

PAMUKOVA “KAZASI”NA YOL AÇAN DEMİRYOLU POLİTİKALARI TÜM SORUNLARIYLA DEVAM EDİYOR



TMMOB Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, Pamukova hızlı tren kazasının 12. yıldönümü dolayısıyla demiryolu ulaşım politikaları üzerine 21 Temmuz 2016 tarihinde yazılı bir açıklama yapmıştır.

12 yıl önce 22 Temmuz 2004 tarihinde 41 yurttaşımızın ölümü, 81 yurttaşımızın yaralanmasıyla sonuçlanan Pamukova “Kazası”, nedenleri ve demiryolu politikalarıyla kamuoyunda tartışılır hale gelmişti. Olaya zemin etüdü çalışmalarının yapılmayı ve mühendislik hizmetlerinin gereklerinin yerine getirilmemesi yol açmıştı. İnsan hayatı üzerinde tehdit oluşturmaya devam eden demiryolu taşımacılığındaki sorunlar özelleştirme süreciyle artarak devam etmektedir.

Odamız tarafından periyodik olarak güncellenen ve sonuncusu 2016 yılında yayımlanmış olan Ulaşım da Demiryolu Gerçeği Raporu'nda da tespit edildiği

üzere, demiryolları 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları nedeniyle ikinci plana itilmiştir. Konvansiyonel hatların yüzde 40'ı; toplam demiryollarımızın yüzde 37'si Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 yılları arasında yılda ortalama yaklaşık 139 km olmak üzere toplam 3 bin 193 km demiryolu inşa edilirken, 1950 yılından sonra yılda ortalama 52 km demiryolu inşa edilebilmiştir. 1950 yılı itibarıyla, 9 bin 204 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2016 yılı sonunda, yüksek hızlı tren hattı da dâhil olmak üzere, 12 bin 485 km'dir. Yani 66 yılda yalnızca 3 bin 281 km demiryolu yapılmıştır. 1923–1950 yılları

arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi karşılaştırıldığında, demiryollarına yarım asrı aşkın bir süredir neredeyse ray döşenmediği görülmektedir. 1923-1950 yılları arasında yıllık ortalama 134 km demiryolu inşa edilirken, 1951-2013 arası dönemde ortalama 28 km ile neredeyse yerinde sayılmaktadır.

Öte yandan, 2009 yılında 397 km olan yüksek hızlı tren hat toplamı 2010'da 888 km'ye yükselmiş; fakat yüksek hızlı trene yönelik bütün imaj politikalarına rağmen 2011, 2012, 2013 ve 2014'te durum değişmemiştir. Söz konusu 888 km'nin 872 km'si anahatlardan, 16

km'si de istasyon yollarından oluşmaktadır. 2014 yılında ise 1.213 km olan yüksek hızlı tren hat toplamının 1.184 km'si anahatlardan, 29 km'si istasyon yollarından oluşmaktadır. Neticede, demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında olağandışı bir gerilemeye yol açılmış; yüksek hızlı tren uygulaması çok ağır ve sorunlu bir şekilde uygulanmıştır.

1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, 2000 yılında demiryolu taşımacılığı yolcuda yüzde 2,2 iken 2012 yılında yüzde 1,1'e gerilemiştir. Yükte de 2000'de yüzde 4,3 olan oran 2012'de 4,1'e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 71'den yüzde 76,8'e, yolcuda ise yüzde 95,9'dan yüzde 98,3'e yükselmiştir. 2013 ve 2014 yılında yolcu sayısı 2011 yılının gerisinde kalmayı sürdürmüş, 2011 yılına göre sırasıyla, yüzde 25 ve yüzde 14 daha az yolcuya hizmet verilmiştir.

Ulaşım sistemindeki dengesizliğin giderek artması ile birlikte yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı, yatırım maliyetlerinde artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi inşa edilmiştir. Demiryolu hizmetlerinin özelleştirilmesi, piyasaya açılması bu sorunlara kaynaklık eden önemli yapısal düzenlemelerin başında gelmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ. Kurulması Hakkında Kanun ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 160 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilmiştir. Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ. Genel Müdürlüğü'nün kurulmasına ilişkin kanun, taşınmazların satışı, özelleştirmelerle ve demiryolu çalışanlarının geleceği ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler getirmektedir. Böylece TCDD parçalanarak şirketleştirilmiş, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözetilen bir model esas alınmış, TCDD'nin taşınmazları satılmaya başlanmış, çalışanlar güvencesiz çalışma

biçimlerine tabi kılınmıştır. Bu durum, halkın ulaşım hakkının elinden alınma sürecinin son halkasıdır. Karayolları ve havayolundan sonra demiryolunun ticarileştirilmesi ve piyasaya açılması ile bu süreç tamamlanmaktadır.

Karayolu ulaşımı dışında, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımının hak ettiği düzeye ulaşması ve ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef olmalıdır. Doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, petrole bağlı olunmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamusal hizmet perspektifine dayandırılmalıdır. Aşağıdaki önerilerimiz bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Ciddi bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalı; bu plan kapsamında, demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı ana planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu taşımacılığının, seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı, tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesini içeren Kombine Taşımacılığa yönelim ekseninde belirlenmelidir.
- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılığı planlı olarak artırılmalıdır.
- Gerekli altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda "sürat demiryolu" projelerine yönelilmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan "hızlı/hızlandırılmış tren" projeleri durdurulmalı; bu konuda meslek odaları, sendikalar, uzmanlar, bilim insanları ve üniversitelerin görüş ve uyarıları mutlaka dikkate alınmalıdır.
- Ulaştırmanın bütünü ve demiryollarında, altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile

üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.

- Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmaktadır.
- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük demiryolu ve denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemler kapasite ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; ulaşımında petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmeli; mevzuat bu doğrultuda gözden geçirilmelidir.
- TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD'nin personel açığı siyasi değil mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; "performansa göre ücret", "toplam kalite yönetimi" vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.
- Hizmet dışı bırakılan bakım-tamir atölyeleri ve bütün tesisler yeniden işlevli kılınmalıdır.
- TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi politikası terk edilmelidir.
- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TULOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır.
- TCDD, nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.
- Demiryolu modlarındaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalı; demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onararak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır. ■

Ali Ekber Çakar

TMMOB

Makina Mühendisleri Odası Başkanı