



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



14 OCAK 2016 TARİHİNDEKİ 83122 NUMARALI TREN İLE 10 NC 835 PLAKALI  
ARACIN HEMZEMİN GEÇİT KAZASINA İLİŖKİN  
KAZA İNCELEME RAPORU



Tekirdağ İli Ergene İlçesi VelimeŖe Km 141+866'daki Otomatik Bariyerli Hemzemin  
Geçit

03/11/2016

Kurul Karar No: 23/DMY-6/2016

## İÇİNDEKİLER

AMAÇ .....	3
TANIMLAR VE KISALTMALAR .....	4
1. ÖZET .....	5
2. KAZAYA İLİŞKİN BİLGİLER.....	5
2.1. Kaza Hakkındaki Detaylar .....	5
2.1.1 Kaza Bildirimi .....	5
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. Makinist Bilgileri ve Kazaya İlişkin İfadeleri .....	8
2.3.2. TCDD Lokomotif Dijital Sürat Kayıt Tetkiki .....	8
2.3.3. TCDD Çerkezköy Trafik Kumanda Merkezi Trengraf Kayıtları .....	8
2.4. Kaza Sonrası Müdahaleler ve Acil Kurtarma Çalışmaları .....	9
3. KAZANIN GELİŞİMİ .....	10
3.1. Kaza Öncesi Süreç ve Kaza Anı.....	10
3.2. Kaza Sonrasındaki Süreç, Hattın Trafiğe Açılması.....	10
3.3. Hemzemin Geçitteki Tespitler.....	11
3.3.1. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğe Göre Yapılan Tespitler .....	11
4. DEĞERLENDİRME .....	19
4.1. Hemzemin Geçidin Bakımı, İşletilmesi .....	19
4.2. Hemzemin Geçidin İşletilmesini İlgilendiren Mevzuatlar .....	19
4.2.1. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik.....	19
4.2.2. 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun.....	20
4.3. Hemzemin Geçidi Kullanan Karayolu Taşıt Sürücülerini İlgilendiren Mevzuatlar .....	20
4.3.1. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu.....	20
5. SONUÇLAR .....	21
5.1. Hemzemin Geçidin Durumu .....	21
5.2. Karayolu Taşıt Sürücülerini .....	21
5.3. İlgili Kurum ve Kuruluşların Ortak Çalışması .....	21
5.4. Ses ve Görüntü Kaydı.....	21
6. TAVSİYELER .....	21
6.1. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesine.....	21
6.2. TCDD Genel Müdürlüğüne.....	21

6.3. Tekirdağ Valiliğine.....	22
6.4. İçişleri Bakanlığına.....	22
6.5. Milli Eğitim Bakanlığına.....	22
KAZA YERİ RESİMLERİ .....	23

## 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 paylaşımını belirlemek değildir.

Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun 15/01/2016 tarih 94665312-050.04/3955 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 kişileri 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 kişileri ve şirketleridir.

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

**Livre (Kalkış-Variş 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.

**Sayding :** TSİ sisteminin uygulandığı bölgelerde trafiğin akıcılığını ve hat kabiliyetini artırmak amacı ile istasyonlar arasında buluşma ve öne geçmelerin, gerektiğinde yolcu ve yük taşımacılığının yapıldığı, ana yola yardımcı yolların bulunduğu yerleri 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.

**THTY:** Trenlerin Hazırlanması ve Trafikine Ait Yönetmeliktir.

**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.

**TSİ:** Trenlerin trafiğinin elektrikli sinyallerle merkezden idaresi sistemidir.

## 1. ÖZET

14 Ocak 2016 tarihinde, Çerkezköy-Kapıkule arasında sefer yapan 83122 numaralı yük treni, Velimeşe sayding batı çıkışı km. 141+866'daki flaşörlü-çanlı ve otomatik bariyer sistemli hemzemin geçitten geçişi esnasında saat 19:35 civarında Organize Sanayi Bölgesi istikametinden gelip Velimeşe İstasyon Caddesi istikametine seyreden 10 NC 835 plakalı araç ile çarpışmıştır.

Kazaya karışan 10 NC 835 plakalı aracın sürücüsü ağır yaralı olarak kaldırıldığı Çorlu Devlet Hastanesinde yaşamını yitirmiştir.

Demiryolu hattında ve çevrede kayda değer bir hasar meydana gelmemiştir. 10 NC 835 plakalı Fiat Siena marka araç kullanılamayacak duruma gelmiştir.



## 2. KAZAYA İLİŞKİN BİLGİLER

### 2.1. Kaza Hakkındaki Detaylar

#### 2.1.1 Kaza Bildirimi

Kaza; Kurulumuza 14 Ocak 2016 tarihinde saat 22.00'da TCDD Genel Müdürlüğü tarafından SMS bildirimi ile ihbar edilmiştir.



## 2.1.2. Kaza Bilgileri

**Tarih ve Saat** : 14/1/2016 - 19:35

**Kazanın Yeri** : Tekirdağ İli, Ergene İlçesi, Velimeşe saydingi batı çıkışı, km 141+866 - Velimeşe İstasyon Caddesi



**Yaralanma/Can Kaybı** : Araçta bulunan 42 yaşındaki erkek sürücü hayatını kaybetmiştir.

**Hasar/Zarar/Tehir** : Lokomotifin çarpma etkisiyle çeşitli aksamalarında meydana gelen hasarları ile tamirat ve işçilik giderleri toplamı 12.989,96 TL'dir. Oluşan tehir nedeniyle ise 83122 tren 215 dakika, 83124 tren 112 dakika tehir etmiş olup tehir tazminat tutarı 6.466,23 TL'dir. Yaklaşık kasko değeri 14.000,00 TL tutarındaki Fiat Siena marka otomobil kullanılamaz duruma gelmiştir.

## 2.1.3. Kaza Yeri Altyapı Bilgileri

**Trafik Yönetim Sistemi** : TSİ

Elektrifikasyon	: 25 KV AC Hava Kataner
Yol Eğimleri	: ‰ 1 +
Hemzemin Geçit Sınıfı	: Flaşörlü-Çanlı ve Otomatik Bariyer Sistemli Hemzemin Geçit
Geçit Kaplama Cinsi	: Kompozit
Seyit Momenti	: 56.000
Karayolu görüş mesafesi	: 250 m.
Demiryolu görüş mesafesi	: 400 m.

#### **2.1.4. Hava ve Görüş Bilgileri**

Hava Durumu	: Olay tarihinde; hava az bulutlu ve açık, gündüz sıcaklık yaklaşık 11°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	: 83122 nolu Yük Treni
Lokomotif Bilgileri	: E 68014
Tren Vagon Sayısı	: 18 Vagon
Tren Dingil Sayısı	: 108 dingil
Tren Ağırlığı	: 920 Brüt Ton
Fren Ağırlığı	: 1266 ton
Tren Uzunluğu	: 527 m.
Tren Güzergahı	: Çerkezköy – Kapıkule
Tren Livre Hızı	: 30 km/s

##### **2.2.2. Karayolu Araçlarına Ait Bilgiler**

Plakası	: 10 NC 835
Kullanım Amacı	: Hususi
Markası	: Fiat
Tipi	: Siena
Modeli	: 2001
Cinsi	: Otomobil
Koltuk Sayısı	: 5
Kullanım Şekli	: Hususi



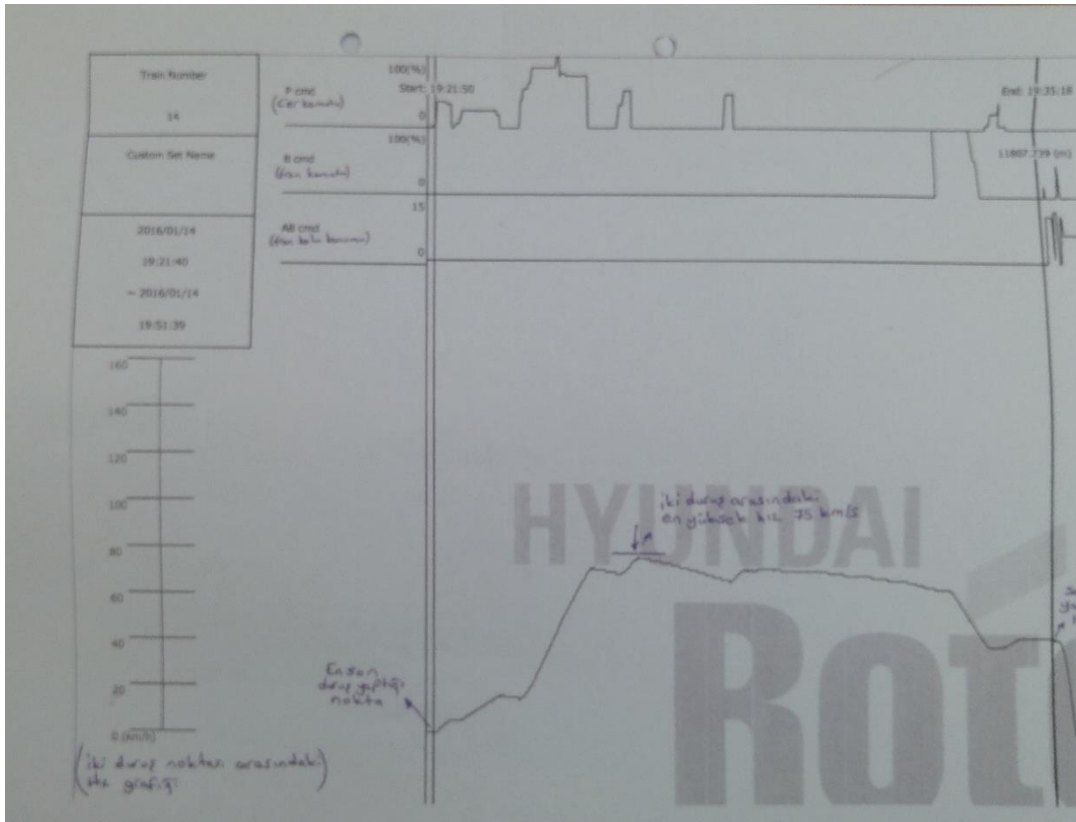
## 2.3. Kaza Sonrası Elde Edilen Delil, Bulgu ve Kayıtlar

### 2.3.1. Makinist Bilgileri ve Kazaya İlişkin İfadeleri

83122 tren makinistinin bröve belgesine sahip olduğu ve kazayla ilgili ifadelerine göre; söz konusu hemzemin geçide düdük çalarak normal seyirle 30 km/s süratle yaklaştığı, geçidin otomatik bariyerlerinin muntazam çalışmakta olduğu ve bazı araçların geçitte beklemekte oldukları, trenin geçitten geçişi esnasında bir aracın kapalı olan geçide kontrolsüz şekilde girdiği, derhal acil duruş uygulandığı ancak çarpışma sonucu aracı önlerinde sürükleyerek yaklaşık 150-170 metre sonra durabildikleri tespit edilmiştir.

### 2.3.2. TCDD Lokomotif Dijital Sürat Kayıt Tetkiki

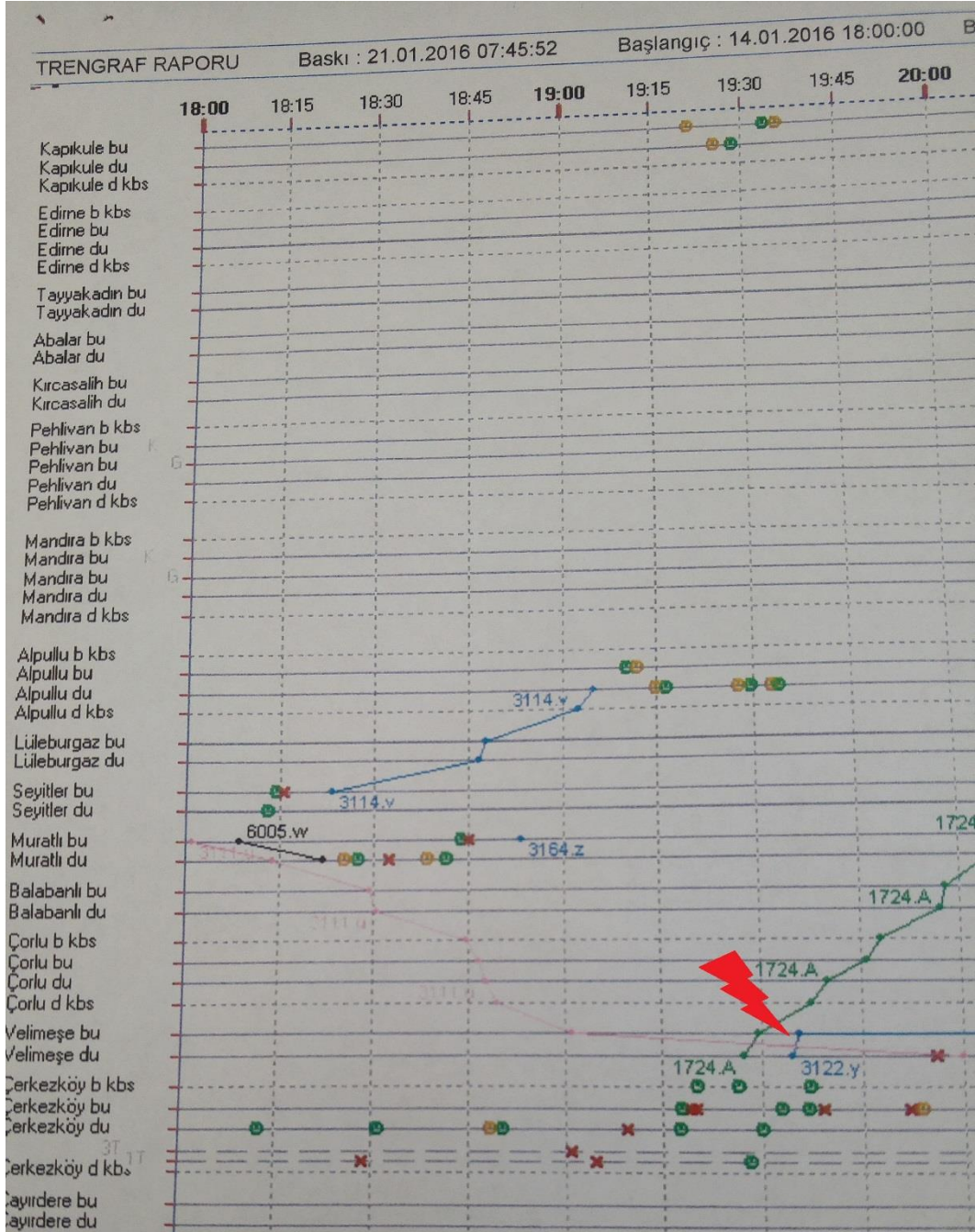
22/1/2016 tarihli TCDD 1. Bölge Müdürlüğü tarafından yapılan Sürat Kayıt Tetkik Tutanağına göre; “lokomotif hızının çarpma esnasında 40 km/s olarak gerçekleştiği, çarpma anı olan saat 19:35:17’de hızı 40 km/s iken seri fren yaptığı, seri fren yaptığı noktadan yaklaşık 158 metre sonra saat 19:35.37’de durduğu” rapor edilmiştir.



### 2.3.3. TCDD Çerkezköy Trafik Kumanda Merkezi Trengraf Kayıtları

Çerkezköy TSİ Kumanda Merkezinden alınan Trengraf kayıtlarına göre; Çerkezköy – Kapıkule arasında çalışan 83122 nolu treninin Çerkezköy’den saat 19:20’de hareket ederek, Velimeşe’ye

saat 19:33'de gelerek 83111 nolu trenle buluşmasının ardından km 141+866'da bulunan kaza yerine saat 19:35'de ulaştığı görülmektedir.



#### 2.4. Kaza Sonrası Müdahaleler ve Acil Kurtarma Çalışmaları

Kaza sonrası tren personeli tarafından 112 Acil Servis, Jandarma ve İtfaiye aranarak bilgi verilmiştir. 10 NC 835 plakalı aracın sürücüsü olay yerine gelen sağlık ekipleri tarafından ağır yaralı olarak kaldırıldığı Çorlu Devlet Hastanesinde hayatını kaybetmiştir.

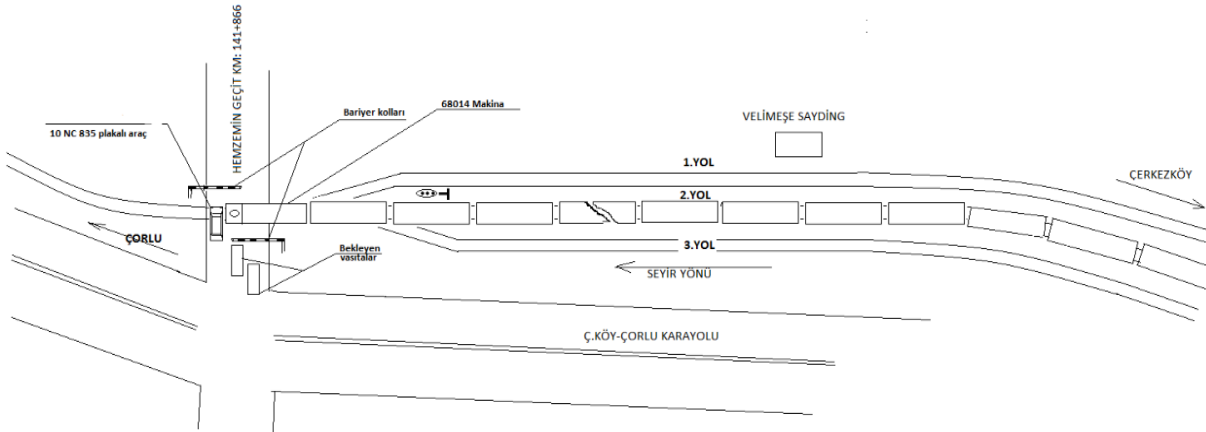
### 3. KAZANIN GELİŞİMİ

#### 3.1. Kaza Öncesi Süreç ve Kaza Anı

Çerkezköy – Kapıkule arasında çalışan 14/1/2016 tarihli 83122 nolu blok yük treni E 68014 lokomotif, 18 vagon, 108 dingil, 920 tonla Çerkezköy İstasyonundan saat 19:20’de hareket ederek, saat 19:33’de Velimeşe saydingi üzerinde 83111 nolu trenle buluşmasının ardından saat 19:35’de Velimeşe saydingi batı çıkışı km: 141+866’da bulunan flaşörlü-çanlı ve otomatik bariyerli hemzemin geçidinden geçtiği esnada; Organize Sanayi Bölgesi istikametinden Velimeşe İstasyon Caddesi istikametine seyreden 10 NC 835 plakalı araç ile çarpışmıştır. Olay yeri Jandarma tutanaklarına göre; trenin çarpışma noktasından 312 metre sonra durduğu tespit edilmiştir.

14.01.2016 TARİHİNDE 83122 NOLU YÜK TRENİNİN VELİMEŞE SAYDİNGTE KM:141+866 HEMZEMİN GEÇİTTEN GEÇERKEN PLAKALI ARAÇLA ÇARPIŞMASI OLAYINI GÖSTERİR BASİT KROKİDİR.

10 NC 835



NOT: YOLDA HASAR YOKTUR.

#### 3.2. Kaza Sonrasındaki Süreç, Hattın Trafığe Açılması

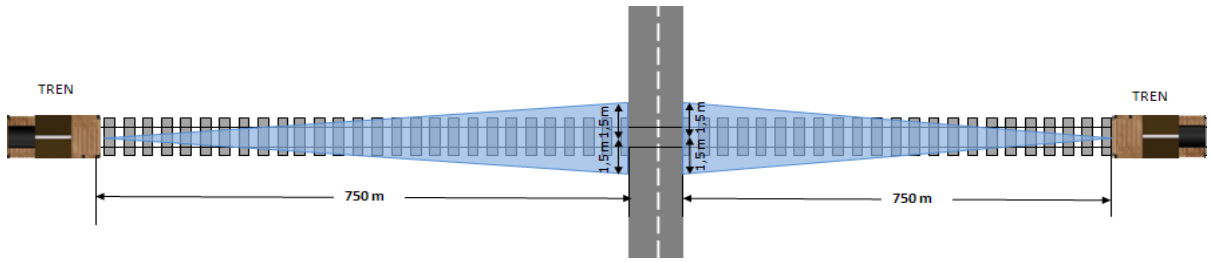
Tren personeli tarafından Çerkezköy TSİ Kumanda Merkezine bildirim yapıldığı ve akabinde Kumanda Merkezi tarafından Velimeşe - Çorlu arası demiryolu trafiğinin seyrüsefere kapatıldığı, Velimeşe’ye gelen 83124 nolu trene ait lokomotiften istifade edilerek kazaya karışan 83122 nolu tren Velimeşe saydingine limitler dahiline geri çekildiği, lokomotifin tamponlarına takılı vaziyetteki aracın kurtarıcı marifetiyle hat dışına çıkarıldığı tespit edilmiştir. Bu işlemlerin ardından Velimeşe - Çorlu arası demiryolu trafiği saat 21:20’de yeniden

seyrüsefere açılmıştır. Kaza nedeniyle; Çerkezköy – Kapıkule arasında işleyen trenlerden kazaya karışan 83122 nolu trenin 215 dakika, 83124 nolu trenin ise 112 dakika tehir ettiği tespit edilmiştir.

### 3.3. Hemzemin Geçitteki Tespitler

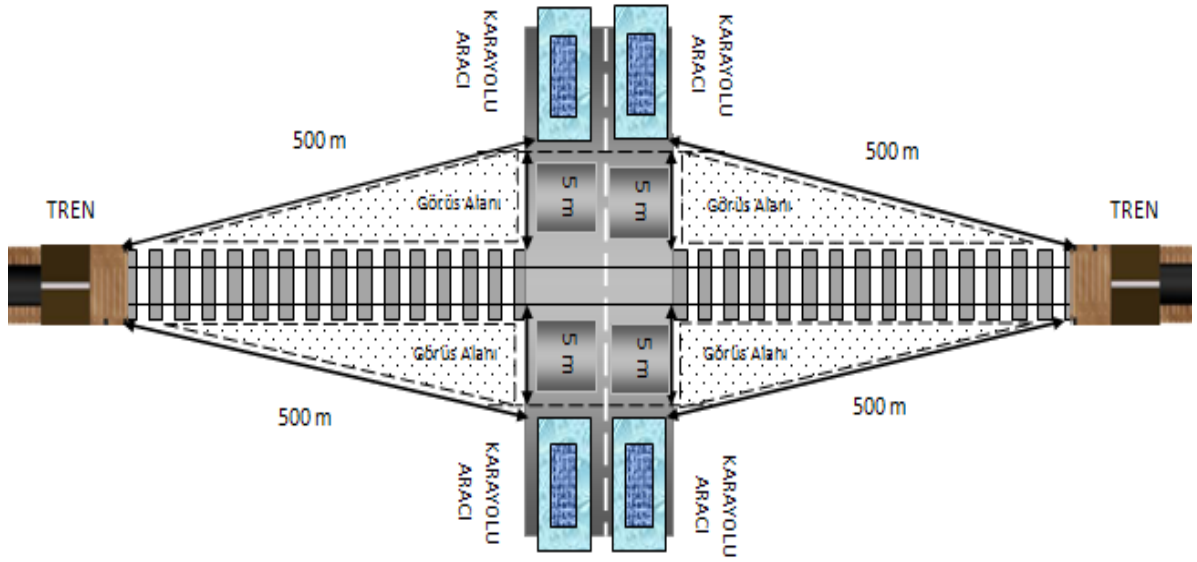
#### 3.3.1. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğe Göre Yapılan Tespitler

- “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. Demiryolu aracının görüş mesafesinin yaklaşık 400 metre olduğu görülmüştür.



- “Demiryolu hemzemin geçit açılmayacak yerler” kenar başlıklı 8 inci maddenin 1 inci fıkrasının (c) bendi: “*Arazi ve demiryolu şartlarına göre; Karayolu aracından demiryoluna beş metre mesafede, demiryolunun her iki yönünün görüş uzaklığının 500 metrenin altında olduğu yerlerde hemzemin geçit açılmaz.*” hükmünü içermektedir. Karayolu aracının görüş mesafesinin yaklaşık 250 metre olduğu görülmüştür.





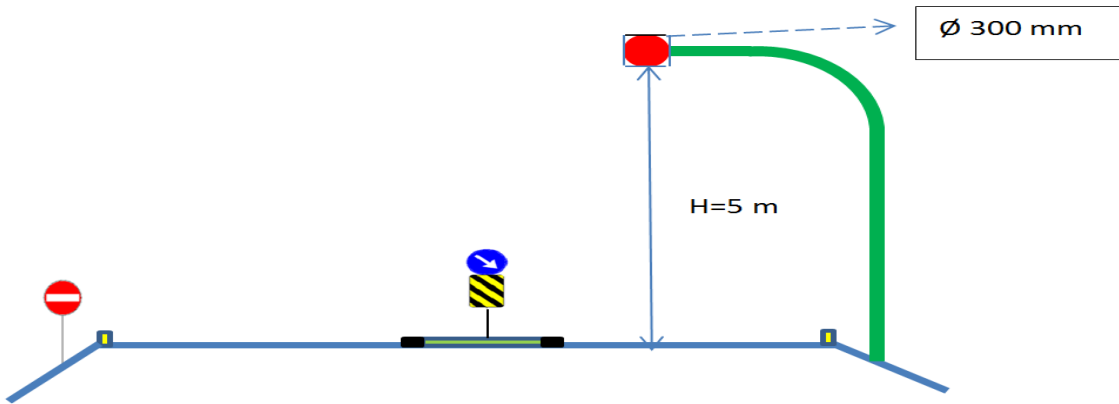
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (c) bendi: “Tüm demiryolu hemzemin geçitlerde karayolu araçlarının demiryolu gabari sahasına tehlikeli şekilde yaklaşmasını önlemek için en yakın raydan itibaren 5 metre mesafede karayoluna DUR çizgisi çizilir ve DUR levhası 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 (ç) bendi: “Ana taşıt yoluna bağlı tali yol üzerindeki demiryolu hemzemin geçitlerde, araç sonlarının taşıt yolu veya demiryolu üzerinde tehlike yaratmaması için, geçide bağlı taşıt yolu uzunluğunun güvenlik çizgisinden itibaren mesafesi en az 30 metre olmalıdır.” denilmektedir. Söz konusu hemzemin geçitteki bu mesafenin 15 metre olduğu görülmüştür.



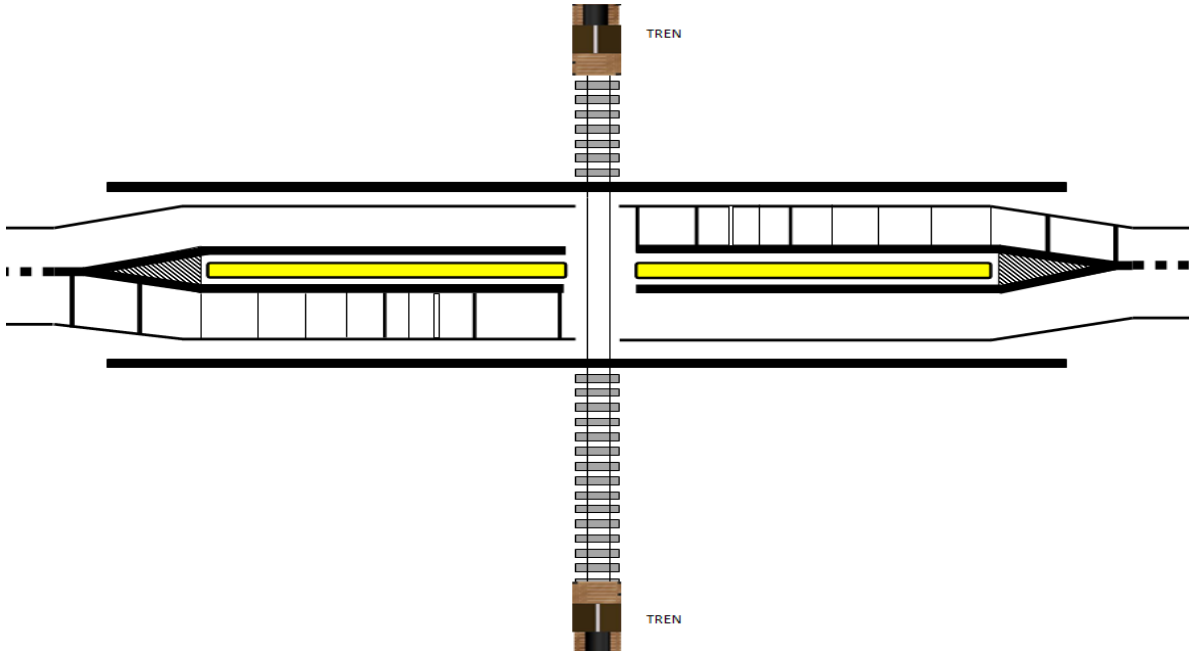
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (e) bendi: “Seyir momentinin 15.000 katsayısını geçtiği demiryolu hemzemin geçitlerde; demiryoluna 5 metre kala taşıt yolu üzerine hemzemin geçit sinyali konur. Tablo 1’de belirtilen hız ve mesafelere göre taşıt yoluna ayrıca kırmızı flaşörlü uyarı sinyali konulur” hükmü yer almaktadır. Hemzemin geçitte kırmızı flaşörlü uyarı sinyalinin bulunmadığı tespit edilmiştir.







- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (k.1.) bendi: *“Seyir momenti katsayısı 15.000’i geçen demiryolu hemzemin geçitlerde bu Yönetmelikteki şematik örneğine göre; yaklaşım yolunda, her iki yönden karayolu ortasında sarı renkli, 25 cm yükseklikte, taş malzemesinden, 150 metre boyunda refüj veya Karayolları Genel Müdürlüğüne kullanılan standartlarda beton oto korkuluk tesis edilir”* denilmektedir. Söz konusu hemzemin geçidin buna uygun tesis edilmediği görülmüştür.

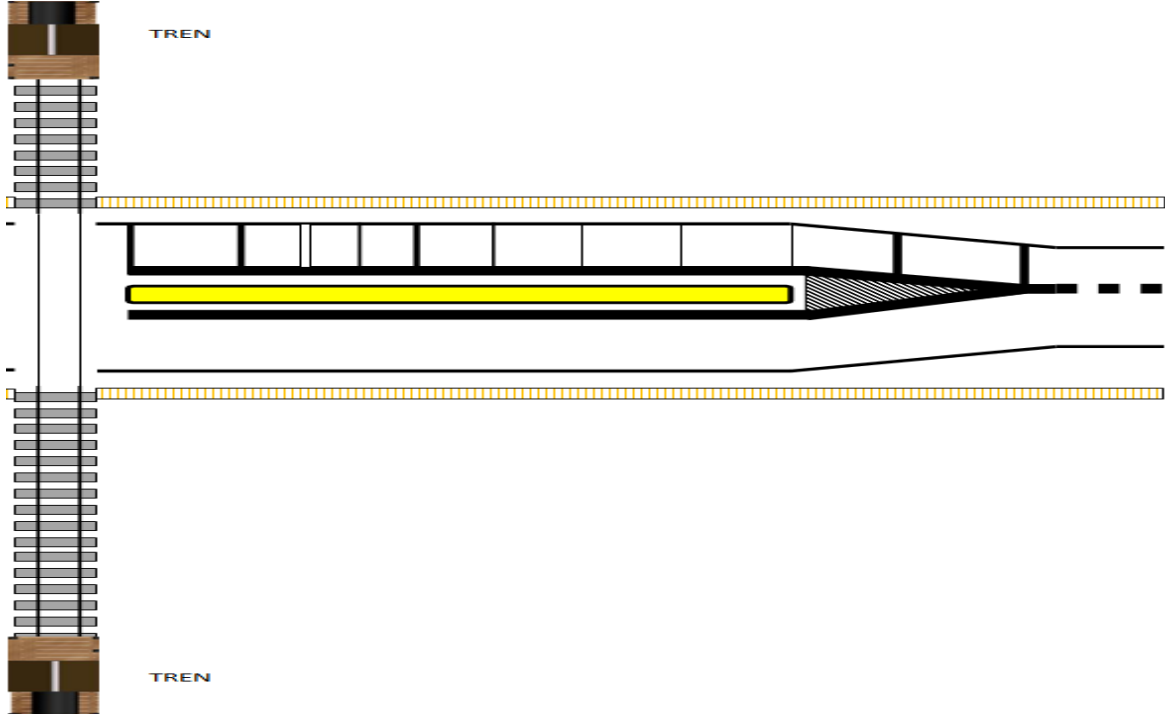




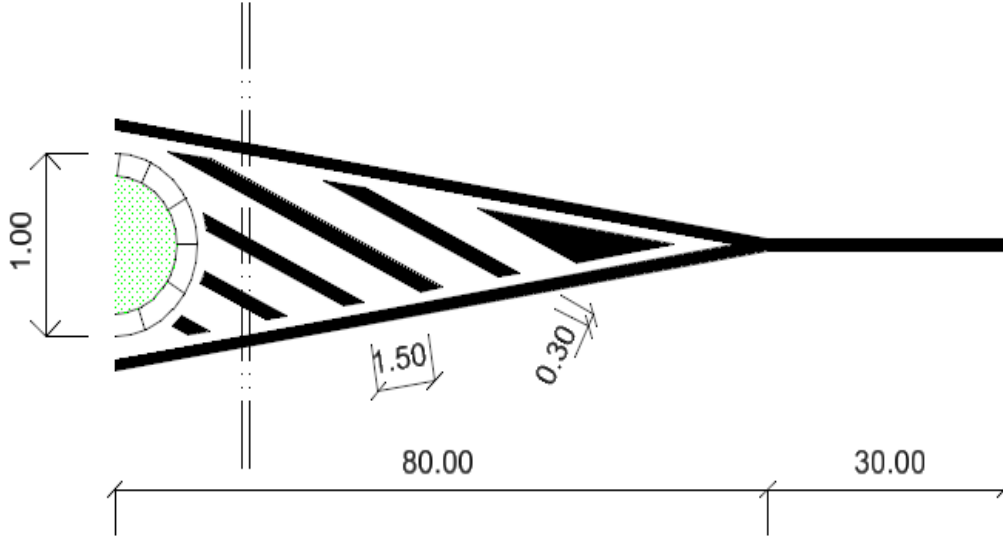
- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (k.2.) bendi: *“Demiryolu hemzemin geçitlerde karayolu üzerindeki yaklaşım levhaları kapsamında yer alan lokomotif veya bariyer işaretinin altına dikdörtgen levha içerisine “DİKKAT DEMİRYOLU” ibaresi eklenir.”* hükmü yer almaktadır denilmesine rağmen buna uygun olmadığı tespit edilmiştir.



- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (k.4.) bendi: *“Demiryolu hemzemin geçidi kesen karayolu üzerine, 150 metre uzunluğunda, sarı renkli, 10 cm yüksekliğinde bordür taşı döşenir ve CTP kenar dikmesi ile belirli aralıklarla sağda kırmızı, solda beyaz olacak şekilde reflektörler yerleştirilir.”* hükmünü içermektedir. Söz konusu hemzemin geçitte kenar dikmeleri ile reflektörlerin bulunmadığı tespit edilmiştir.



- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (k.5.) bendi: *“Demiryolu hemzemin geçit yaklaşımlarında karayolu üzerindeki refüjün fiziki burnundan itibaren geriye doğru yaklaşık 80 metre ofset tarama yapılır.”* hükmünü içermektedir. Söz konusu hemzemin geçitte ofset tarama yapılmadığı tespit edilmiştir.



- “Genel fiziki standartlar” kenar başlıklı 10 uncu maddenin 1 inci fıkrasının (k.6.) bendi: *“Yaklaşım yolları üzerinde karayolu araçlarını fiziki olarak uyarıcı, gerekli yatay işaretlemeler yapılır..”* hükmünü içermektedir. Söz konusu hemzemin geçitte karayolu araçlarını uyarıcı nitelikte yatay işaretlemelerin yapılmadığı tespit edilmiştir.





- “Demiryolu hemzemin geçitlerde kurulacak koruma sistemlerinin özellikleri” kenar başlıklı 11 inci maddenin 1 inci fıkrasının (d) bendi: *“Bariyerler yolu tam kapatacak şekildedir. Her bir bariyer kolu maksimum 6 metre uzunluğundadır. Bariyer kollarının tesisinde sağdan gidiş trafik yönü dikkate alınarak demiryolunun her iki tarafına tesis edilir. Yol genişliği 6 metrenin üzerinde olan hemzemin geçitlerde karayolunu tamamen kapatacak şekilde, gidiş yönlerine ikişer adet bariyer kolu konulur.”* hükmünü içermektedir. Söz konusu hemzemin geçitteki bariyer kolları karayolunu tamamen kapatacak şekilde tesis edilmemiştir.



## 4. DEĞERLENDİRME

### 4.1. Hemzemin Geçidin Bakımı, İşletilmesi

- 3/7/2013 tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin “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.

### 4.2. Hemzemin Geçidin İşletilmesini İlgilendiren Mevzuatlar

#### 4.2.1. 3/7/2013 Tarihli Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik

Yönetmeliğin 5 inci maddesi ile geçici 1 inci maddesinde de belirtildiği üzere Tekirdağ Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile TCDD 1. Bölge Müdürlüğü arasında hemzemin geçit yerine alt veya üst geçit yapılması hususunda çalışmaların yapıldığı kurum/kuruluşlar arasındaki yapılan yazışmalardan tespit edilmiştir. Şöyle ki;

-TCDD 1. Bölge Müdürlüğü ile Ergene Belediye Başkanlığı arasında; km. 141+866’daki hemzemin geçidin alt veya üst geçide dönüştürülmesi konusundaki 9/1/2015 tarihli yazışmada, TEM Otoyolunun kuzeyinde halihazırda Velimeşe mahallesi giriş çıkışı için kullanılmakta olan



üst geçidin bulunduğu ve beklenen hizmeti karşıladığı bu nedenle önerilen alanda yeniden alt veya üst geçit yapılmasına gerek olmadığı değerlendirilmiştir.

-3/2/2015 tarihinde TCDD 1. Bölge Müdürlüğü yetkilileri ile Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi yetkilileri arasında yapılan toplantı tutanağına göre; Karayolları Genel Müdürlüğüne ana yol üzerinde çok geniş kapsamlı bir kavşak çalışması yapılmasının gerekliliği nedeniyle 141+866'daki Velimeşe hemzemin geçidinde alt veya üst geçit yapılmasına ilişkin sorunun ileriye dönük çözümü için Tekirdağ Büyükşehir Belediye Başkanlığı nezdinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile gerekli yazışma ve çalışmalar yapılacaktır.

-24/11/2015 tarihinde TCDD 1. Bölge Müdürlüğü yetkilileri ile Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi yetkilileri arasında yapılan toplantı tutanağına göre; km 141+866'daki Velimeşe hemzemin geçidinin alt veya üst geçide dönüştürme projesiyle ilgili olarak Projelerin uygulanabilmesi hususları Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi tarafından çalışılacaktır ve TCDD 1. Bölge Müdürlüğüne projenin uygulanabilirliği hususları bildirilecektir.

Bu bağlamda; karayolunun bağlı olduğu kurum ve kuruluşlar ile demiryolu altyapı işletmecisi arasında yapılan toplantı ve yazışmalarda alt veya üst geçit yapılması hususunda uygulamaya dönük sonuçlara ulaşılamadığı anlaşılmıştır.

#### **4.2.2. 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. (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 kaldırılır.” 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 sesli – ışıklı işaretleri dikkate almaksızın ve bariyerlerin kapalı olduğu halde demiryolunu kontrol etmeden hemzemin geçit üzerinden geçmeye çalıştığı değerlendirilmektedir.

## **5. SONUÇLAR**

### **5.1. Hemzemin Geçidin Durumu**

Görüş mesafelerinin gerek karayolu aracı için gerekse demiryolu aracı için yönetmeliğe uygun olmaması, geçide bağlı taşıt yolu uzunluğunun 30 metreden az olması ve seyir momentinin 30.000'den fazla olması nedenleriyle söz konusu hemzemin geçidin kapatılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Mevcut hemzemin geçidin yaklaşık 1500 m. batısında 59-04 nolu Çerkezköy-Çorlu karayoluna bağlantılı Velimeşe merkezi Organize Sanayi Bölgesine bağlayan demiryolu üst geçidi olan alternatif yol bulunmaktadır.

### **5.2. Karayolu Taşıt Sürücüleri**

Karayolu taşıt sürücülerinin demiryolu hemzemin geçitlerinde uyulması gereken kurallar hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıkları veya bu bilgilere uyulmadığı anlaşılmaktadır.

### **5.3. İlgili Kurum ve Kuruluşların Ortak Çalışması**

Karayolu ve demiryolundan oluşan hemzemin geçitlerin yapım, bakım ve işletilmesinden sorumlu kamu kurum ve kuruluşları tarafından ilgili yönetmelik çerçevesinde çözüme yönelik bir çalışmanın yapılamadığı sonucuna ulaşılmıştır.

### **5.4. Ses ve Görüntü Kaydı**

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

## **6. TAVSİYELER**

### **6.1. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesine**

**6.1.1.** Öncelikle kazanın meydana geldiği hemzemin geçidin kapatılarak uygun bir noktaya alt veya üst geçit yapılması hususundaki çalışmalara devam edilmelidir.

**6.1.2.** Sorumluluk alanında bulunan diğer demiryolu hemzemin geçitlerinin mevzuata uygun hale getirilmesi için TCDD Genel Müdürlüğü ile işbirliği sağlanmalıdır.

### **6.2. TCDD Genel Müdürlüğüne**

**6.2.1.** Kazanın meydana geldiği hemzemin geçidin kapatılarak uygun bir noktaya alt veya üst geçit yapılması yönünde karayolunun bağlı olduğu kurum/kuruluşlar ile yapılan çalışmalara devam edilmelidir.

**6.2.2.** Lokomotiflere ses ve görüntü kaydeden kamera kayıt sistemi konulmalıdır.

### **6.3. Tekirdağ Valiliğine**

**6.3.1.** Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmeliğin “Hemzemin Geçitlerin Kapatılması” kenar başlıklı 16. Maddesi gereği öncelikle kazanın meydana geldiği hemzemin geçidin kapatılması sağlanmalıdır.

**6.3.2.** Sorumluluk alanındaki diğer hemzemin geçitlerdeki noksanlıkların mevzuata uygun hale getirilmesi için karayolunun bağlı olduğu Kurum/Kuruluşlar ile TCDD Genel Müdürlüğü arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

### **6.4. İçişleri Bakanlığına**

**6.4.1.** 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.

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

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

### **6.5. Milli Eğitim Bakanlığına**

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

**6.5.2.** Sürücü kurslarındaki eğitimlerde demiryolu hemzemin geçitlerinin kullanımı hakkında teorik eğitimler artırılmalı, sınavlarda uygulama yapılması zorunlu hale getirilmelidir.

## KAZA YERİ RESİMLERİ











