DEMİRYOLU POLİTİKALARININ OLMAZSA OLMAZI KAMU İŞLETMECİLİĞİ VE MÜHENDİSLİK DİSİPLİNLERİNE GEREKEN ÖNEMİN VERİLMESİDİR

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Yener, 41 yurttaşımızın ölümüne, 81 yurttaşımızın yaralanmasına yol açan Pamukova "kazası/cinayeti"nin 16. yıldönümünde bir basın açıklaması yaparak yetkilileri tekrar göreve çağırdı.

2004 yılında meslek kuruluşları ve uzmanların uyarılarına karşın başlatılan yüksek hızlı tren (YHT) seferleri sonucu 22 Temmuz 2004 tarihinde 41 yurttaşımızın ölümüne, 81 yurttaşımızın yaralanmasına yol açan Pamukova "kazası/cinayeti" halen hafızalardadır. Bu, ne ilk ne de son "kaza" olmuştur. 2018 yılında Tekirdağ Çorlu'da 25 kişinin ölümüne 348 kişinin yaralanmasına ve Ankara'da sinyalizasyon eksikliği nedeniyle 3'ü makinist 9 kişinin ölümüne 47 kişinin yaralanmasına yol açan "kazalar"sı akla ilk gelen olaylardır. Konvansiyonel hatlar ve YHT hatlarında bulunan sorunlar ile TCDD'nin yeniden yapılandırılması uygulamaları kazaların başlıca nedenidir ve Türkiye'deki ölümlü tren kazaları dünya ortalamasının yaklaşık üç katı üzerindedir.

Demiryolu işletmeciliği yatırımdan bakıma, yenilenmeye, personele, eğitime, yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir kamusal planlamayı gerektirir. Ancak serbestleştirme ve TCDD'nin yeniden yapılandırılması uyarınca kurum parçalanmış, altyapı ve işletmecilik

bölünmüş, kamu hizmeti anlayışı yerine piyasacı yaklaşım benimsenmiştir. Mühendislik hizmetleri ve kriterleri ile teknik mükemmellik yaklaşımı terk edilmiş, altyapı ile bakım, sinyalizasyon, elektrifikasyon yatırımları ihmal edilmiştir. Bakım atölyeleri kapatılarak azaltılmış, taşınmazlar ve limanlar satılmaya başlanmıştır. Kurumun meslek lisesi, basım ve dikimevleri, çamaşırhaneleri, eczaneleri kapatılmış, hastaneleri elden çıkarılmış, birçok istasyon ve atölye kapatılmış ya da işlevsizleştirilmiş, birçok hizmet taşeronlardan alınmaya başlanmıştır. Güvencesiz çalışma biçimleri yaygınlaşmış, azaltılan personelle çok iş çıkarma benimsenmiş, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma yaygınlaşmıştır. Resmi plan ve programlarda artık özel sektör tren işletmeciliğinin geliştirilmesi ve Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunu çerçevesinde özel sektörle birlikte demiryolu piyasası oluşturulmasına yönelik ikincil mevzuat çalışmalarından söz edilir olmuştur.

Diğer yandan demiryollarının 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları nedeniyle ikinci plana itildiğini belirtmeliyiz. 1950'de karayolu yolcu taşımacılığı oranı yüzde 49,9; günümüzde yüzde 88,9'dur. Karayolu yük taşımacılığı da yüzde 17,1'den yüzde 88,4'e çıkmıştır. Demiryolu yolcu taşımacılığı oranı ise 1950'deki yüzde 42,2'den yüzde 1'e; demiryolu yük taşımacılığı da yüzde 55,1'den yüzde 4,1'e gerilemiştir.

Oysa doğru bir demiryolu politikası kamu işletmeciliği, kamusal hizmet perspektifi, mühendislik disiplinlerine önem verilmesi, yük ve yolcu taşımada ağırlığın demiryollarına verilmesi, ehil/liyakatli kadro bir politikası, ulaşımın tamamının kombine taşımacılıkla bütünlüklü bir şekilde planlanması, maliyet, arazi, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, çevre gibi asli unsurlara dayanması gerekir. Bu çerçeve içinde ulaşım güvenliğini etkileyen bütün hatların onarılması, "kaza"larda önemli rolleri bulunan elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimlerinin ivedilikle karşılanması; hizmet dışı bırakılan bakım-tamir atölyeleri ve bütün tesislerin yeniden işlevli kılınması; TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına/sürgününe son verilmesi gerekir. Doğru bir demiryolu ulaşımı politikasına ancak böylece ulaşabiliriz.

Yunus Yener
TMMOB
Makina Mühendisleri Odası Başkanı