değildir.

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun 20/08/2015 tarihli ve 94665312-662/56938 sayılı görev emri ile kaza incelemesini yapmak üzere uzmanlar görevlendirilmiştir.

TANIMLAR VE KISALTMALAR

Bröve: Makinist sürücü belgesidir.

Demiryolu altyapı işletmecisi: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleridir.

Demiryolu hemzemin geçidi: Karayolu ile demiryolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz geçitleri ifade eder.

Demiryolu tren işletmecisi: Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilmiş kamu tüzel kişilerini ve şirketleridir.

Fren Ağırlığı: Hareket halindeki demiryolu araçlarının durabilmesini sağlamak için tekerleklerle uygulanan toplam kuvveti ifade eder.

Livre (Kalkış-Varış Tarifesi): Bütün trenlerin istasyon ve duraklara varış, duruş ve kalkış saatlerini, buluşma ve öne geçmelerini, yolcu trenlerinin teşkilatını ve irtibatlarını trenlerin hat kesimlerine, trenin cinsine, loko tipine göre çekerlerini, trenlerin en yüksek hızını, doğal ve en az seyir sürelerini istasyonların birbirine olan uzaklığını gösteren ve trenlerle ilgili diğer bilgilerin yer aldığı kitapçığı ifade eder.

Makine sürat kontrol bandı: Lokomotifin süratini ve kat ettiği mesafeyi zamana göre gösteren cihazdır.

Serbest hemzemin geçit: Çapraz, dur, lokomotif ve yaklaşım işaret levhaları bulunan, mekanik veya otomatik koruma sistemleri olmayan hemzemin geçit türüdür.

Seyir momenti: Demiryolu hemzemin geçidinden son bir yılda geçen tren sayısının yıllık ortalama günlük değeri ile karayolu araç sayısının yıllık ortalama günlük trafik (YOGT) değerinin çarpımıyla elde edilen sayıyı ifade eder.

TCDD: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünü ifade eder.

THTY: Trenlerin Hazırlanması ve Trafiğine Ait Yönetmeliktir.

TMİ: Trenlerin trafiğinin merkezden telefonla idaresi sistemidir.

Trafik Kumanda Merkezi: TSİ ve TMİ sisteminin uygulandığı demiryolu bölümünde trafiğin yürütülmesi için, kumanda makinasının, trengraf cihazının, haberleşme sisteminin ve işlem kaydedici cihazın, yol kesimi ile istasyonları gösteren küçük ölçekli bir şemayı da içeren bir panonun da bulunduğu, trafikle ilgili işlemlerin yapılıp kumanda edildiği ve talimatların verildiği yer.

Trafik Kontrolörü Grafiği: Tren trafiğinin TMİ sistemi ile idare edildiği yerlerde, trafik kontrolörü tarafından tüm tren hareketlerinin ve trafikle ilgili işlemlerin kayıt altına alındığı çizelgedir.

TSİ: Trenlerin trafiğinin elektrikli sinyallerle merkezden idaresi sistemidir.

1. ÖZET

20 Ağustos 2015 tarihinde, Konya-Alsancak seferini yapan 71136 nolu Konya Mavi Treni, Banaz istasyonundan Uşak yönüne seyri esnasında km 324+735’de bulunan serbest hemzemin geçitte saat 03:40 civarında Güllüçam Köyü istikametinden gelip D-300 karayolu istikametine seyreden 64 AB 076 plakalı araç ile çarpışmıştır.

64 AB 076 plakalı aracın sürücüsü ile yanındaki yolcu koltuğunda oturan bir şahıs olay yerinde yaşamını yitirmiş, diğer yolcu koltuğunda oturan bir şahıs Uşak Devlet Hastanesine yaralı olarak kaldırılmış olup, 21/8/2015 tarihinde taburcu edilmiştir.

Demiryolu araçlarında, demiryolu hattında ve çevrede kayda değer bir hasar meydana gelmemiştir. Kazaya karışan 64 AB 076 plakalı Ford Transit marka araç kullanılamayacak duruma gelmiştir.



2. KAZAYA İLİŞKİN BİLGİLER

2.1. Kaza Hakkındaki Detaylar

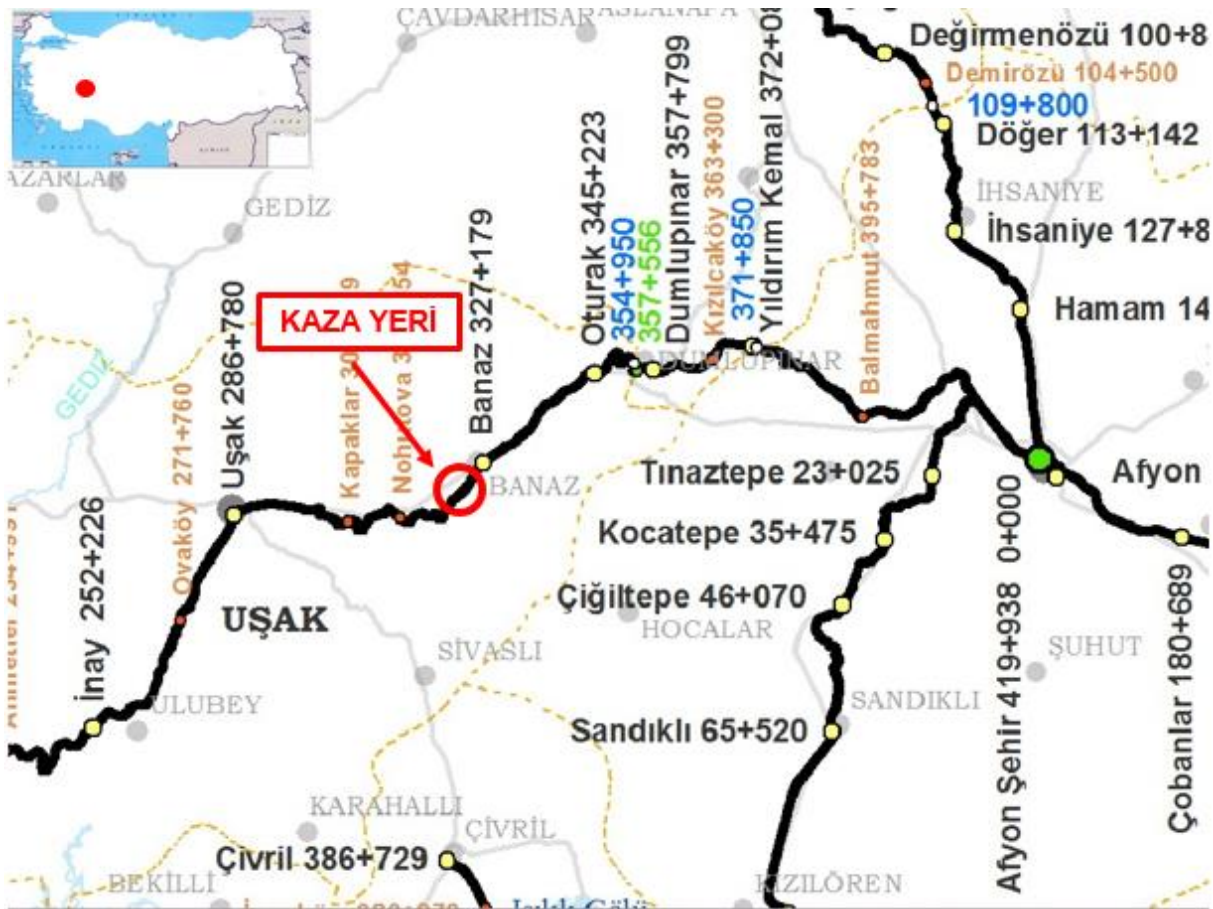
2.1.1 Kaza Bildirimi

Kaza; Kurulumuza 20 Ağustos 2015 tarihinde saat 05.00'te TCDD Genel Müdürlüğü tarafından SMS bildirimi ile ihbar edilmiştir.

2.1.2 Kaza Bilgileri

Tarih ve Saat : 20/8/2015 - 03:40

Kazanın Yeri : Uşak İli, Banaz İlçesi, Güllüçam Köyü yolu, Banaz-Uşak arası demiryolu hattı km 324+735



Yaralanma/Can Kaybı : Araçta bulunanlardan iki kişi vefat etmiş, bir kişi yaralanmıştır.

Hasar ve Zararlar : Demiryolu araçlarında ve tesislerinde kayda değer bir zarar meydana gelmemiştir. Karayolu aracı kullanılamayacak hale gelmiş olup kasko değeri yaklaşık 22.000,00 TL'dir.

2.1.3. Kaza Yeri Altyapı Bilgileri

Trafik Yönetim Sistemi : Tmİ

Yol : 49.430 kg/m tipi ray ve B70 tipi beton travers olup 2013 yılında yenilenmiştir.

Sinyalizasyon	: Sinyalli hat mevcut değildir.
Elektrifikasyon	: Elektrifikasyon hattı mevcut değildir.
Yol Eğimleri	: Eğim yok.
Hemzemin Geçit Sınıfı	: Serbest hemzemin geçit
Geçit Kaplama Cinsi	: Asfalt

2.1.4. Hava ve Görüş Bilgileri

Hava Durumu	: Olay tarihinde; Uşak İli, Banaz İlçesinde hava az bulutlu ve açık, gece sıcaklık yaklaşık 16°C'dir.
Görüş Durumu	: Yağmur, sis, pus vs. kaynaklı görüşü olumsuz etkileyecek durumlar mevcut değildir. Görüş açıktır.

2.2. Tren Seferlerine ve Demiryolu Araçlarına Ait Bilgiler

Demiryolu Altyapı İşletmecisi	: TCDD
Demiryolu Tren İşletmecisi	: TCDD

2.2.1. Tren Bilgileri

Tren Numarası / Adı	: 71136 / Konya Mavi Treni
Lokomotif Bilgileri	: DE 24140
Tren Vagon Sayısı	: 8 Vagon
Tren Dingil Sayısı	: 32 dingil
Tren Dizilişi	: Esas lokomotif, yolcu vagonları
Tren Ağırlığı	: 376 ton
Fren Ağırlığı	: 392 ton
Tren Uzunluğu	: 227 m.
Tren Güzergahı	: Konya – Alsancak
Tren Livre Hızı	: 50 km/s

2.2.2. Karayolu Araçlarına Ait Bilgiler

Plakası	: 64 AB 076
Kullanım Amacı	: Hususi
Markası	: Ford
Tipi	: Transit 350 L Van Facy
Modeli	: 2004
Cinsi	: Kamyonet - Kapalı Kasa
Koltuk Sayısı	: 3
Kullanım Şekli	: Yük Nakli

2.3. Kaza Sonrası Elde Edilen Delil, Bulgu ve Kayıtlar

2.3.1. Makinistlere İlişkin Bilgiler ve Kazaya İlişkin İfadeleri

DE 24140 lokomotif makinistlerinin DE 24000'lik lokomotiflere ilişkin brövelere sahip olduğu, 2011 yılında göreve başladıkları, kaza güzergahı üzerinde yeterince tecrübeye sahip oldukları tespit edilmiştir. Kazayla ilgili olarak; TCDD 3. Bölge Müdürlüğü tarafından açılan tahkikatta; makinistlerin özetle “Söz konusu hemzemin geçit güzergahında TCDD kalkış-varış tarifesi süratinin 50 km/s, çarpma anındaki hızlarının ise 40 km/s civarında olduğunu ve hemzemin geçide yaklaşırken sesli olarak sık sık sinyal verdiklerini, aracın demiryoluna yaklaştığını gördüklerinde ise projektör ile görsel sinyal de verdiklerini buna rağmen aracın hiç durmadığını ve geçide girdiği” şeklinde ifade verdikleri tespit edilmiştir.

2.3.2. Lokomotif Sürat Kontrol Bandı Tetkiki

27/8/2015 tarihli TCDD 3. Bölge Müdürlüğü Bant Tetkik Bürosu Tutanağına göre; “Loko sürat kontrol bandı kayıtlarında lokomotif hızının çarpma esnasında 47 km/s olarak gerçekleştiği, olay yerindeki azami TCDD kalkış-varış tarifesi süratinin ise 50 km/s olduğu tespit edilmiştir.

2.3.3. Afyon Trafik Kontrolör Grafiği Kayıtları

Afyon TİM Kumanda Merkezinden alınan Trafik Kontrolör Grafiği üzerinde yapılan incelemede; 71136 nolu treninin Banaz İstasyonuna saat 03:33'de gelerek Banaz İstasyonundan saat 03:34'de hareket ettiği ve Banaz – Uşak arasında km 324+735'de bulunan kaza yerine saat 03:40'da ulaştığı tespit edilmiştir.

2.4. Kaza Sonrası Müdahaleler ve Acil Kurtarma Çalışmaları

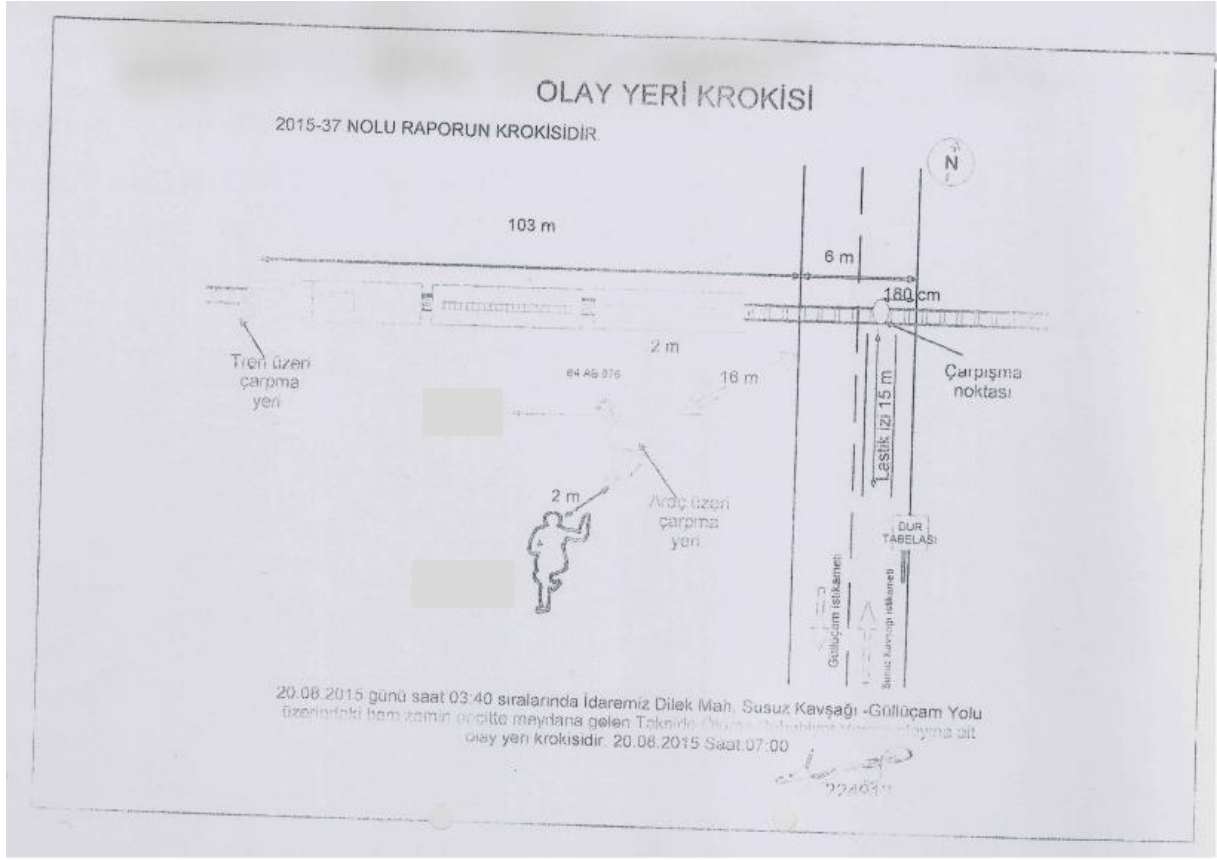
Kaza sonrası tren personeli tarafından 112 Acil Servis ve 155 Polis İmdat hattı aranarak bilgi verilmiştir. 64 AB 076 plakalı aracın sürücüsü ve yolcu koltuğunda oturan şahıs olay yerinde hayatını kaybetmiştir. Araç içerisinde bulunan diğer şahıs ise hafif yaralı olarak kaldırıldığı Uşak Devlet Hastanesinden ertesi gün taburcu edilmiştir.

3. KAZANIN GELİŞİMİ

3.1. Kaza Öncesi Süreç ve Kaza Anı

20/8/2015 tarihli 71136 Konya Mavi Treni DE 24140 lokomotif, 8 vagon, 32 dingil, 376 tonla Banaz İstasyonuna 87 dakika geç saat 03:33'de gelerek, saat 03:34'de hareket etmiştir. Banaz-Uşak arası normal seyri esnasında km. 324+735'de bulunan serbest hemzemin geçitte, Güllüçam Köyü istikametinden gelip D-300 karayolu istikametine seyreden 64 AB 076 plakalı araç ile çarpışmıştır. Olay yeri polis tutanaklarına göre; çarpma esnasında tren gidiş istikametine göre kazaya karışan aracı sol tarafa savurduğu ve trenin çarpışma noktasından 103 m sonra durduğu tespit edilmiştir. Kaza güzergahında trenin kalkış-varış tarifesi hızı 50 km/s olmasına rağmen 47 km/s süratle çarpışmanın meydana geldiği sürat bandı tetkikinden

anlaşılmıştır.



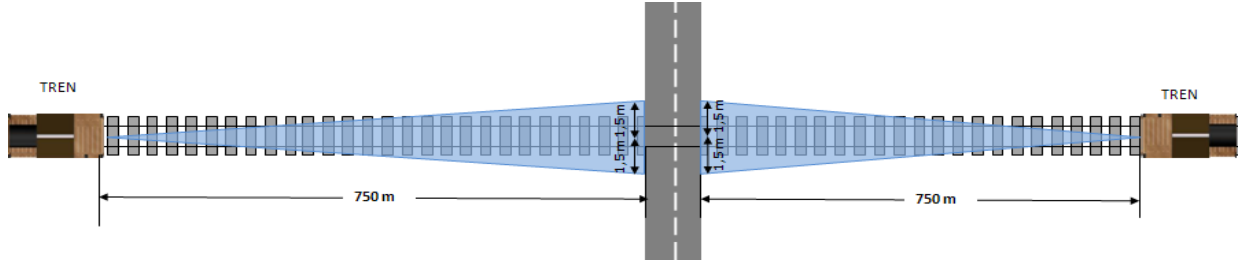
3.2. Kaza Sonrasındaki Süreç, Hattın Trafîğe Açılması

Tren personeli tarafından Afyon Trafik Kumanda Merkezine bildirim yapıldığı, trenin emniyetinin alındığı, tren personelinin adli işlemler için karakola götürüldüğü tespit edilmiştir. Uşak İstasyonundan 37001 imdat treni DE 24340 numaralı lokomotif saat 04:45’de hareket ederek saat 05:25’de olay yerine ulaştığı ve 71136 tren DE 24340 numaralı lokomotifin trene bağlanmasıyla saat 05:30’da olay yerinden hareket ettiği bilgisine ulaşılmıştır. Konya – Alsancak seferini yapmakta olan 71136 numaralı tren 116 dakika, Ankara – Alsancak seferini yapmakta olan 21130 numaralı tren ise 66 dakika tehir ettiği tespit edilmiştir.

3.3. Hemzemin Geçitteki Tespitler

3.3.1. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğe Göre Yapılan Tespitler

- “Demiryolu hemzemin geçit açılmayacak yerler” kenar başlıklı 8 inci maddenin 1 inci fıkrasının (c) bendi: “Arazi ve demiryolu şartlarına göre; demiryolu aracından her iki yönde hemzemin geçidin görüş uzaklığının 750 metrenin altında olduğu yerlerde hemzemin geçit açılmaz.” hükmünü içermektedir. TCDD olay tahkikat raporunda demiryolu aracının görüş mesafesinin 600 metre olduğu bildirilmiştir.



- “Demiryolu hemzemin geçit açılmayacak yerler” kenar başlıklı 8 inci maddenin 1 inci fıkrasının (ç) bendi: *“İki demiryolu hemzemin geçidi arasındaki en az mesafe yerleşim yeri dışında 5000 metre, yerleşim yerlerinde 1000 metreden az olamaz. Bu mesafelerde ikinci bir demiryolu hemzemin geçit açılmaz.”* hükmünü içermektedir. Yerleşim yeri dışındaki rapora konu hemzemin geçidin gerisinde 2898 metre (km321+837), ilerisinde 1810 metre (km326+545) mesafede hemzemin geçitler bulunmaktadır.
- Uşak Valiliği tarafından günlük 30 karayolu aracının mezkur hemzemin geçidi kullandığı TCDD 3. Bölge Müdürlüğüne bildirilmiştir. TCDD 3. Bölge Müdürlüğü tarafından günde 20 adet trenin hemzemin geçit kullandığı tespiti ile seyir momentleri 600 olarak hesap edilmiştir.
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (a) bendi: *“Demiryolu hemzemin geçitlerinin her iki yanına, karayolundan görülecek şekilde “Demiryolu Acil Durum İhbar Hattı” telefonlarının numaraları konulur.”* şeklindedir. Bu hükme göre konulması gereken telefon numaralarının olmadığı tespit edilmiştir.
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (c) bendi: *“Tüm demiryolu hemzemin geçitlerde karayolu araçlarının demiryolu gabari sahasına tehlikeli şekilde yaklaşmasını önlemek için en yakın raydan itibaren 5 metre mesafede karayoluna DUR çizgisi çizilir ve DUR levhası konulur.”* şeklindedir. Bu hükme göre; en yakın raydan itibaren 5 metre mesafede DUR levhası mevcut olup, karayoluna DUR çizgisinin olmadığı tespit edilmiştir.
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (f) bendi: *“Demiryolu hemzemin geçitlerin zemini, karayolu vasıtalarının rahatça geçeceği şekilde kompozit veya kauçuk malzeme ile kaplanır.”* şeklindedir. Geçit kaplamasının asfalt olduğu tespit edilmiştir.
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (h) bendi: *“Taşıt yolundan veya demiryolundan hemzemin geçide gelecek suların uzaklaştırılması için drenaj kanalları yapılır ve geçidin yapılmasından sorumlu olan kurum/kuruluşlar drenajların işlevini sağlamasından sorumludur.”* şeklindedir. Geçitte drenaj kanalının olmadığı tespit edilmiştir.

4. DEĞERLENDİRME

4.1. Hemzemin Geçidin Bakımı, İşletilmesi

- 3/7/2013 tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin “Genel Esaslar” başlıklı “Demiryolu hemzemin geçitleri ile yaklaşım yollarının yapımı, bakımı ve işletilmesi” kenar başlıklı 5 inci maddesi; *“Demiryolu hemzemin geçitleri ile yaklaşım yollarının; bu Yönetmelikte belirtilen standart, anlam, nicelik ve niteliklere ve şematik olarak gösterilen örneklerine uygun şekilde yapımından karayolunun bağlı olduğu kurum ve kuruluşlar sorumludur. Demiryolu hemzemin geçit yaklaşım yollarının bakım ve onarımından geçidin yapımından sorumlu kurum veya kuruluş sorumludur. Demiryolu hemzemin geçitlerinin bakımı-onarımı ve işletilmeleri, geçitten sorumlu kurum veya kuruluş nam ve hesabına TCDD tarafından yapılır ve bununla ilgili masraflar karayolunun bağlı olduğu kurum veya kuruluşlara tahakkuk ettirilerek tahsil edilir. Bu durum, sorumlu kurum ve kuruluşun üçüncü kişilere olan ve birinci ve ikinci fıkralardan kaynaklanan sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.”*
- “Yaklaşım yollarının trafik işaretleri” kenar başlıklı 6 ncı maddesi ise; *“Demiryolu hemzemin geçitlerine yaklaşım yollarının trafik işaretlerini koymaya ve kaldırmaya karayolunun bağlı olduğu kurum veya kuruluşlar sorumlu ve yetkilidir.”* hükümlerini içermektedir.
- “Mevcut hemzemin geçitlerin Yönetmeliğe uygun hale getirilmesi” kenar başlıklı geçici 1 inci maddesinde; *“Mevcut demiryolu hemzemin geçitleri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl içerisinde, bir defaya mahsus olmak ve ödeneği Bakanlık bütçesinden karşılanmak üzere TCDD tarafından bu Yönetmeliğe uygun hale getirilir.”* hükümleri bulunmasına rağmen hemzemin geçitteki eksiklikler devam etmektedir.

4.2. Hemzemin Geçidin İşletilmesini İlgilendiren Mevzuatlar

4.2.1. 3/1/1996 Tarihli Hemzemin Geçitlerin Korunması, Bakımı ve Yönetimi ile Geçit Bekçilerinin Görevlerine Ait Yönetmelik

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan söz konusu yönetmelik daha çok bekçili bariyerli hemzemin geçitler hakkında düzenlemeler içerse de işbu rapora konu hemzemin geçitle alakalı hükümler de bulunmaktadır. *(Geçit kaplama cinsi, asfalt olmayan geçitlerin içi ve her iki tarafı en az 50 metre asfaltlanacaktır.)*

Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte yer alan *“Demiryolu hemzemin geçitlerin zemini, karayolu vasıtalarının rahatça geçeceği şekilde kompozit veya kauçuk malzeme ile kaplanır.”* hükmüne uygun olmadığı görülmektedir.

4.2.2. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik

Yönetmeliğin 5 inci maddesi ile geçici 1 inci maddesinde karayolunu işleten Kurum/Kuruluş ile demiryolunu işleten TCDD Genel Müdürlüğü arasında hemzemin geçit işletmesi hususunda birtakım uyumsuzluklar olduğu değerlendirilmektedir. Şöyle ki; hemzemin geçitlerdeki hukuksal sorumluluğun karayolunu işleten Kurum/Kuruluşa ait olduğu vurgulanmakla birlikte 5 inci maddenin 3 üncü fıkrası ve geçici 1 inci maddede geçidin ıslahı için gerekli fiili çalışmalar hakkında demiryolunu işleten TCDD Genel Müdürlüğüne görevler verilmiştir. Bu açık ve net görevlendirmeye rağmen bakım ve işletmeden sorumlu kurum ve kuruluşlar ile demiryolu altyapı işletmecisi arasında etkin bir işbirliğinin olmadığı, ayrıca bakım ve işletmeden birinci derecede sorumlu kurum ve kuruluşların sorumluluk alanlarındaki hemzemin geçitler hakkında bir envanter kaydının dahi bulunmadığı ve hemzemin geçitlerin bakım ve işletme görevinin TCDD’de olduğunun zannedilmesi gibi nedenlerle “*demiryolu hemzemin geçitlerinde demiryolu ve karayolu trafiğinin düzenini ve güvenliğini sağlamak*” amacıyla düzenlenen mevcut yönetmeliğin uygulaması sırasında arzu edilen sonuçlara ulaşamadığı anlaşılmıştır.

4.2.3. 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun

“Demiryolu ve karayolu kesişmeleri” kenar başlıklı 9 uncu maddesi “(1) Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demiryolu ana yol sayılır ve demiryolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır. (2) Bu kesişmelerde, yapılan yeni yolun bağlı olduğu kurum veya kuruluş alt veya üst geçit yapmak ve diğer emniyet tedbirlerini almakla yükümlüdür. (3) Demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hâllerde hemzemin geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler ilgili mevzuat çerçevesinde kaldırılır veya kaldırıılır.” şeklindedir.

4.3. Hemzemin Geçidi Kullanan Karayolu Taşıt Sürücülerini İlgilendiren Mevzuatlar

4.3.1. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun “Demiryolu Geçitleri” kenar başlıklı 76 ncı maddesi: “Demiryolu geçitlerinde: a) 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. b) Işıklı işaret ve bariyerle donatılmamış demiryolu geçitlerini geçmeden önce, sürücülerin durmaları, herhangi bir demiryolu aracının yaklaşmadığına emin olduktan sonra geçmeleri zorunludur.” şeklindedir.

Kazaya karışan karayolu taşıt sürücüsünün bu kanun hükmüne aykırı olarak geçide yaklaşırken durmadığı ve demiryolunu kontrol etmeden hemzemin geçit üzerinden geçmeye çalıştığı

değerlendirilmektedir.

4.3.2. 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun

Demiryolu ve karayolu kesişmeleri” kenar başlıklı 9 uncu maddesi “(1) Demiryolunun karayolu, köy yolu ve benzeri yol ile gerçekleşen kesişmelerinde demiryolu ana yol sayılır ve demiryolu araçlarının geçiş üstünlüğü vardır...” şeklindedir.

5. SONUÇLAR

5.1. Karayolu Taşıt Sürücüleri

Karayolu taşıt sürücülerinin demiryolu hemzemin geçitlerinde uyulması gereken kurallar hakkında yeterli bilgiye haiz olmadıkları,

Demiryolu araçlarının karayolu araçları gibi kısa mesafelerde durabileceği sanısı,

Demiryolu araçlarının üstün taşıt olduğunun bilincinde olmadıkları sonuçlarına ulaşılmıştır.

5.2. İlgili Kurum ve Kuruluşların Ortak Çalışması

Karayolu ve demiryolundan oluşan hemzemin geçitlerin yapım, bakım ve işletilmesinden sorumlu kamu kurum ve kuruluşları tarafından koordineli olarak ilgili mevzuat çerçevesinde alınması gereken önlemlerin yeterli oranda değerlendirilmediği anlaşılmıştır.

5.3. Ses ve Görüntü Kaydı

Kaza mahallinde, demiryolu ve karayolu araçlarında ses ve görüntü kaydeden sistemlerin bulunmasının kazaların aydınlatılması, sebeplerin tespiti ve insan davranışlarının izlenebilmesi açısından yararlı olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

5.4. Yasal Mevzuat

Her ne kadar hemzemin geçitlerle ilgili mevcut yönetmelik kurum ve kuruluşların görevlerini oldukça açık bir şekilde ortaya koymuş ise de; hemzemin geçit yapım, bakım ve işletilmesinden sorumlu yerel kurum ve kuruluşların mevzuat ve düzenleyici kurum hakkında bilgi eksikliği olduğu anlaşılmıştır.

6. TAVSİYELER

6.1. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne

6.1.1. Demiryolu sektöründe doğrudan görev yapmayan ancak hemzemin geçitlerle ilgili yapılacak iş ve işlemlerde sorumluluğu bulunan Valilikler, Karayolları, İl Özel İdareleri, Belediyeler gibi mevzuatın görev verdiği Kurum/Kuruluşlara yönelik “*Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin*” getirdiği sorumluluklar ve uygulanması hususlarında tanıtıcı ve bilgilendirici toplantı, çalıştay, seminer, panel gibi faaliyetlerde bulunulmalıdır.

6.1.2. Kamu kurum ve kuruluşlarının görev sahaları, uzmanlık alanları dikkate alınarak hemzemin geçitlerin demiryolu hattı üzerindeki bileşenleri (Ray devreleri, bariyerler, makiniste yönelik işaretler, kaplamalar vb.) demiryolu altyapı işletmecisinin, karayolu üzerindeki bileşenlerin ise (Yaklaşım yolları, sinyaller, karayolu işaretleri vb.) karayolunu işleten kurumların uhdesine bırakılması gibi sahada uygulanabilirliği kolay ve anlaşılır somut çözümler getirilmesi uygun olacaktır.

6.1.3. Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddesinin 1 inci fıkrasının (k) bendinin 2 nci alt bendi “*Demiryolu hemzemin geçitlerde karayolu üzerindeki yaklaşım levhaları kapsamında yer alan lokomotif veya bariyer işaretinin altına dikdörtgen levha içerisine “**DİKKAT DEMİRYOLU**” ibaresi eklenir.*” şeklinde olup karayolu taşıt sürücülerinin farkındalığının artırılması için bu hükmün tüm hemzemin geçitleri kapsayacak şekilde uygulanabilmesine yönelik mevzuat düzenlemesi yapılmalıdır.

6.1.4. Karayolu taşıt sürücülerinin dikkatinin artırılması amacıyla hemzemin geçit yaklaşım yollarında “DUR” çizgisinden önce gelmek üzere karayolu zeminine “**DUR**” yazısının yazılmasına yönelik mevzuat değişikliği yapılmalıdır.

6.2. TCDD Genel Müdürlüğüne

6.2.1. 3/1/1996 Tarihli Hemzemin Geçitlerin Korunması, Bakımı ve Yönetimi ile Geçit Bekçilerinin Görevlerine Ait Yönetmeliğin 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğe ve güncel diğer mevzuata uygun hale getirilecek şekilde yeniden düzenlenmelidir.

6.2.2. Kazanın meydana geldiği hemzemin geçidin mevzuata uygun hale getirilmesi sağlanmalıdır.

6.2.3. Lokomotiflere ses ve görüntü kaydeden kamera kayıt sistemi konulmalıdır.

6.3. İçişleri Bakanlığına

6.3.1. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun “Demiryolu Geçitleri” kenar başlıklı 76 ncı maddesi kapsamında hemzemin geçitlerde kolluk trafik ekipleri tarafından denetimler yaptırılmak suretiyle karayolu sürücülerinin farkındalığının artırılması sağlanmalıdır.

6.3.2. Karayolu araç sürücülerini bilgilendirme amaçlı basın ve yayın kuruluşlarında yayınlanmak üzere kamu spotları hazırlanmalı, konuyla ilgili trafik uygulamalarında eğitici el broşürleri dağıtılmalıdır.

6.3.3. Hemzemin geçit kazalarında ve benzer kazalarda kaza sebebinin tespiti ve sürücülerin kurallara uymasının teşviki amacıyla karayolu araçlarında görüntü kaydeden cihazların kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.

6.4. Milli Eğitim Bakanlığına

6.4.1. Can ve mal güvenliği ile trafik emniyetinin sağlanması ve vatandaşlarımızın bilinçlendirilmesi amacıyla ilk ve orta dereceli okullardaki trafik derslerinde hemzemin geçitleri konusuna daha fazla dikkat çekecek şekilde yer verilmelidir.

6.4.2. Sürücü kurslarındaki eğitimlerde demiryolu hemzemin geçitlerin kullanımı hakkında teorik eğitimler artırılmalı, sınavlarda uygulama yapılması zorunlu hale getirilmelidir.

6.5. Uşak Valiliğine

6.5.1. Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin “Demiryolu hemzemin geçit açılmayacak yerler” kenar başlıklı 8 inci maddesinin 1 inci fıkrasının (ç) bendi gereği kazanın meydana geldiği hemzemin geçit ve civarında yer alan geçitlerden uygun görülenlerin kapatılması sağlanmalıdır.

6.5.2. Kazanın meydana geldiği hemzemin geçitteki noksanlıkların mevzuata uygun hale getirilmesi için bakımdan sorumlu Kurum/Kuruluş ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

6.6. Karayolları Genel Müdürlüğüne

6.6.1. Öncelikle kazanın meydana geldiği hemzemin geçit olmak üzere sorumluluk alanında bulunan tüm demiryolu hemzemin geçitlerinin mevzuata uygun hale getirilmesi sağlanmalıdır.

KAZA YERİ RESİMLERİ









