



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



**18 OCAK 2016 TARİHİNDEKİ 71306 NUMARALI TREN İLE 42 ENZ 78
PLAKALI ARACIN HEMZEMİN GEÇİT KAZASINA İLİŖKİN
KAZA İNCELEME RAPORU**



Konya İli Ereğli İlçesi Km: 187+940'daki Hemzemin Geçit

26/05/2016

Kurul Karar No: 13/DMY-4/2016

İÇİNDEKİLER

AMAÇ	2
TANIMLAR VE KISALTMALAR	3
1. ÖZET	4
2. KAZAYA İLİŞKİN BİLGİLER.....	4
2.1. Kaza Hakkındaki Detaylar	4
2.1.1 Kaza Bildirimi	4
2.1.2 Kaza Bilgileri	4
2.1.3. Kaza Yeri Altyapı Bilgileri	5
2.1.4. Hava ve Görüş Bilgileri	5
2.2. Kazaya Karışan Demiryolu ve Karayolu Araçlarına Ait Bilgiler.....	6
2.2.1. 71306 Tren Bilgileri.....	6
2.2.2. 42 ENZ 78 Plakalı Araç Bilgileri	6
2.3. Kaza Sonrası Elde Edilen Delil, Bulgu ve Kayıtlar	6
2.3.1. Personel Bilgileri.....	6
2.3.2. Lokomotif Sürat Kontrol Bantları Tetkiki	7
2.4. Kaza Sonrası Müdahaleler ve Acil Kurtarma Çalışmaları	9
3. KAZANIN GELİŞİMİ	9
3.1. Kaza Öncesi Süreç ve Kaza Anı.....	9
3.2. Kaza Sonrasındaki Süreç, Hattın Trafiğe Açılması.....	9
3.3. Hemzemin Geçitteki Tespitler.....	10
4. DEĞERLENDİRME	12
4.1. Hemzemin Geçidin Bakımı, İşletilmesi	12
4.2. Hemzemin Geçidin İşletilmesini İlgilendiren Mevzuatlar	13
4.3. Hemzemin Geçidi Kullanan Karayolu Taşıt Sürücülerini İlgilendiren Mevzuatlar	14
4.4. Demiryolu Altyapı İşletmecisinin Hemzemin Geçit İle İlgili Çalışmaları.....	14
5. SONUÇLAR	15
5.1. Karayolu Taşıt Sürücülerini	15
5.2. İlgili Kurum ve Kuruluşların Ortak Çalışması	15
5.3. Ses ve Görüntü Kaydı	15
5.4. Yasal Mevzuat.....	15
5.5. Seyir Momenti.....	15
6. TAVSİYELER	16
6.1. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne	16
6.2. TCDD Genel Müdürlüğüne.....	16
6.3. İçişleri Bakanlığına	17
6.4. Milli Eğitim Bakanlığına.....	17
6.5. Konya Valiliğine	17
6.6. Ereğli Belediyesine	17
7. KAZA YERİ RESİMLER	18

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 Kurulunun 19/1/2016 tarihli ve 94665312-4691 sayılı görev emri ile kaza incelemesini yapmak üzere uzmanlar görevlendirilmiştir.

TANIMLAR VE KISALTMALAR

Bröve: Makinist sürücü belgesini ifade eder.

Demiryolu Altyapı İşletmecisi: Tasarrufundaki demiryolu altyapısını güvenli bir şekilde işletmek ve demiryolu tren işletmecilerinin hizmetine sunmak hususunda yetkilendirilmiş kamu tüzel kişileri ve şirketleridir.

Demiryolu Tren İşletmecisi: Ulusal demiryolu altyapı ağı üzerinde yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilmiş kamu tüzel kişileri ve şirketleridir.

DMU: Dizel Motorlu Ünite

EYS (Emniyet Yönetim Sistemi): Demiryolu altyapı ve tren işletmecilerinin emniyetli çalışmasını sağlayacak, tehlikelerin ve kazaların azaltılmasına, risklerin düşürülmesine yönelik önlemlerin sistematik olarak belirlenmesi ve buna göre kuralların, talimatların, süreçlerin oluşturulmasını ve bunların devamlı takip edilerek gerektiğinde revize edilebilmesini sağlayan ve ilgili ulusal mevzuata uyan organizasyonel yapıyı ifade eder.

Kalkış-Varış Tarifesi (Livre): 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.

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.

Trafik Cetveli: Trenlerin ilk çıkış istasyonu ile son varış istasyonuna kadar olan varış, duruş, kalkış, buluşma, öne geçme işlemleri ile yolda meydana gelen her türlü aksaklık ve düzensizliklerin kaydedilmesine yarayan, trene ait işlemlerin kontrolüne, lokomotif ve vagonların hareketlerine ait istatistiki bilgilerin tespitine ve işletme sonuçlarının değerlendirilmesine esas teşkil eden formu ifade eder.

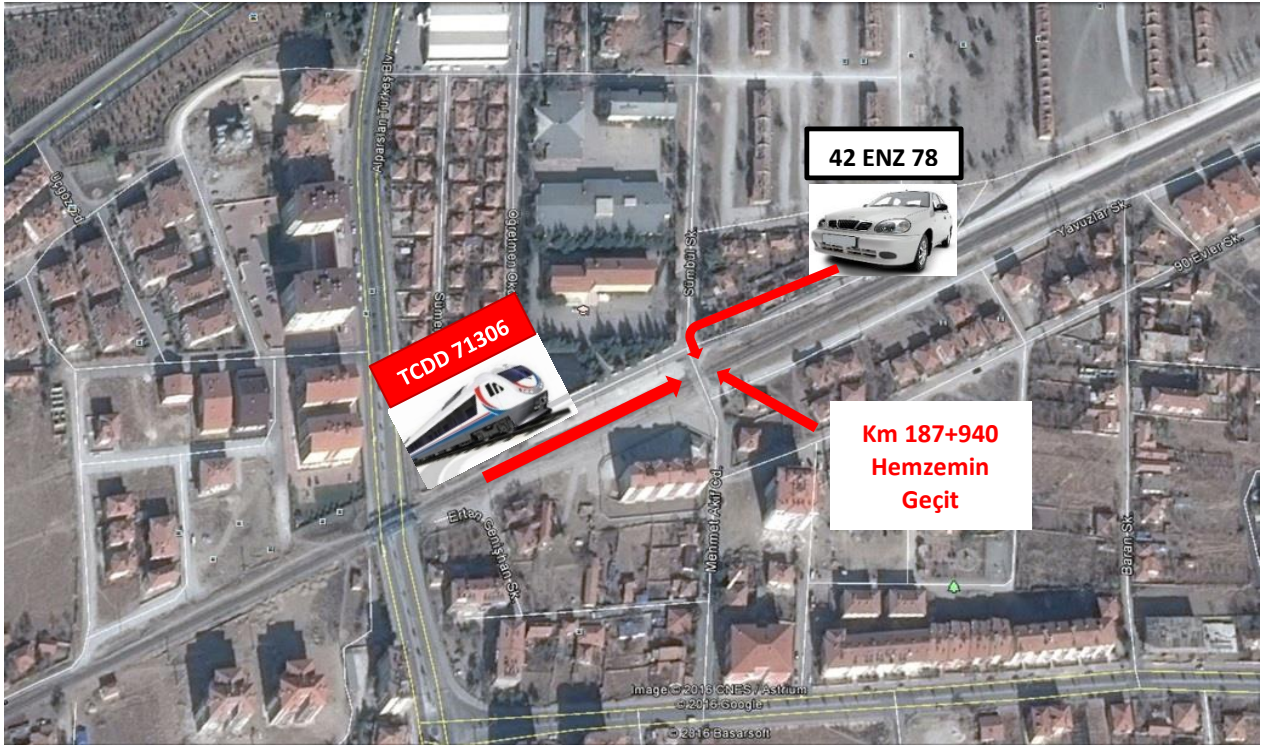
Trafik Kumanda Merkezi: TSİ ve TMİ sisteminin uygulandığı demiryolu bölümünde trafiğin yürütülmesi için, kumanda makinasının trengraf cihazının haberleşme sisteminin ve işlem kaydedici cihazın, yol kesimi ile istasyonları gösteren küçük ölçekli bir şemayı da içeren bir panonun da bulunduğu, trafikle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

1. ÖZET

18 Ocak 2016 tarihinde Karaman-Adana seferini yapan 71306 nolu Toros Ekspresi Böğecik İstasyonundan Ereğli İstasyonu yönüne gitmek üzere saat 16:24'te hareket ederek Böğecik-Ereğli İstasyonları arasındaki km 187+940'da bulunan serbest hemzemin geçitten geçerken saat 16:39'da, Mehmet Akif Mahallesi Taşevler istikametinden gelerek serbest hemzemin geçide giren 42 ENZ 78 plakalı otomobille çarpışmıştır.

42 ENZ 78 plakalı otomobilde bulunan araç sürücüsü 1972 doğumlu (44 yaşında) erkek şahıs Ereğli Devlet Hastanesine ağır yaralı olarak kaldırılmış, aynı gün hastanede hayatını kaybetmiştir.

Kaza sonucu demiryolu araçlarında, demiryolu hattında ve çevrede kayda değer bir hasar meydana gelmemiştir. Kazaya karışan 42 ENZ 78 plakalı Daewoo marka otomobil kullanılamayacak duruma gelmiştir.



2. KAZAYA İLİŞKİN BİLGİLER

2.1. Kaza Hakkındaki Detaylar

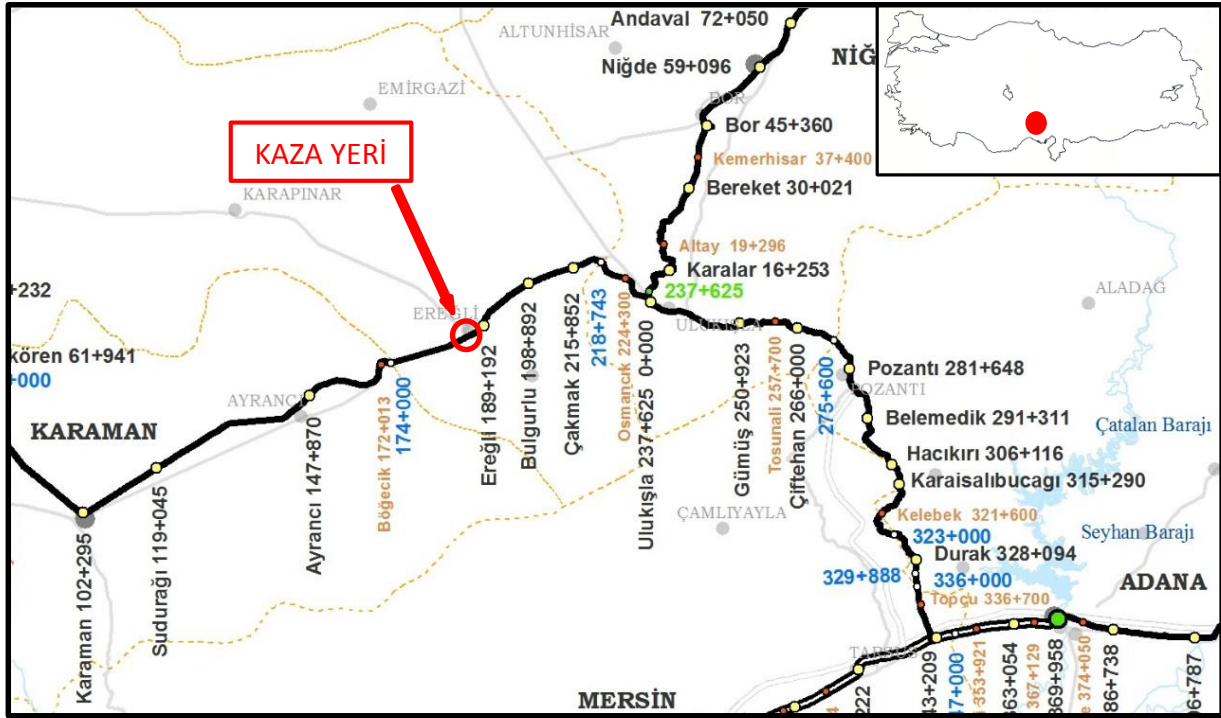
2.1.1 Kaza Bildirimi

Kazanın meydana geldiğine dair TCDD tarafından kaza gününde herhangi bir bildirimde bulunulmamıştır. Farklı kaynaklardan kaza hakkında haberdar olunmuştur.

2.1.2 Kaza Bilgileri

Tarih ve Saat : 18.1.2016 16:39

Kazanın Yeri : Konya İli, Ereğli İlçesi, Karaman-Adana demiryolu hattı km 187+940



Can Kaybı/Yaralanma : Otomobil sürücüsü vefat etmiştir.

Hasar ve Zararlar : 71306 trenin temininde kullanılan DMU 30021 tren setinde yaklaşık 2.600,00 TL tutarında bir hasar meydana gelmiştir. Karayolu aracı kullanılamayacak hale gelmiş olup kasko değeri yaklaşık 12.000,00 TL'dir.

2.1.3. Kaza Yeri Altyapı Bilgileri

Trafik Yönetim Sistemi : Tmİ
Yol : 46.303 kg/m ray, son yol yenileme 1989 tarihinde yapılmıştır.
Sinyalizasyon : -
Elektrifikasyon : -
Yol Eğimleri : Böğecik İstasyonundan (172+013) kaza yerine (187+940) doğru eğimler (+) % 4
Hemzemin Geçit Sınıfı : Serbest hemzemin geçit
Geçit Kaplama Cinsi : Kilitli Parke Taşı

2.1.4. Hava ve Görüş Bilgileri

Hava Durumu : Konya İli Ereğli İlçesinde kaza gününde hava açık ve sıcaklık gündüz yaklaşık 7°C'dir.
Görüş Durumu : Yağmur, sis, pus vs. kaynaklı görüşü olumsuz etkileyecek durumlar mevcut değildir. Görüş oldukça açıktır.

2.2. Kazaya Karışan Demiryolu ve Karayolu Araçlarına Ait Bilgiler

Demiryolu Altyapı İşletmecisi : TCDD

Demiryolu Tren İşletmecisi : TCDD

2.2.1. 71306 Tren Bilgileri

Tren Numarası : 71306
Lokomotif/Ünite Bilgileri : DMU 30021 tren seti
Tren Vagon Sayısı : 4 Vagon
Tren Dingil Sayısı : 16 dingil
Tren Dizilişi : 4 vagonlu DMU 30000 tipi tren seti
Tren Brüt Ağırlığı : 255 Ton
Tren Güzergahı : Karaman-Adana
Tren Türü : Yolcu

2.2.2. 42 ENZ 78 Plakalı Araç Bilgileri

Aracın Markası/Modeli : Daewoo Super Saloon
Aracın Model Yılı : 1997
Aracın Cinsi : Otomobil, Çok Amaçlı
Aracın Kullanım Amacı : Özel, Yolcu Nakli
Net Ağırlığı : 1350 Kg
Azami Yüklü Ağırlığı : 1785 Kg

2.3. Kaza Sonrası Elde Edilen Delil, Bulgu ve Kayıtlar

2.3.1. Personel Bilgileri

DMU 30021 tren seti makinistlerinden ikinci makinistin DMU 30000 tren setlerine ilişkin sürücü belgesine sahip olduğu, birinci makinistin ise DMU 30000 tren setlerine ilişkin sürücü belgesinin olmadığı tespit edilmiştir.

2.3.2. Lokomotif Sürat Kontrol Bantları Tetkiki

TCDD		LOKOMOTİF SÜRAT KONTROL BANDLARININ FÖYDÖMARŞLARLA KARŞILAŞTIRMA CETVELİ				OLAY TARİHİ									
						18.01.2016									
GÖREVİ	SİCİL NO	ADI VE SOYADI				TREN NO									
T.ŞEFİ						71306									
MAKİNİST						LOKOMOTİF NO									
MAKİNİST YRD						DMU 30021									
						Tetkik Tarihi; 21.01.2016									
Kalkış - Varış İstasyonları	Banta Göre			Trafik cetveline göre			Sürat		Farklar		DÜŞÜNCELER				
	Asgari müddet	Varış		Duruş	Kalkış		Varış	Duruş	Kalkış			Livre	Band		
		S	D		S	D			S	D					
AYRANCİ								16	07						
KLM 187+925					16	39					95	59	-36		FREN
187+940					16	39					95	55	-40		ÇARPMA
187+995					16	40					95	00			DURUŞ

21/1/2016 tarihli TCDD 6. Bölge Müdürlüğü DMU 30021 nolu DMU Seti Sürat Kontrol Bandının Trafik Cetveli ile Karşılaştırma Cetveline göre “18.1.2016 tarihinde 71306 Toros Ekspres trenini temin ederken Ayrancı-Ereğli arası km 187+940 da kontrolsüz hemzemin geçitte 42 ENZ 78 plaka nolu araca çarpma olayı ile ilgili treni temin eden DMU 30021 lokonun teloc hız verileri trafik cetveli ile birlikte tetkik edilerek bulunan değerler yukarıya çıkartılmıştır. 71306 tren trafik cetveline göre Ayrancı İstasyonundan saat 16:07’de hareket etmiş olup Ayrancı-Ereğli arası km 187+925 de sürati 59 km/sa te fren atarak km 187+940 da bulunan kontrolsüz hemzemin geçitte sürati 55 km/sa iken bir araca çarparak durmuş olduğu loko sürat kontrol bandı ile trafik cetvelinin birlikte tetkikinden anlaşılmıştır.” şeklinde kazaya karışan tren setinin hız göstergelerine dair tetkiklerin yapıldığı tespit edilmiştir. Kaza güzergâhında trenin kalkış varış tarifi hızı 95 km/sa olup çarpışmanın 55 km/sa süratle meydana geldiği sürat bandı tetkikinden anlaşılmıştır.

ADS3 Raw data - [c:\...161191.300] - All data - Operating memory
 Vehicle: 300211 Start: 18.01.2016 - 11:16:48 14.719,825 km
 Operator: ROTEM End: 18.01.2016 - 19:01:20 14.945,244 km

S.2

HP LASERJET FAKS

18.01.2016 2:43:05

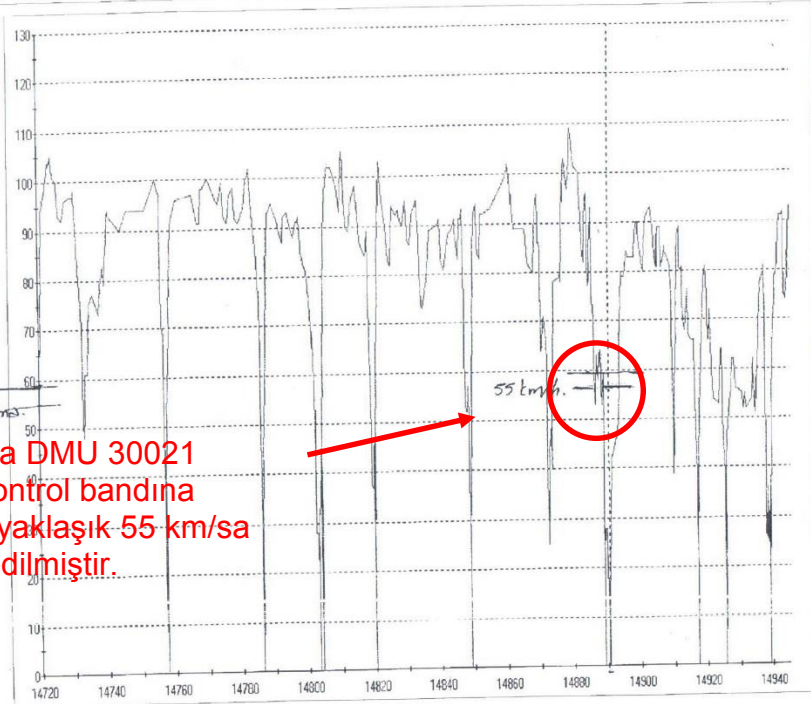
Speed [km/h]

@2Marker 1
 18.01.2016 18.04.30
 14.890,646 km
 0

Loto hızı 59 km/h ile
 frenleme yapıyor
 55 km/h ile
 gürpüyor. Gürpüttükten
 sonra 55 metre ileride
 duruyor.

59 km/h fren
 55 km/h gürpür.

Çarpma Anında DMU 30021
 setinin sürat kontrol bandına
 göre süratinin yaklaşık 55 km/sa
 olduğu tespit edilmiştir.



DEUTA-WERKE ADS3: Table view (date of print: 20.01.2016)

ADS3 Raw data - [c:\...161191.300] - All data - Operating memory
 Vehicle: 300211 Start: 08.12.2015 - 19:29:13 0.000 km
 Operator: ROTEM End: 19.01.2016 - 07:45:24 15.074,896 km

18.01.2016 T+L DMU 30021 10k0

Speed Speed [km/h]

- DSK-Stat

W1 ZWG20_Wheel_Diameter_1

W2 ZWG20_Wheel_Diameter_2

BS ZWG20_Operation_SW

Cs ZWG20_Configuration_SW

a ZWG20_Forward i IFU_I2C_Port0_D
 b ZWG20_Reverse k IFU_I2C_Port1_D
 c ZWG20_Braking l ZWG20_Direction
 d ZWG20_Powerin D1 Card_not_ready
 e ZWG20_Intermed D2 Clock_invalid
 f ZWG20_Head_C D3 Wrong_Locnumb
 g ZWG20_Tail_Car D4 IFU_Digital_Input
 h Intern_ZWG_Che D5 ZWG20_Data_Err

Distance/km	Time	Speed	+	W1	W2	BS	Cs	a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	D1	D2	D3	D4	D5
14.889,198	18.01.2016 - 16:39:51	59	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,208	18.01.2016 - 16:39:52	55 km/h	GARPM	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,209	18.01.2016 - 16:39:52	39	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,214	18.01.2016 - 16:39:52	38	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,224	18.01.2016 - 16:39:53	28	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,234	18.01.2016 - 16:39:55	26	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,244	18.01.2016 - 16:39:56	15	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:40:00	0 DURNŞ	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:40:01	---	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:43:54	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:43:54	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:43:55	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:43:55	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,264	18.01.2016 - 16:44:15	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,265	18.01.2016 - 16:44:19	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,265	18.01.2016 - 16:44:19	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,265	18.01.2016 - 16:44:19	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,265	18.01.2016 - 16:44:19	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,265	18.01.2016 - 16:44:20	0	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 16:44:23	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 16:44:24	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 16:48:59	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 17:27:34	---	---	---	---	---	---	b	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 17:27:36	---	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 17:27:36	---	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---
14.889,266	18.01.2016 - 17:27:37	---	---	---	---	---	---	a	---	---	---	---	---	---	---	j	k	---	---	---	---	---	---

2.4. Kaza Sonrası Müdahaleler ve Acil Kurtarma Çalışmaları

Kaza sonrası tren personeli tarafından 112 Acil Servis, emniyet ve nöbetçi savcılık aranarak bilgi verilmiştir. 42 ENZ 78 plakalı otomobilde bulunan sürücü ağır yaralı olarak kaldırıldığı Ereğli Devlet Hastanesinde aynı gün vefat etmiştir.

3. KAZANIN GELİŞİMİ

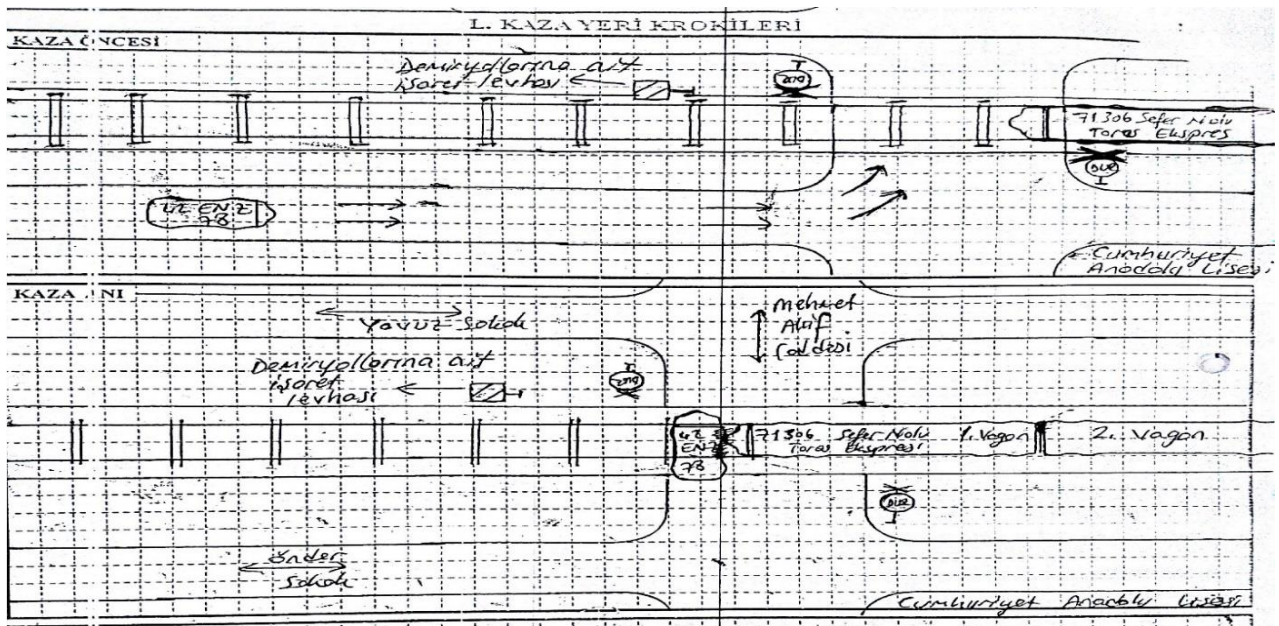
3.1. Kaza Öncesi Süreç ve Kaza Anı

18/1/2016 tarihli 71306 Toros Ekspresini temin eden DMU 30021 4'lü tren seti 255 tonla saat 15:30'da Karaman İstasyonundan hareket etmiştir. Sırasıyla 15:45 Sudurağı, 16:07 Ayrancıderbent ve 16:24 de Böğecik İstasyonundan Ereğli İstasyonu yönüne hareket etmiştir. Saat 16:39'da Mehmet Akif Mahallesi Taşevler istikametinden gelerek serbest hemzemin geçide giren ve içinde yalnızca sürücünün bulunduğu 42 ENZ 78 plakalı otomobille çarpışmıştır. Hız kayıt cihazı (Teloc) kayıtlarına göre, tren seti saat 16:39:52'de 55 km/sa hızdayken fren atarak 16:40:01'de 9 saniye içerisinde 55 metre sonra durmuştur. Çarpışma sonrası 42 ENZ 78 plakalı araç sağ tarafı hasar almış olarak yaklaşık 55 metre sürüklenmiştir.

3.2. Kaza Sonrasındaki Süreç, Hattın Trafığe Açılması

Kaza sonrası tren personeli tarafından 112 Acil Servis, emniyet ve Ereğli istasyonu aranarak bilgi verilmiştir. 42 ENZ 78 plakalı otomobilde bulunan sürücü 1972 doğumlu (44 yaşında) erkek şahıs ağır yaralı olarak kaldırıldığı Ereğli Devlet Hastanesinde aynı gün vefat etmiştir.

TCDD adına acil eylem yöneticisi olarak Ereğli Gar Şefi kaza mahalline intikal etmiştir. Kaza mahallinde tren seti önünde sıkışan aracın kurtarma çalışmalarının saat 17:32'de tamamlanmasına müteakip 71306 tren seti saat 17:35'de Ereğli İstasyonuna götürülerek demiryolu trafiğe açılmıştır.



3.3. Hemzemin Geçitteki Tespitler

Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğe Göre Yapılan Tespitler;

3.3.1. Hemzemin geçidin seyir momentiyle alakalı sağlıklı kayıtlara ulaşamadığından değerlendirme yapılamamıştır.

3.3.2. “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.” şeklindedir. Yerleşim içerisinde bulunan, rapora konu hemzemin geçidin 550 metre gerisinde (km187+390) hemzemin geçit bulunduğu tespit edilmiştir.



3.3.3. “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 kilitli parke taşı olduğu tespit edilmiştir.



3.3.4. “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.

Hemzemin geçitte “DUR” levhasının bulunduğu ancak “DUR” çizgisinin olmadığı tespit edilmiştir.



3.3.5. “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (b) bendi: *“Demiryolu hemzemin geçitlerde ray üst seviyesi ile demiryolu hattının sağ ve solundaki 50’şer metrelik taşıt yolu aynı seviyededir.”* şeklindedir.

Hemzemin geçitte ray üst seviyesi ile demiryolu hattının sağ ve solundaki taşıt yollarının 50’şer metrelik kısımlarının aynı seviyede olmadığı tespit edilmiştir.



4. DEĞERLENDİRME

4.1. Hemzemin Geçidin Bakımı, İşletilmesi

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 bulunmaktadır.

Mevzuat hem karayolunun sahibi kuruluşa hem de demiryolu altyapı işletmecisine görevler vermesine rağmen hemzemin geçitteki eksikliklerin devam ettiği tespit edilmiştir.

4.2. Hemzemin Geçidin İşletilmesini İlgilendiren Mevzuatlar

4.2.1. Hemzemin Geçitler ile İlgili Yönetmelikler

TCDD Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan Hemzemin Geçitlerin Korunması, Bakımı ve Yönetimi ile Geçit Bekçilerinin Görevlerine Ait Yönetmelikte *“Geçit kaplama cinsi, asfalt olmayan geçitlerin içi ve her iki tarafı en az 50 metre asfaltlanacaktır.”* hükmü, Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelikte ise *“Demiryolu hemzemin geçitlerin zemini, karayolu vasıtalarının rahatça geçeceği şekilde kompozit veya kauçuk malzeme ile kaplanır.”* hükmü bulunmaktadır. Kazanın meydana geldiği hemzemin geçitteki kaplama kilitli parke taşı olup her iki yönetmeliğe de uygun olmadığı tespit edilmiştir. İki yönetmelikte hemzemin geçit kaplaması hususunda iki farklı gerekliliğin olmasının bir çelişki doğurduğu değerlendirilmektedir.

Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında 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. Hemzemin geçitlerin bakım ve işletmesinden sorumlu kurum ve kuruluşlar ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında tesis edilmiş bir işbirliğinin olmadığı, hemzemin geçitlerin bakım ve işletme görevinin TCDD’de olduğu kanısı gibi nedenlerle *“Demiryolu hemzemin geçitlerinde demiryolu ve karayolu trafiğinin düzenini ve güvenliğini sağlamak”* amacıyla yazılan yönetmeliğin uygulaması sırasında arzu edilen sonuçlara ulaşamadığı değerlendirilmektedir.

4.2.2. 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 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 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.

4.4. Demiryolu Altyapı İşletmecisinin Hemzemin Geçit İle İlgili Çalışmaları

2011 yılında TCDD tarafından kazanın meydana geldiği hemzemin geçit de dahil olmak üzere 7 hemzemin geçit hakkında alınması gereken tedbirlere ilişkin Ereğli Belediyesine girişimlerde bulunulduğu kayıtlardan anlaşılmıştır. Ayrıca TCDD Emniyet Yönetim Sistemi tarafından 2015 yılında tehlike tespiti ve risk analizi yapılmıştır.

5. SONUÇLAR

5.1. Karayolu Taşıt Sürücüleri

Karayolu taşıt sürücülerinin demiryolu hemzemin geçitlerinin kullanılması hakkında yeterli bilgiye haiz olmadıkları,

Demiryolu araçlarının karayolu araçları gibi kısa mesafelerde durabileceği sanısı,

Demiryolu araçlarının üstün taşıt olduğuna dair bilincin oluşmadığı,

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 ilgili mevzuat çerçevesinde alınması gereken önlemler kapsamında koordineli olarak yeterli çalışma yapılmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Hemzemin geçitlerin yapım, bakım ve işletmesinden sorumlu kurum ve kuruluşların yasal mevzuat çerçevesinde kendilerine ait görev ve yükümlülükler hakkında tam olarak bilgi sahibi olmadıkları, bununla birlikte hemzemin geçitlerde yapılması gerekli çalışmalara dayanak olan yasal mevzuatın mevcut haliyle, bakım ve işletmeden sorumlu karayolunun bağlı olduğu Ereğli Belediyesi ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında gerekli koordinasyonun sağlanamadığı sonucuna ulaşılmıştır.

5.3. Ses ve Görüntü Kaydı

Kaza mahallinde, demiryolu araçlarında ve karayolu araçlarında ses ve görüntü kaydeden sistemlerin bulunmasının kazaların aydınlatılması, sebeplerinin 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.

5.5. Seyir Momenti

Kazanın meydana geldiği hemzemin geçitte seyir momentine ilişkin sağlıklı kayıtların tutulmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

6. TAVSİYELER

6.1. Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüne

Daha önce yayımlanmış olan kaza inceleme raporlarımızda da değinildiği üzere;

6.1.1. Doğrudan demiryolu sektöründe görev yapmayan Valilikler, Karayolları, İl Özel İdareleri, Belediyeler gibi mevzuatın görev verdiği Kurum/Kuruluşlara yönelik Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğini tanıtıcı ve bilgilendirici eğitim, 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 amacıyla bu hükmün tüm hemzemin geçitleri kapsayacak şekilde uygulanabilmesine yönelik mevzuat değişikliği 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.

Ayrıca;

6.1.5. Hemzemin geçitlerde alınacak tedbirlere dayanak olan seyir momentlerinin kayıtlarının ilgili kuruluşlar nezdinde muntazam tutulmasına yönelik tedbirler alınmalıdır.

6.2. TCDD Genel Müdürlüğüne

Daha önce yayımlanmış olan kaza inceleme raporlarımızda da değinildiği üzere;

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

6.2.2. Lokomotifler ile tren setlerine ses ve görüntü kaydeden kamera kayıt sistemi konulmalıdır.

6.3. İçişleri Bakanlığına

Daha önce yayımlanmış olan kaza inceleme raporlarımızda da değinildiği üzere;

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

6.3.2. Karayolu araçlarında azami taşıma sınırı üzerinde yolcu taşınmasının risklerine ilişkin bilincin arttırılması için gerekli denetimler yaptırılmalıdır.

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.

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

6.4. Milli Eğitim Bakanlığına

Daha önce yayımlanmış olan kaza inceleme raporlarımızda da değinildiği üzere;

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. Konya 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.

6.5.1. Kazanın meydana geldiği hemzemin geçitteki noksanlıkların mevzuata uygun hale getirilmesi için yapım, bakım ve işletmeden sorumlu karayolunun bağlı olduğu Ereğli Belediyesi ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

6.6. Ereğli Belediyesine

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

7. KAZA YERİ RESİMLER











