



DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GERİLEME AKP İKTİDARINDA SÜRÜYOR

22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan "hızlandırılmış tren" in Sakarya Pamukova'da raydan çıkarak devrilmesi üzerine 41 yurttaşımızın ölümü, 81 yurttaşımızın yaralanması ile sonuçlanan facianın yıldönümü nedeniyle Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar 21 Temmuz 2015 tarihinde bir basın açıklaması yaptı.

22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan "hızlandırılmış tren" in Sakarya Pamukova'da raydan çıkarak devrilmesi üzerine 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmıştı. Olaya, zemin etüdü çalışmalarının yapılmayışı ve mühendislik hizmetlerin gereklerinin yerine getirilmemesi yol açmıştı. AKP iktidarının yüksek hızlı trene dayalı imajcı yaklaşımı ile yanlış demiryolu politikaları bu olayın ardından kamuoyu nezdinde tartışılır olmuştur.

Odamızın ulaşım ve demiryolu raporlarında belirtildiği üzere, demiryolları 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları lehine ikinci plana itilmiştir. İlgili veriler bu gerçeği açıkça göstermektedir. Demiryollarının

konvansiyonel hatlarının yüzde 41'i, toplam demiryollarının yüzde 38'i Cumhuriyet'ten önce yapılmıştır. Ülke olanaklarının çok kısıtlı olduğu 1923-1950 arasında yılda ortalama 172 km; ülkenin iktisadi olanaklarının hayli genişlediği 1950 sonrasında ise yılda ortalama 195 km demiryolu inşa edilmiştir.

1950 yılında 9 bin 24 km olan toplam demiryolu hattı bugün ancak 12 bin 485 km uzunluğundadır. Yani son 64 yılda yapılan demiryolu 3 bin 461 km ile sınırlı kalmıştır. Ana hatlar yapımı ise 1951 sonrasında toplam 2 bin 369 km, yıllık ortalama yapımı ise 37 km olmuştur. Bütün imaj politikalarına rağmen, yüksek hızlı tren hat toplamı ise şu anda bin 213 km'dir. 1950'ler-

den günümüze demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında olağandışı bir gerileme yaşanmış; yüksek hızlı tren uygulaması da çok ağır ve sorunlu bir şekilde gündeme girmiştir.

1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuya yüzde 42,2, yükte yüzde 55,1 oranında idi. Bugün ise demiryolu taşımacılığı yolcuya yüzde 1,1'e, yükte de 4,6'ya gerilemiştir. AKP iktidarı 1950'den beri karayolları lehine olan politikaların sürdürücüsü olmuş, demiryollarındaki gerileme sürmüştür. TCDD istatistiklerine de yansıdığı üzere, 2000 yılında demiryolu taşımacılığı yolcuya yüzde 2,2 oranında iken 2014 yılında yüzde 1,1'e gerilemiştir. Yükte de 2000'de yüzde 5,3 olan oran, 2012'de 4,6'ya gerile-

miştir. Karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 86,7'den yüzde 89,8'e yükselmiş, yolcuya ise havayolu taşımacılığındaki gelişme nedeniyle yüzde 95,9'dan yüzde 89,8'e gerilemiştir.

AKP iktidarı döneminde AB'ye uyum gerekçesiyle, demiryolu hizmetleri rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılmış, serbestleştirilerek piyasaya açılmıştır. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılması ve TCDD Taşımacılık AŞ. adıyla demiryolu tren işletmecisi olacak bir şirket kurulmasına yönelik Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 01.05.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş, tren işletmeciliği özel sektöre açılmıştır. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ Kurulması Hakkında Kanun ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 159 yıllık demiryolu kazanımları ile TCDD'nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilmiştir. Yasa, taşınmazların satışı, özelleştirmeler ve demiryolu çalışanları ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler öngörmüştür. TCDD parçalanarak şirketleştirilmiş, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözetilen bir model esas alınmış, TCDD taşınmazları satılmaya başlanmış; çalışanlar güvencesiz çalışma biçimlerine tabi kılınmıştır. Kara ve havayolundan sonra demiryolunun ticarileştirilmesi ve piyasaya açılması ile halkın ucuz ve kamusal hizmete dayalı ulaşım hakkına büyük bir darbe indirilmiştir.

Doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, petrole bağlı olunmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamu işletmeciliği ile kamusal hizmet perspektifi-

ne dayanır. Güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözülmüş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımlarının hak ettiği düzeye ulaşması ve ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef olmalıdır. 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 Kombi-ne Taşımacılığa yönelim ekseninde belirlenmelidir.
- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılığı planlı olarak geliştirilmelidir.
- Ulaştırmanın bütünü ve demiryollarında altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik serbestleştirme, özelleştirme, belediyeler ve üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.
- Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.
- 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'yi borçlandıran ve zarar ettiren politikalar terk edilmelidir.
- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı, lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli; 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 onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır. ■

Ali Ekber ÇAKAR

*TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı*