

Uluslararası Taşımacılık Federasyonu'na (ITF) üye sendikalar tarafından sekiz yıldır kutlanan Dünya Demir Yolu Çalışanları Eylem Günü'nün dokuzuncusu, 6 Mart 2008 tarihinde TCDD Konferans Salonu'nda düzenlenen bir panel ile kutlandı...

DEMİR YOLUNUN GELECEĞİ ÜLKENİN GELECEĞİDİR!



Dünya demir yolu çalışanları, üye oldukları sendikalar önderliğinde demir yollarının ve demir yolcuların karşı karşıya kaldığı bir sorunu öne çıkartarak, sorunun kamuoyunda dikkat çekmesi için bir dizi eylem ve etkinlik düzenliyor. Son sekiz yılda eylem ve etkinliklerin öne çıkan teması “Önce Güvenlik” idi. ITF bu yıl eylem ve etkinliğin sloganını “Demir Yolunun Geleceği İçin Savaşın!” (Fight for the Future of Rail) olarak belirledi. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'nda (TCDD) örgütlü olan ITF üyesi Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) da Dünya Demiryolcular Eylem Günü etkinlikleri kapsamında 6 Mart 2008 tarihinde, TCDD Genel Müdürlüğü Konferans Salonu'nda “Demir Yollarımızın Geleceği” başlığı altında bir panel düzenledi. Oturum Başkanlığını TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar'ın yaptığı panele; TCDD Eski Genel Müdürü Tekin Çınar, Yıldız Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Aydın Erel, Mimarlar Odası Eski Başkanı Oktay Ekinci ile TCDD Yol Dairesi Başkanı Ferhat Demirtaş panelist olarak katılarak, hızlı tren projesini, demir yollarının içinde bulunduğu sıkıntıları ve yapılması gerekenleri masaya yatırdılar.

“Demir Yoluna Sahip Çıkarken, Ülkemizin Geleceğine De Sahip Çıkıyoruz”

Panel öncesinde bir konuşma yapan BTS Genel Başkanı Yunuz Akıl, “Demir yollarımızın kuruluşundan bugüne kadar olan süreci anlatırken, aslında ülkemizin de geçmişini anlatmış oluyoruz. Aynı şekilde demir yolunun geleceği ülkenin de geleceğidir; demir yolunun geleceğine sahip çıkarken, ülkemizin de geleceğine sahip çıkıyoruz” diye konuştu.

Pamukova Faciası Demir Yolu Politikalarına Kamuoyunun İlgisini Artırdı

Panelin Oturum Başkanlığını yapan MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar, 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yaparken Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilen; 41 kişinin ölümü, 81 kişinin de yaralanmasına yol açan hızlandırılmış tren faciasını anımsatarak, bu olaydan sonra hızlandırılmış tren ve demir yolu politikalarının kamuoyunda daha çok ilgi çekip, tartışılmaya başlandığına dikkat çekti. Çakar, hızlı tren uygulaması ve başka nedenlere dayalı kazaların; mevcut demir yolu politikalarının, kara yollarına verilen aşırı önceliğin, orta ve büyük kentlerdeki kent içi ulaşım problemlerinde toplu taşımacılık yerine tüneller ile alt ve

üst geçitler gibi geçici ve etkinliği olmayan çözümlere gidilmesinin Türkiye'deki ulaşım sorunlarının yalnızca bazı göstergeleri olduğunu vurguladı.

Konuşmasında, Hükümet Programının "Altyapı ve Ulaşım" bölümü incelendiğinde "Ulaştırma, enerji, bilgi ve iletişim teknolojileri gibi altyapı hizmetlerinin sunumunda etkinlik sağlanacak ve kalite standartları yükseltilecektir. Mal ve hizmet üretiminin en önemli ön şartı ve girdisi olan altyapı hizmetlerinin rekabetçi piyasada özel sektör tarafından sunumu esas alınacaktır" denildiğini kaydeden Çakar, "Bu yaklaşımın ulaşım ve ulaştırmaya uyarlanmasıyla; zaten ilk adımları atılmış olan bütün yollar ve ulaşım türleri ile ulaştırma ve ilgili altyapının özelleştirileceği sonucuna ulaşmak mümkündür" diye konuştu.

Ali Ekber Çakar: "Çarpık Bir Ulaşım Sistemi Geliştirildi"

Programın kendi içinde çeliştiğine dikkat çeken Ali Ekber Çakar, Programda "Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanabileceği bir ülke olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmiştir. Yurt içinde kara yolu taşımacılığına yüzde 90 düzeyinde bağımlı hale gelen ulaşım sistemimizin bu haliyle sürdürülebilmesi artık mümkün değildir" denildiğini, yapılan saptamanın da doğru olduğunu kaydetti. Kara yolu taşımacılığına ağırlık verilmesinin yol açtığı sonuçlara da değinen Çakar şöyle konuştu: "Kara yolu taşımacılığına ağırlık verilmesi yüksek maliyete ve yatırım maliyetlerinde artışa yol açmış, verimsiz yol kullanımı ile arazi kayıpları, gürültü, çevre kirliliği meydana gelmiş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Tamamen dışa bağımlı, çevre ve kültürel dokuyu tahrip eden bu çarpık sistem, artan trafik kazaları ile telifisi mümkün olmayan maddi ve manevi kayıplara yol açmış, bugün ulaşımında yaşanan kaosu doğmasına neden olmuştur."

Çelişki Çok Açık!

Ali Ekber Çakar, Programda dile getirilen "Kamu kaynağını daha az, alternatif finans modellerini daha fazla kullanarak, havaalanları ve deniz yapılarında başarıyla uy-

guladığımız modellerin diğer altyapı projelerine de tatbik edilmesi önceliklerimiz arasında olacaktır" yaklaşımının "yap-işlet-devret", "yap-işlet" ve "işletme hakkı devri" gibi modellere davetiye çıkaracağına açık olduğuna işaret etti. Çakar, öngörülen özelleştirme ve yalnızca kara yolunu güçlendirmeye yönelik politikaların çelişkilerine dikkat çekerek; "Kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen, öngörülen serbestleştirme-özelleştirme ve yalnızca kara yolu ulaşımını güçlendirmeye yönelik politikalar ile diğer ulaşım biçimlerine de yatırım yapılması gerektiği yaklaşımı arasındaki çelişki de çok görünür bir biçimdedir. Örneğin; havacılıktaki dışa bağımlılık görülmezden gelinerek, yalnızca yolcu taşıma kapasitesinin artması bir başarı olarak gösterilemez. Bu yaklaşımlarla, yıllardır önerdiğimiz ve Programın da benimser görüldüğü, tüm ulaşım seçeneklerini (kara, deniz, hava, demir yolu ve boru hatları taşımacılığını) değerlendiren 'kombine taşımacılığın' (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) başarılması mümkün değildir" diye konuştu.

Bu gerçeklerin yanında Dünya Bankası politikalarına bağlı olarak "demir yollarının yeniden yapılandırılmasının", "TCDD'ye yönelik yatırımların azaltılmasının, bakım atölyelerinin büyük bir kısmının kapatılmasının ve TCDD'ye eğitimli iş gücü yetiştiren demir yolu meslek okullarının lağvedilmesinin", "kuruluşundan bu yana entegre bir işletme olan TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesinin ve böylece özelleştirilmesinin önünün açılmasının", "mevcut demir yolu hatlarının durumunun, bakım ve yenileme sorunlarının", "mühendislik birikiminin yeterince değerlendirilip değerlendirilmediğinin ve kurumda izlenen personel politikalarının" kamuoyunda ilgiyle izlendiğini ve masaya yatırıldığını kaydetti. Çakar, "Demir yollarımızın geleceğini konuşurken, bu ve diğer önemli hususların değerli panelistler tarafından aydınlatılacağını umuyorum" dedi.

Oturum Başkanı Ali Ekber Çakar'ın ardından TCDD'nin bugünü üzerine bir konuşma yapan TCDD Yol Dairesi Başkanı Ferhat Demirtaş, konuşmasında TCDD İstatistik Yıllıklarına da yansıyan yol bilgileri ve istatistikleri ele aldı. Daha önceki dönemlerde yol bakım ve tamiratlarında yapılan bir uygulamanın kaza ve olaylara neden olduğunun

anlaşılması üzerine bu uygulamanın terk edildiğini bildiren Demirtaş, bunun sorumluluğunu eski yönetimlere havale etmediğini, tüm sorumluluğu üstlendiğini açıkladı.

Standart Dışı Ray ve Kurp Ölçüleriyle Modern Demir Yolu İşletmeciliği Yapılamaz

TCDD'de (1990-1992) ve (1996-1998) dönemlerinde iki defa Genel Müdürlük yapan Tekin Çınar ise konuşmasında kendi Genel Müdürlüğü dönemindeki demir yolu ile bugünkü demir yolunu karşılaştırdı. TCDD'nin elindeki mevcut hatların ve kurpların (viraj) sayılarını, ölçülerini veren Çınar; bu standart dışı ray ve kurp ölçüleriyle modern demir yolu işletmeciliğinin yapılmasının mümkün olmadığını vurguladı. Hızlı trenden önce, Ankara- İstanbul arası demir yolu rehabilitasyon projesinin kendisine ait olduğunu kaydeden Çınar, AKP Hükümeti döneminde bu iş için Hazine'den alınan para ile mevcut hattın rehabilitasyonunun yapımından vazgeçilerek, hızlı tren projesine başlanıldığını ileri sürdü. Çınar; "Dönemin projesi olan ve Süleyman Demirel'in de desteklediği Kapıkule-Kars-Tiflis hızlı tren projesi ile şu an tamamlanmak üzere olan GAP'ın demir yolu bağlantısının yapılması TCDD'nin geleceğidir" dedi.

Demir Yolu Personeli Yeterli Bilgi Donanımına Sahip Olmalı

Prof. Dr. Aydın Erel de konuşmasına hızlandırılmış tren faciasından sonra basın yayın organlarında çıkan demeçlerden derlenerek kaleme alınan "Demir Yoluna Hızlandırılmış İnfaz" adlı kitapta, kendisinin demir yolu ulaştırmasından hiç anlamadığı yönündeki eleştirileri cevaplayarak başladı. Erel, üniversite öğreniminin başından, Profesörlüğe uzanan eğitim hayatı boyunca aldığı demir yolu eğitimi ile yaptığı araştırmalardan ve yazdığı bilimsel makalelerinden örnekler verdi. İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından 19-21 Eylül 2007 tarihleri arasında düzenlenen 7. Ulaştırma Kongresi'nde dile getirdiği "Mevcut

demir yolcular yüksek hızlı tren işletemezler" sözünün yanlış anlaşıldığını ifade eden Erel, "Yeterli bilgi donanımına sahip olmayan demir yolu personeli ile hızlı tren işletmeciliğinin yapılmasının güvenliği tehlikeye sokacağını" söylemek istediğini belirtti. Erel, bugün demir yoluna bütçeden ayrılan payın geçmiş dönemlerle kıyaslandığında sevinçle karşılanacak oranda arttığını ifade ederek, hızlı tren işletmeciliği konusunda yaptığı eleştiri ve önerilerin TCDD yönetimince son dönemde dikkate alındığını söyledi.

Mimarlar Odası Eski Başkanı Oktay Ekinci ise bir slayt sunumu eşliğinde yaptığı konuşmasında, Marmaray Projesi ile gündemde olan Haydarpaşa Garı'nın kapatılarak otel yapılması projesini eleştirdi.

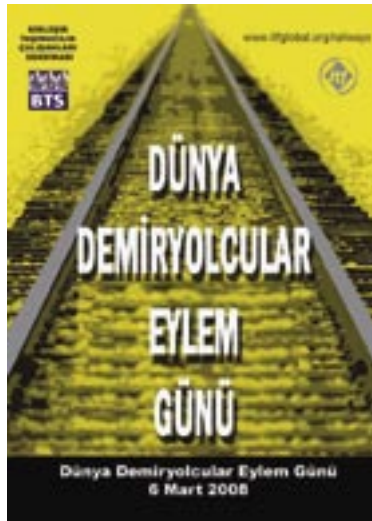
"Gitmemle Düzelecekse, Ceketimi Alır Giderim!"

Panelin sonunda, yöneltilen sorulara ve eleştirilere sınırlanan TCDD Yol Dairesi Başkanı Ferhat Demirtaş, "Benim gitmemle düzelecekse, gitmemi isteyen varsa, ceketimi alır giderim!" dedi.

"Demir Yollarının Atıl Duruma Düşmesinin Nedeni Dışa Bağlı Ulaşım Politikaları"

Panelin sonunda kapanış konuşması yapan MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar, demir yolu işletmeciliğinin yatırımdan bakıma, yenilenmeye, eğitime ve yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir planlamayı

gerektirdiğini vurgulayarak, TCDD'nin yapmakla yükümlü olduğu başlıca işlerin de zamanında bu çerçevede tanıtıldığına dikkat çekti. Çakar, demir yollarının yükümlülükleri ve içinde bulunduğu duruma ilişkin şunları kaydetti: "TCDD'nin demir yollarını, kendisine bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek; tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde demir yolları taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot dâhil, her türlü deniz ve kara taşımacılığı yapmak; çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak ve yaptırmak; görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo,



depo ve benzeri tesisler ile yolcu ihtiyaçları için gerekli tesisleri kurup işletmek; yurt içinde ve dışında yapılmakta ve yapılacak olan demir yolu inşaatlarını üstlenmek yükümlülükleri bulunmaktadır. 1995'lerden bu yana yapılan, bu kamucu yaklaşımın tasfiyesidir. Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını kara yolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demir yolu ve deniz yolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır. Ulaşım politikaları, toplum yararını gözeterek ve bütün ulaşım alternatiflerini (kara, deniz, hava ve demir yolu) değerlendiren Kombine Taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) esas alınması gerekmektedir; ülkemizde demir yolları, kara yolu taşımacılığı lehine bilinçli olarak geriletilmiştir. Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demir yolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. Bu noktada demir yolu yapım maliyetinin, kara yolu yapım maliyetine göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha ekonomik olduğu gözetilmelidir. Kara yolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının yüzde 82'sini tüketmesine karşın; taşımadaki payı yüzde 71,5'tir. Demiryollarının ise enerji tüketim payı yüzde 2 iken, taşımacılıktaki payı yüzde 4'tür. Yalnızca bu veriler bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demir yolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir. Yine Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre, kazalarda ölüm riski 1 milyar yolcu/km başına demir yollarında 17 kişi iken, kara yollarında 140'tir. Yaralanma riski ise demir yollarında 41 kişi iken, kara yollarında 8.500-10.000 kişi gibi yüksek bir sayıya ulaşmaktadır. Dolayısıyla demir yolu taşımacılığı ekonomik olması yanı sıra can güvenliği açısından da önem taşımaktadır."



Ulaşım Sektöründe Petrol Bağımlılığı Azaltılmalı

Son olarak yapılması gerekenleri belirten Çakar, kara yolu, hava yolu, deniz yolu ve demir yolu ulaşım politikalarının ülke genelinde ve tabanda birbirleri ile bütünlüklü olarak planlanması ve kombine taşımacılığın egemen kılınması gerektiğini vurguladı. Kara yolu ulaşımı dışında; çağdaş ve hızlı, altyapı sorunları çözümlenmiş demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımın toplu taşımanın yaygınlaşması gerektiğine işaret etti. Demiryoluna göre iki misli, su yoluna göre ise üç misli daha fazla enerji sarf eden kara yollarına yapılan bütün yeni yatırımların, özellikle de can ve mal güvenliğini tehdit eden standart dışı "duble yol" yatırımlarının gözden geçirilmesi ve ağırlığın demir yollarına verilmesi gerektiğini kaydetti. Ulaşım ve demir yolu politikalarının enerji verimliliği ile de doğrudan bağlı olduğuna dikkat çeken Ali Ekber Çakar, "Bu açıdan ulaşım sektörünü daha az enerji tüketen yapıya kavuşturmak üzere toplu taşımacılığın artırılması, deniz ve demir yollarına yatırım yapılması gerekmektedir. Ulaştırma Bakanlığı'na gerçekleştirilecek ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demir yolu ve deniz yolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması ve ulaşım sektöründeki petrol bağımlılığının azaltılması da gerekmektedir" diye konuştu.