



t m m o b  
m a k i n a  
m ü h e n d i s l e r i  
o d a s ı



ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ

ODA RAPORU

YAYIN NO: MMO/703

# ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ

**ODA RAPORU**

Yayın No: MMO/703



tmmob  
makina mühendisleri odası

## ODA RAPORU

# ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ

*Güncellenmiş Sekizinci Baskı*

Temmuz 2019

Yayın No: MMO/703

**tmmob**  
**makina mühendisleri odası**

Meşrutiyet Caddesi No: 19 Kat: 6  
Tel: (0 312) 425 21 41 ◆ Faks: (0 312) 417 86 21  
e-posta: mmo@mmo.org.tr  
<http://www.mmo.org.tr>

**YAYIN NO: MMO/703**

Bu yapıtın yayın hakkı Makina Mühendisleri Odası'na aittir. Kitabın hiçbir bölümü MMO'nun izni olmadan değiştirilemez, elektronik, mekanik vb. yollarla kopya edilip kullanılamaz. Kaynak gösterilmek kaydı ile alıntı yapılabilir.

1. Baskı: Nisan 2006/Ankara

**8. Baskı: Temmuz 2019/Ankara**

**Baskı:**

Ankamat Matbaacılık San. Ltd. Şti.  
Tel: (0312) 394 54 94 - 95

## SUNUŞ

Toplumsal refah odaklı bir kalkınma anlayışının vazgeçilmez ögesi, sağlıklı, nitelikli bir ulaşım politikasıdır. Kuşkusuz bugün ülkemizde güvenilir, dengeli, ülke ve toplum çıkarlarını gözeten bir ulaşım sistemi ihtiyacı her zamankinden daha fazladır. Giderek artan bu ihtiyaca rağmen ülkemiz ulaşım politikaları aksi yönde hareket etmekte, ulaşım sistemi her geçen gün daha dengesiz, güvenliksiz, pahalı ve sağlıksız bir yapıya sürüklenmektedir.

Bilindiği gibi, ulaşım sisteminin en önemli öğelerinden biri demiryollarıdır. Cumhuriyetin ilk yıllarından İkinci Dünya Paylaşım Savaşı'nın başlangıcına kadar Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde temel bir öneme sahip olan demiryollarının 1950'lerden sonra tüm yatırımlara rağmen geri plana atıldığı ortadadır.

Karayolu taşımacılığı lehine ulaşım sistemindeki dengesizliğin giderek artması, demiryolları başta diğer taşıma türlerinin ihmal edilmesine yol açmış; yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı ile yatırım maliyetlerinde artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi inşa edilmiştir.

Ulaşım ve demiryolu politikalarına geçmişten bu yana gereken önemi vererek eğilen ve bu konularda yakın dönemde etkinlikler düzenleyen Odamız, bu çalışma ile demiryolu politikalarına dair tespit ve önerilerini 2006'da bir rapor boyutuna ulaştırmış ve her çalışma dönemi güncellemiştir.

Bu çalışmada, ülkemiz demiryollarının 163 yıllık tarihine özlü bir şekilde değinilmekte; demiryolu politikası, ulaşım politikasının bütünselliği içinde ele alınarak temel sorunlar saptanmakta ve kapsamlı çözüm önerileri sunulmaktadır.

Bu raporda sunulan tespit ve önerilerin, TMMOB ve KESK'in içindeki ilgili oda ve sendikal çevreler ile bilim insanları ve uzmanların dile getirdiği görüşleri kolektif doğrular haline dönüştürme yolunda bir çaba olarak değerlendirilmesi bizi sevindirecektir.

Raporu hazırlayan Ali Ekber ÇAKAR, Zeki ADER ve emeği geçen Oda çalışanlarına teşekkürlerimizi sunarız.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**  
**Yönetim Kurulu**

# İÇİNDEKİLER

1. ULAŞTIRMANIN ÖNEMİ.....	1
Genel Yaklaşım.....	1
2. SÖMÜRGEÇİLİK KISKACINDAKİ OSMANLI DÖNEMİ.....	3
3. CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ.....	6
Türkiye Demir Ağlarla Örülüyor.....	6
Tablo: Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Hat Yapımı (km) (1856-2017).....	6
Tablo: Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Anahat Yapımı (1856-2017).....	7
4. 1950'DEN GÜNÜMÜZE DURUM.....	9
1950 Sonrası Dönem: ABD Yönlendirmesi ile Demiryollarındaki Hızlı Atılım Duruyor.....	9
Tablo: 1950'de Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum.....	9
Tablo: 1950'li Yıllarda Demiryolu ve Karayolu Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum...11	11
Tablo: 1960 Yılında Demiryolu ve Karayolu Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum.....11	11
Tablo: Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (1950-2017).....13	13
Kalkınma Planlarında Durum.....	13
Tablo: 1983–1993 “Ulaştırma Ana Planı”nda Ulaşım Sistemlerinde Hedeflenen Oranlar.....	15
KHK'lerle Yapılan Düzenlemeler.....	18
Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun.....	20
Orta Vadeli Program (2019-2021 ve Yeni Ekonomi Programı) ve Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Programı'nda Ulaşım.....	22
5. MEVCUT DURUMA DAİR GENEL DEĞERLENDİRME.....	29
Yatırımlarda Durum.....	29
Grafik: Demiryoluna Yapılan Yatırımlarda Gerçekleşmeler (2000-2017).....	31
Grafik: Yol Yenilemeleri.....	32
Tablo: Kamu İşletmelerinin Yatırım Programı Kapsamındaki Yapılan Yatırımları (2015-2017).....	33
Genel Değerlendirme.....	34
Tablo: Elektrifikasyon ve Sinyalizasyon Bakım Onarımları (2016-2017).....	42

6. İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU.....	44
Tablolar:	
<i>Yol Durumu-Hat ve Yolların Uzunlukları (2008–2017)</i> .....	44
<i>Tren Cinslerine Göre Yolcu Taşınması (2008–2017)</i> .....	45
<i>Demiryolu İşletme Kazaları (2008-2017)</i> .....	46
<i>AB Ülkeleri ve Türkiye’de Tren Kazaları Sonucu Ölüm Sayıları (2008-2017)</i> .....	49
<i>AB Ülkeleri ve Türkiye’de Tren Kazaları Sonucu Yaralı Sayıları (2008-2017)</i> .....	51
<i>Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşınmaları (1985-2017)</i> .....	53
<i>Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşınmaları (1985-2017)</i> .....	54
<i>Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşınmaları (Km) (2015)</i> .....	55
<i>Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşınmaları (Yolcu-Km) (2015)</i> .....	56
<i>Uluslararası Demiryolu İstatistikleri</i> .....	57/58
7. SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİNDEN “YÜKSEK HIZLI TREN”E VE NİHAYET “HIZLI DEMİRYOLU PROJELERİ” İLE “HIZLI TREN HATLARI”NA.....	59
İşletmeye Alınan ve Halen Yapımı Devam Eden YHT Hatları.....	71
“Hızlı Demiryolu” ve “Hızlı Tren Hatları” Projeleri.....	72
8. DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASININ BAZI UNSURLARI .....	73
Enerjinin Verimli Kullanımında Demiryollarının Avantajı.....	74
<i>Tablo: Birim Nakliyat Başına Enerji Tüketimleri</i> .....	75
Demiryollarında Güvenlik unsuru yüksek.....	76
<i>Tablo: Demiryolu ve Karayolu Kaza, Ölüm ve Yaralı Sayıları (2016)</i> .....	76
Demiryollarının Çevre Kirliliği, Arazi Kullanımı, Maliyetler ve Gürültü Unsurları Açısından Avantajları.....	77
9. DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASI İÇİN ÖNERİLER.....	78
Kaynakça .....	83

## 1. ULAŞTIRMANIN ÖNEMİ

### Genel Yaklaşım

Günlük yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olarak görülen ulaştırma sistemi; ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir. İnsanlığın dönüm noktalarından biri olarak kabul edilen tekerleğin bulunmasıyla insanlar; sırtta ve hayvanla taşıdığı yükü önce kaldıraçlarla taşımış, daha sonra çok basit de olsa bir araca yüklemeyi başarmış, böylece bir noktadan diğer bir noktaya çabuk, kolay ve daha çok taşır hale gelmiştir.

Toplumsal yaşamın evrimi, sanayileşme ve ticaretin gelişmesiyle taşımacılık kavramı da oluşmuştur. Üretimin artması taşımacılık ihtiyacını artırarak mal ve eşyanın taşınmasını özel bir ihtisas dalı haline getirmiştir. Zaman kavramının devreye girmesiyle altyapı gereksinimleri ve taşımanın türleri de çeşitlenmiştir.

Ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve gerektirdiği önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkiler açısından toplumların ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Toplumsal yaşamda modernleşmeye paralel olarak ulaşım hareketliliği artarken, yük ve yolcu taşımacılığında toplumun ekonomik-sosyal yapısı, üretim biçimi ve ekonomik çıkarlar kendine özgü ulaştırma türünü de geliştirmektedir.

Ulaşımın amacı, insanları, malları ve eşyaları en kısa sürede ucuz ve emniyetli bir şekilde taşımaktır. Devletin temel görevi ise; ekonomik ve toplumsal gelişmelerin yarattığı ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini yaratan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşım sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir.

Ulaşım sistem ve olanakları bir bütün olarak bir kent veya ülkenin genel yapısını etkilemekle kalmaz, aynı zamanda o kent veya ülkede uygulanan ekonomik, sosyal ve kültürel dinamikleri de etkiler. Günden güne artan yük ve yolcu yoğunlukları, gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatiflerini ve sistemlerini de devreye sokmaktadır. Geline bu süreçte ulaşım sistemlerinin çevreye, topluma ve sanayileşmeye yararlarının yanı sıra her geçen gün insanları rahatsız eden çevre ve ortam olumsuzluklarına yenileri eklenmektedir.

Her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern, en gelişmiş taşıma araçlarına sahip olmak, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak ekonomik kalkınmanın ve refahın göstergesidir.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır. Ulaştırma, kendi başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan hızlı ve güvenli taşımacılıkla diğer sektörlerle avantajlar sağlayarak bu sektörleri olumlu yönden etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaştırma kamusal bir hizmettir. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmamaktadır. Ulaştırma hizmeti, diğer sektörler kendisine ihtiyaç duyduğu kadar bu hizmeti üretmek ve/veya sunmak durumunda değildir.

Bu sektördeki teknolojik gelişmeleri dikkatle izleyerek; mevcut tesis ve araçların, rehabilitasyon ve modernizasyon kapsamında çağdaş hizmet verebilir hale getirilmesi, yeni kurulacak tesis ve altyapıların kısa, orta ve uzun vadede değerlendirilip en son teknoloji ile hatta mümkünse geleceğin teknolojileri ile realize ve organize edilmesi büyük önem taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle bütün ihtiyaçlar, kaynaklar ve ilişkiler bir planlama çerçevesinde değerlendirilmek durumundadır. Çünkü bir ulaştırma sisteminden beklenen, en iyi biçimde hizmet sunumu ile birlikte ülkeye ve halka en ucuz mal olmasıdır. Yani ulaştırma sistemlerinin, dar anlamıyla yalnızca kâr ölçütüyle değil, enerji savurganlığı, dışa bağımlılık, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren ekonomik-sosyal ölçeği ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu açıdan ulaşım gereksinimlerini; insan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli, kaliteli, çevreye olumsuz etkisi en aza indirilmiş, kamu-toplum yararını gözeten ve diğer ulaşım türleriyle birlikte birbirlerinin tamamlayıcısı olacak şekilde planlanması gerekmektedir.

Ancak tam da bu noktada ulaşım türlerini çeşitlendirerek kullanmak; ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin göstergesi olarak görüldüğü gibi, bu türlerin bazılarının gereğinden fazla özendirilmesini çıkar ilişkilerinin sembolü olarak da değerlendirmek gerekir. Zaman zaman bir ülkede ulaşım türlerinden birinin diğerine göre öncelikli olmasının nedeni; o ülkenin ulaşım ihtiyaçları ve yapılan ulaşım planlamasının bir sonucu olarak değil, uluslararası sermaye ve emperyalist ülkelerin istem ve taleplerine uygun uygulama yapılmasından kaynaklanmaktadır. Bu gerçek, ülkemiz uygulamalarında da açıkça görülmektedir.



## 2. SÖMÜRGEÇİLİK KISKACINDAKİ OSMANLI DÖNEMİ

Kendi gücü ve inisiyatifi ile demiryollarını kuramayan Osmanlı İmparatorluğu'nun, endüstri devrimini başlatacak altyapıyı oluşturamadığı bilinmektedir.

Avrupa'nın sömürgeci devletleri tarafından, Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyet'in ilk yılları dahil olmak üzere, en iyi ulaşım türü olarak demiryollarının seçilmesi önemlidir. Ancak imparatorluk döneminde demiryolu yapımının seçilmesi ülkenin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının belirlenmesi için yapılan bir planlamaya göre değil, özellikle Avrupa sermayesinin istem ve taleplerine göre yapılmıştır.

Bütün dünyada 19. yüzyılın en önemli taşıma aracı demiryolları olmuştur. Demiryolları, gelişmiş ülkelerde, sanayileşme süreci içinde makina, kömür, demir ve çelik gibi temel ürünlerin yaygın kullanımı ile önem kazanmıştır. Demiryollarının bu tür hacimli ve yoğun yükleri en ucuz bir şekilde taşıyabilmesi ve aynı zamanda taşımaya yönelik talepler itibarıyla bu ve diğer sektörlerin gelişmesine katkıda bulunabilmesi ile o dönemde demiryolu yapımında atılımlar yapılmıştır.

Demiryolu yapımında uzmanlaşmış Batılı ülkeler teknoloji satabilmek için her yolu denemişlerdir. Çünkü bu ülkeler tarımsal ürünlerini, yeraltı ve yerüstü zenginliklerini demiryollarıyla limanlara oradan da ülkelerine taşımak, kendi ülkelerinin mamul mallarını ise kısa sürede yoğun ve ekonomik olarak taşımak için demiryollarına ihtiyaç duymuşlardır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu serüveni Büyük Britanya İmparatorluğu'nun demiryolu devrimini tamamlayarak Bağdat-Basra üzerinden Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine uzanan yolu güvencede tutma çabalarıyla başlamıştır.

İngiliz İmparatorluğu'nun Arap yarımadası üzerinde hegemonyasını perçinlemek için Anadolu yarımadasından geçerek açık denizlere açılması bu nedenle olmazsa olmaz bir koşuldur. Bu durum, İngiliz sermayedarlarının Osmanlı üzerinde baskı kurmalarına neden olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolu girişimi bu noktadan sonra uzunca bir süre İngiliz girişimcilerinin planlarına bağlı olarak, Akdeniz'den başlayıp (Hindistan'a doğru) Bağdat üzerinden Basra Körfezine uzanacak bir demiryolu tasarımı olarak gündeme gelmiştir. Daha önce zaman zaman bu demiryolu tasarımı ve projeleri imparatorlukta gündeme gelmesine rağmen çeşitli nedenlerden dolayı gerçekleştirilememiştir.

1851 yılında, İngiliz sermayesinin yönetip yönlendirdiği, Akdeniz'i Kızıldeniz'e

bağlamak amacıyla Kahire-İskenderiye demiryolunun yapımı gerçekleştirilmiştir. Başta İngilizler olmak üzere Avrupa sermayesi ve girişimcilerinin bütün amacı; Batı sermayesi ve şirketlerine iş ve işletme güvencesi sağlamak amacıyla bütün engellerin ortadan kaldırılması ve yine bu çabalarla eş zamanlı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nu ekonomik borç kısıyacına alacak demiryolu projeleri geliştirmektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun "imtiyaz"ını verdiği İskenderiye-Kahire hattı, Köstence-Çernovoda ve Varna-Ruşuk hatları Anadolu toprakları dışında kalmaktaydı. Bu demiryollarından sonra Anadolu toprakları üzerinde ilk "imtiyaz" yine İngilizlere verilecek olan İzmir-Aydın demiryolu hattıdır. İzmir'den başlayarak Hindistan'a uzanacak olan bu hattın çalışmaları bir taraftan devam ederken yine İngiliz sermayesine İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının yapımı verilmiştir.

İzmir-Aydın, İzmir-Buca demiryolu hatları büyük imtiyazlar karşılığı 1856 yılında İngiliz şirketlerine verilmiş ve 1866 yılında işletmeye açılmıştır. O dönemde İngiliz kolonisinin önde gelen isimlerinden Wittal şöyle diyordu: *"İlk adım demir yollarını yapmak olmalıdır. Bu demir yolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklardır."* Böylelikle Osmanlı devletinin sömürgeleştirilmesinde önemli adımlar atılmıştır.

Demiryollarının ateşli savunucusu olan Almanlar da Basra Körfezine kadar uzanacak Mersin-İskenderun-Basra Demiryolu Hattının kurulması ile el değmemiş bakir topraklara, yeraltı zenginlikleri ve tarım ürünlerine sahip olmayı hedeflemiştir. 1888'de Almanlarla yapılan anlaşma sonucu km başına 15 bin frank kâr garantisi verilmiş ve bu paranın ödenmesi için demiryollarının geçeceği sancakların aşar vergisi yabancılara bırakılmıştır. Bu çerçevede Anadolu'da 24 sancağın aşar vergisi, km tazminatlarının ödenebilmesi için yabancılara teslim edilmiştir.

Yapılan anlaşma çerçevesinde; demiryolunun geçeceği devlete ait toprakların mülkiyeti imtiyaz sahiplerine bedelsiz olarak verilecek, bina yapılacak topraklara kira ödenmeyecek, kum, çakıl ve taş ocakları bedelsiz kullanılacak, keresteler devletin ormanlarından kesilecek, demiryolu hattının geçtiği arazinin her iki tarafındaki 20 km genişliğindeki sahada her türlü yeraltı maden arama çalışmaları yapılabilecek, arkeolojik kazı çalışmaları yapılarak eserler yurt dışına çıkarılabilecektir. Berlin-Bağdat-Basra Hattı olarak da bilinen bu hattın uzunluğu 3 bin 773

km'dir. Osmanlı İmparatorluğu bu hat için 1911 yılına kadar Almanlara, 4 milyon 80 bin altın lirayı km tazminatı olarak ödemiştir.

Bu arada Batıdan alınan borçların ödenmemesi üzerine yabancı ülkeler 1881 yılında Düyun-u Umumiye idaresini kurarak Osmanlı idaresinin gelirlerine el koyma olanağına da kavuştular. 1910 yılında Düyun-u Umumiye'nin yurt dışına aktardığı para devlet bütçesinin % 24,3'ü idi. Söz konusu Osmanlı borçlarının ödenmesi ise ancak 1950'li yıllarda tamamlanmıştır.

### 3. CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ

#### Türkiye Demir Ağlarla Örülüyor

Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan ve yabancı şirketlerin imtiyazında bulunan demiryolları Kurtuluş Savaşı'ndan sonra aşama aşama devletleştirilmiştir.

1932 yılında 1. Beş Yıllık Sanayi Planı'nda ve özellikle 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda Türkiye gerek yolcu ulaşımı sorununu çözmek ve gerekse oluşumuna ağırlık verdiği demir-çelik, kömür ve makina gibi temel sanayi girdilerinin hacimli ve yoğun yüklerini demiryolları ile en ucuz biçimde taşımak amacıyla bilinçli bir demiryolu politikası izlemiştir. Demiryolu taşımacılığı, talep yaratan özelliğe sahip olduğu ve söz konusu sektörlerin gelişmesine katkıda bulunduğu için Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bir seferberlik atmosferinde hızla gerçekleştirilmiştir.

#### Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Hat Yapımı (km) (1856-2017)

Dönemler	Konvansiyonel Hat Toplamı (km)	Yüksek Hızlı Tren Hat Toplamı (km)	Toplam Yollar (km)
Osmanlı İmparatorluğundan Devir Alınan Ana ve Tali Hat Uzunluğu	1.378 (İşletmede olan) (Toplam hat 4.112)	-	1.378
1940	6.947	-	6.947
1950	7.671	-	7.671
2000	10.922	-	10.922
2001	10.940	-	10.940
2002	10.974	-	10.974
2003	10.984	-	10.984
2005	10.984	-	10.984
2007	10.991	-	10.991
2009	11.008	397	11.405
2011	11.112	888	12.000
2012	11.120	888	12.008
2013	11.209	888	12.097
2014	11.272	1.213	12.485
2015	11.319	1.213	12.532
2016	11.319	1.213	12.532
2017	11.395	1.213	12.608

*Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 1923-2017*

Tablodan görüleceği gibi 1923–1950 yılları arasında yılda ortalama yaklaşık 160 km olmak üzere toplam 4 bin 325 km demiryolu inşa edilirken 1950 yılı sonrasında toplam 66 yılda ortalama 75 km demiryolu inşa edilebilmiştir. 1951 yılı itibarıyla 7 bin 667 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2017 yılı sonunda, yüksek hızlı tren hattı da dahil olmak üzere, 12 bin 608 km’dir. Yani 66 yılda 4bin 941 km demiryolu yapılmıştır. Bu süredeki demiryolu yapımı, 1923-1950 arası dönem ile karşılandığında oldukça düşük kalmaktadır.

2001 yılı ve sonrasında toplam 1.668 km demiryolu anahattı yapılmıştır. Buna göre 2001-2017 arası dönemde anahattı yapımı yılda ortalama 104 km olarak gerçekleşmiştir. Anahattı yapımındaki durum aşağıda verilmiştir.

### Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Anahattı Yapımı (1856-2017)

Demiryolu Yapımları (Anahattı) (2, 3 ve 4. hatlar dahil)		
	Km	Ortalama Yıllık Yol İnşası (Km)
Cumhuriyet Öncesi	4.112	62
1923-1950	3.764	139
1951-2003	945	18
2003-2017	1.649	117
2017 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahattı Yol Uzunluğu	9.023	(1923-2017) 96
2017 Sonu Yüksek Hızlı Tren Anahattı Uzunluğu	1.213	(2009-2017) 134
<b>Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahattı Uzunluğu</b>	<b>12.608</b>	(1923-2017) 90

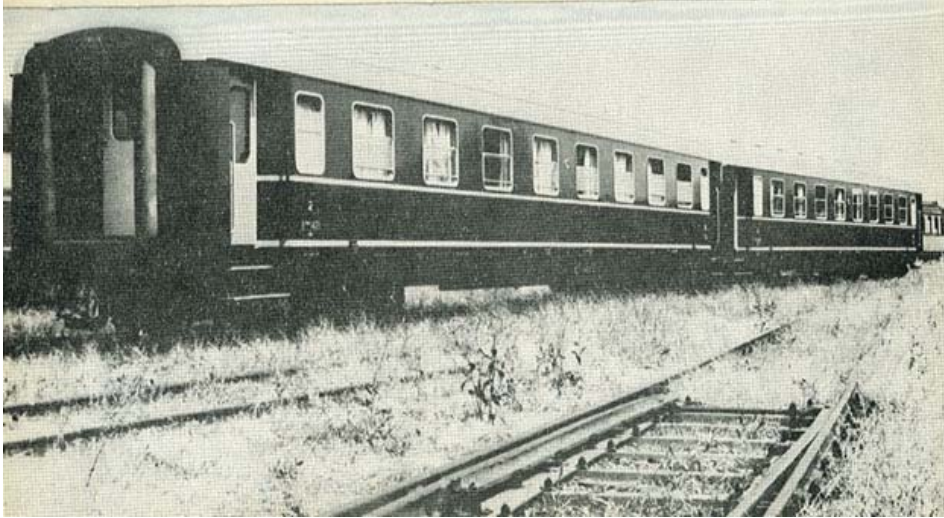
**Kaynak:** TCDD Demiryolu Sektör Raporu-ve T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2013-2017’den hareketle MMO tarafından hazırlanmıştır.

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. Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi sınırlı olanaklara sahip olunan 1923-1950 yılları arasında yıllık

ortalama 134 km demiryolu inşa edilirken, 1950 sonrası dönemde ortalama 52 km ile neredeyse yerinde sayılmaktadır.

Anahat tablosundan da görüleceği üzere; yüksek hızlı tren dışında TCDD'ye yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler bulunmamaktadır. Kısaca, yüksek hızlı trenin gölgesindeki 11 bin 395 km'lik demiryolunun adeta ikincilleştirildiğini söyleyebiliriz.

TCDD 2017 Yılı Sektör Raporu'nda demiryolu politikasının yüksek hızlı tren projelerine göre şekillendiği 2002-2017 yıllarını kapsayan 15 yıllık dönemde 1.683 km yeni demiryolu yapıldığı vurgulanmaktadır. Geçmişte Adana-Mersin arasında yaşanan hemzemin geçit kazaları örneğinde olduğu gibi, anılan döneme damgasını vuran kazalar ve raporumuzda ayrıntılarına değindiğimiz kurumsal ve altyapıyı ilgilendiren sorunların görmezden gelinmesi, demiryolu yapımında dikkat çeken yüksek hızlı tren hatlarıyla sınırlı artışın ulaşımın makro sorunlarını çözmeye yarayacak bir sıçramadan uzak olduğunu göstermektedir.



2017 yılı sonunda 12.608 km'lik konvansiyonel demiryolu hattının 2 bin 372 km'si tali hat, 9 bin 23 km'si ise anahattır. Bu ana hatların 4.660 km'si elektrikli ve 5.534 km'si sinyalli olup, toplam yol uzunluğundaki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla % 37 ve % 44 olmuştur.

Demiryolu bulunmasına karşın 7 il merkezinde (Burdur, Denizli, Isparta, Kahra-

man Maraş, Kırklareli, Mardin, Van) yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır. Bu durum, daha sonra değineceğimiz gibi Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikalarının bir gereği olarak şekillenmiş, Türkiye bir tür "yeni Osmanlı" konumuna sokulmuştur.

#### 4. 1950'DEN GÜNÜMÜZE DURUM

##### 1950 Sonrası Dönem: ABD Yönlendirmesi ile Demiryollarındaki Hızlı Atılım Duruyor

1950'li yıllarda ABD'nin büyük desteği ile Türkiye'de ulaştırma sisteminde bir "zihniyet değişikliği"ne gidilerek karayolu ulaştırma alt sistemi geliştirilmiştir. 1950'li yıllardan sonra özellikle ABD'nin mali desteği ve politika önerileri ile ulaşım sistemlerinin planlanmasında ve öncelikli tercihin belirlenmesinde ulusal çıkarlarımızla örtüşmeyen ve tümüyle karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda, demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir.

##### 1950'de Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum

	Yük	Yolcu
Demiryolu	% 55,1	% 42,2
Karayolu	% 17,1	% 49,9
Denizyolu	% 27,8	% 7,5
Havayolu	% 0	% 0,6

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal sınırları içinde kalan alanda Osmanlı'dan, 4.000 km'si iyi durumda, 13.900 km stabilize ve 4.450 km toprak yol olmak üzere toplam 18.350 km'lik bir karayolu ağı kalmıştır. Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının % 49,9'u karayolu, % 42,2'si demiryolu, % 7,5'i denizyolu ve % 0,6'sı havayolu ile yapılmaktadır. Ülke içi yük taşımalarının ise % 55,1'i demiryolu, % 27,8'i denizyolu, % 17,1'i de karayolu ile yapılmaktaydı.

Ancak 1950'li yıllarda, özellikle Marshall yardımının ardından stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan

ulaşım politikası uyarınca ağırlıklı olarak karayollarına yatırım yapılması öngörülmüştür. Başlangıçta demiryollarının Avrupa'nın en ileri teknolojisine sahip Almanlar tarafından, karayollarının ise zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip Amerikalılar tarafından, Türkiye'nin öncelikleri göz ardı edilerek kendi öncelikleri ve askeri amaçlarına göre planlanması dikkat çekicidir.

İkinci Dünya savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu ulaşımı olduğunu çok net ifade etmişler ve Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelleri bu politikanın başını çekmişlerdir.

O tarihlerde Amerika Federal Yollar Teşkilatı Genel Müdür Yardımcısı H. G. Hilts, bir Amerikan Yol Heyeti ile Türkiye'ye gelerek hazırlatmış olduğu ünlü "Hilts Raporu" unda karayolu taşımacılığının ekonomik ve endüstriyel gelişmenin ve uygarlığın lokomotif olduğu biçimindeki önerileriyle karayolu taşımacılığının özendirilmesi ve karayolu yapımı için her türlü teknik desteğin ve kredinin ABD Hükümeti tarafından verileceği garantisıyla, Mr. Hilts kendi ülkesindeki otomotiv sektörünün geleceğini garanti altına alırken bizlerin ve ülkemizin geleceğini karartmıştır. Bu raporda ayrıca "Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın" önerisinde bulunur. Yine aynı raporda Hilts denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye'ye verilecek kredinin verilmesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması gündemdedir ve Hilts bu fabrikanın da kurulmasına karşı çıkar.

Ve bu aşamadan sonra Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin yönlendirmesine girmiş ve politika değişikliği ile birlikte idari politikalar da değişmeye başlamış, sonuç olarak ulaşım sisteminde, ulusal çıkarlarımızla örtüşmeyen köklü bir değişimin önü açılmıştır.

1934 yılında çıkarılan yasayla "*Şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlamak, Şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek*" göreviyle kurulan "Şose ve Köprüler Reisliği" Ulaştırma Bakanlığı'ndan ayrılır ve 1950 yılında Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün önceliği NATO "savunma ittifakı" gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmaktır. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği'ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır.



1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişiklikler sonucu karayolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. 1950-1970 yılları arası karayolu yapımının altın çağı olmuştur. Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen karayolu altyapı yatırımlarının daha cazip olması gibi gerekçeler, Marshall yardımları, 1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayi vb. etkenler sonucunda diğer taşıma türlerine göre ve karayolu yük ve yolcu taşımacılığı lehine dengesiz artışlar oluşmuştur. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarından en büyük payı karayolları yatırımları almıştır.

1980 yılından itibaren karayolu yatırımlarının genel bütçe içerisindeki payı düşmesine rağmen, karayolu yük ve yolcu taşımacılığındaki artışlar hız kesmemiştir.

Bu durum aşağıdaki tablolardan izlenebilmektedir.

### 1950'li Yıllarda Demiryolu ve Karayolu Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum

	Yük	Yolcu
Demiryolu	% 78	% 42
Karayolu	% 17	% 49

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

1960 yılında ise bu oranlar tersine dönmeye başlamıştır.

### 1960 Yılında Demiryolu ve Karayolu Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum

	Yük	Yolcu
Demiryolu	% 24	% 48
Karayolu	% 73	% 38

Kaynak: T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda % 42, yükte % 78 iken, 1960 yılında yolcuda % 48'e çıkmış ancak yük taşımacılığında gerileme başlamış ve yük taşımacılığında % 50'yi aşan bir düşüş ile % 24 oranına inilmiştir. Aynı dönemlerde karayolu yük taşımacılığı % 56 yükseliş ile % 17'den % 73'e çıkmıştır.

2000 yılında demiryolu taşımacılığı yolcuda % 2,2 iken 2012 yılında % 1,1'e gerilemiş, yükte de 2000'de % 4,3 olan oran 2012'de 4,1'e gerilemiş; karayolu

taşımacılığı ise aynı dönemde yükte % 71'den % 76,8'e, yolcuda ise % 95,9'dan % 98,3'e yükselmiştir.

TCDD verilerine göre 2011 yılında 24 milyon 12 bin yolcu sayısına sahip anahat demiryolu taşımacılığı 2012 yılında yüzde 32 gerileyerek 19 milyon 799 bin kişiye düşmüştür. 2013 ve 2014 yılında yolcu sayısı 2011 yılının gerisinde kalmayı sürdürmüştür, 2011 yılına göre sırasıyla yüzde 25 ve yüzde 14 daha az yolcuya hizmet verilmiştir.

Kalkınma Bakanlığı 2019 Yılı Programı belgesine göre de 2015'e göre 2016 yılında demiryolu yurtiçi yolcu taşıması, milyon yolcu/km bazında % 10,7 azalırken; 2016'ya göre 2017 yılında ise % 8,6 artmıştır. Demiryolu yurtiçi yük taşımasında ise milyon ton/km bazında, 2015'e göre 2016'da % 12,7 artmış; 2016'ya göre 2017 yılında % 7,1 gerileme yaşamıştır. Ayrıca Program'da belirtildiği gibi Türkiye'de elektrikli hat oranı, yüzde 54 olan AB-28 ortalamasının altında kalmaktadır.

Son beş yılda yatırımlardaki çarpıcı artışa rağmen demiryollarımızın yolcu ve yük taşımada etkin hale getirilmemesinin nedeni irdelenmelidir. TCDD verilerine göre 2017'de ülkemizdeki yük taşımacılığının % 89,2'si karayolu, % 4,3'ü demiryolu, % 6,4'ü denizyolu,; yolcu taşımacılığının % 88,8'i karayolu, % 1'i demiryolu, % 0,6'sı denizyolu ve % 9,59'u havayolu aracılığı ile yapılmaktadır. Demiryolu yük taşımacılığında 1980'de sahip olunan % 12'ye yakın pay yıllar içinde eriyerek bugün yerini % 4'lü seviyelere bırakmıştır. Diğer yandan yolcu taşımacılığında aynı dönem aralığında demiryolları % 5'e yakın bir pay sahibiyken bugün bu pay % 1'e düşmüştür. Taşımaların ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde paylaşılması ihtiyacı her ne kadar Onuncu Kalkınma Planı'nda vurgulansa da, hayata geçirilen uygulama ve stratejiler bu ihtiyacı daha da körüklemekte, ulaştırma türleri arasındaki dengesizlik hergeçen gün büyümektedir.

Yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin TCDD verileri şöyledir:

**Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (1950-2017) (%)**

Yıllar	Yük (Net ton-Km)				Yolcu (Yolcu-Km)			
	Karayolu	Demiryolu	Deniz yolu	Hava yolu	Kara yolu	Demir yolu	Deniz yolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	0,0	50,3	42,2	7,5	0,0
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
1980	88,0	11,8	0,1	0,1	94,7	4,6	0,2	0,5
1990	81,2	9,8	8,9	0,1	96,6	2,5	0,1	0,9
2000	86,7	5,3	7,8	0,2	95,9	2,2	0,03	1,84
2008	89,3	5,3	5,5	0	97,5	1,7	0,74	-
2009	89,0	5,2	5,8	0	97,6	1,6	0,75	-
2010*	88,8	5,3	5,9	0	97,8	1,6	0,68	-
2011*	88,0	5,1	6,9	0	97,8	1,6	0,63	-
2012	88,6	4,8	6,6	0	91,5	1,1	0,52	6,97
2013	88,7	4,4	6,9	0	90,5	1,0	0,56	7,88
2014	89,5	4,6	5,9		89,8	1,1	0,59	8,52
2015	89,8	3,9	6,3	0	89,2	1,1	0,56	9,14
2016	92,6	4,3	3,1	0	89,3	1,0	0,33	9,41
2017	89,2	4,3	6,4	0	88,8	1,0	0,59	9,59

**Kaynak:** TCDD Demiryolu 1950-2017 Sektör Raporlarından hareketle MMO tarafından hazırlanmıştır.

(Sivil Havacılık verileri temin edilememiştir.)

\*Şehir içi taşımacılık dahil değildir.

Yolcu ve yük taşıma oranlarına ilişkin raporumuzun önceki baskılarında KGM verileri ile TCDD verilerinin tam uyuşmadığı ancak birbirlerine yakın olduğu hatırlanacaktır. Her şeye karşın bu veriler, ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen yolcu ve yük taşımacılığının karayolu taşımacılığı ağırlıklı olduğunu göstermektedir.

### Kalkınma Planlarında Durum

Ulaşım politikalarında yukarıda özetlenen olumsuz duruma nasıl gelindiğini, Kalkınma Planlarında ulaşım sorununun ele alınışından da izleyebiliriz.

1963 yılında Planlama Dönemi başlamış, bugüne kadar 9 Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1. Beş Yıllık Kalkınma Planından 4. Kalkınma Planına kadar ulaşım ile ilgili ciddi bir planlama öngörüsü bulunmamış ulaşım sektöründe yalnızca genel hedeflere ilişkin tespitler yer almıştır. 4. Kalkınma Planı döneminde ulaşım ve planlamasına ilişkin belirlemeler olmakla beraber bir “Ulaşım Ana Planı” hazırlanmasına ilişkin herhangi bir gereklilik hissedilmemiştir.

1960’lı yıllar ülkemiz ekonomisinde kazanımların kaybedilmemesi ve yeni kazanımların elde edilmesi için kalkınma planlamasına başlandığı yıllardır. 1963–1967 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde; ulaştırma ile ilgili ana ilkeler bölümünde şu değerlendirmeler yapılmaktadır:

*“Demiryollarımızın yapım tekniği eski tekniğe dayanmaktadır. Yol boylarında ileri işletmeciliğin gerektirdiği düzeltmeler yapılmamıştır. Demiryolları bundan böyle yurdumuzun şartlarına uygun standart ve teknikte yapılacaktır. Uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanacaktır. Ayrıca taşıma sistemleri arasında mallara göre de ayırım yapılacaktır.”* Bu ifadeler, Cumhuriyetin ilk dönemleri sonrasında ulaşım sistemleri arasında dengeli ve ülke şartlarının gerektirdiği planlamanın yapılmadığı, uygulanan politikaların tek yönlü bir ulaşım türünü ön plana çıkardığına işaret etmektedir.

Özellikle 4. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1979–1983); *“Demiryolu iç hatlar yolcu taşımasının yılda ortalama %14,3 artarak dönem sonunda 2 katına yükseltilmesi, iç hatlar yük taşımasının ise yılda ortalama %20,1 artırılması hedef alınmıştır. Demiryollarının özellikle sanayi’de dönük artan talebi yerinde ve zamanında karşılayabilmesi için bu alandaki yatırımlara yeniden düzenleme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilecektir”* denilmektedir.

4. Plan metinlerinde yer almamasına rağmen bu plan dönemi sonunda 10 yıllık bir “Ulaşım Ana Planı (1983–1993)” hazırlanarak 1983 yılında uygulamaya konulmuş ve 3 yılda bir plan hedeflerinin revize edilmesi öngörülmüştür. Uygulamaya konulan “Ulaştırma Ana Planı” hedefleri, 1986 yılında yenilenmesi gerekirken yenilenmemiş ve 1993 yılında terk edilerek uygulamadan kaldırılmıştır. Ulaşım ile ilgili yatırım programları ve uygulamalar hazırlanıp uygulanırken de bu plan dikkate alınmamıştır. Kısacası Ulaştırma Ana Planında tespit edilen ilke ve politikalar öneriden öteye geçememiştir.

**1983–1993 “Ulaştırma Ana Planı”nda  
Ulaşım Sistemlerinde Hedeflenen Oranlar**

SİSTEMLER	1983	1993
Denizyolları	% 16	% 32
Demiryolları	% 10	% 27
Boru Hatları	% 1.5	% 4.5
Karayolları	% 72	% 36

Tablodan görüldüğü gibi, ulaştırma alt sistemleri içerisinde karayolu ulaşımının payının düşmesi hedeflenmesine rağmen yıllar itibarıyla bu pay giderek yükselmiş, demiryolları ise giderek gerilemiştir. “Ulaşım Ana Planı” hedefleri arasında karayolu taşımacılığı payının % 70'lere çekilmesi var iken planın uygulamadan kaldırdığı yıllarda; karayolu yük taşımacılığı % 92,5'e, yolcu taşımacılığı da % 94,8'e (1995 yılı verileri) yükselmiştir.

6 ve 7. Dönem Kalkınma Planlarında ulaşım türlerinin geliştirilmesine yönelik hedefler konulmuş ancak, “Ulaşım Ana Planı” gerekliliği ve hazırlanmasına ilişkin bir ifade planlama metinlerinde yer almamıştır.

1 ve 2. Planlar hariç başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açığı oluşmuş; 6. Plandan itibaren de planlanan yatırımlar ile gerçekleşen yatırımlar arasında ciddi bir azalma yaşanmıştır.

Oysa bütün Beş Yıllık Kalkınma Planlarında benzer cümlelerle, taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artırılması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji ve tüketiminin tek enerji türüne bağımlılığının azaltılması; denizyolu, demiryolu ve boru hatları taşımacılığına ağırlık verilmesi; ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması için gerekli olanakların hazırlanacağı belirtilmektedir. Örneğin 7. Beş Yıllık Kalkınma Planının (1996–2000) ana ilkeler bölümünde; “*Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yöne-*

*tim tekniklerinin gerisinde kalması mevcut demiryolu sisteminin taşıma taleplerini yeterince karşılayabilmesine imkan vermemektedir. Demiryollarında artan taşıma talebinde gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşulundaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır”* denilmektedir.

Yine 7. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1996–2000) dökümü yapılan bilim ve teknoloji atılım projesinde, “*altyapı sektörlerinde genelde bir ulusal politika eksikliği ve yetki dağınıklığı vardır”* denilerek “*demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kaldığına”* vurgu yapılmaktadır. Bir taraftan saptamalar ve ön görüşler plana alınırken diğer taraftan hükümet, TCDD’nin “iyileştirilmesi” ama aslında parçalanarak özelleştirilmesi için, daha sonra değineceğimiz üzere bir Amerikan firmasına rapor hazırlattırma kararını almıştır.

7. Beş Yıllık Kalkınma Planında özelleştirmenin önünü açan ifadelere rastlamak da mümkündür. Planda, “*Demiryollarında örgütsel yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla TCDD Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırma programı tamamlanarak kısa sürede uygulanacaktır”* denilmektedir. Benzer ifadeler 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında da yer verilerek yapılacak sözde “iyileştirme” çalışmasının meşru zemininin yaratılmasına hız verilmiştir.

8. Beş Yıllık Kalkınma Planının “Amaç, ilkeler ve politikalar” bölümünde, “*Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacağı”* belirtilmiş, ancak bu yönde bir adım atılmamıştır. Plan dönemi sonunda yurt içi yük taşımacılığında karayollarının 2000 yılında % 89,9 olan payı 2005 yılında % 91,38 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip denizyolu yük taşımacılığı daha da azalarak 2005 yılında % 2,8 seviyesine gerilemiştir. Bu Plan döneminde demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuş, yurt içi yolcu taşımalarının % 95,2’si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışına yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapılmıştır.

8. Plan döneminde demiryolu yoğunluğu AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye’nin hala en az yoğunluğa sahip ülke olduğu ve km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye ortalamasının AB ortalaması olan 3,2’nin oldukça altında olduğu görülmektedir. DPT verilerine göre Türkiye’nin 2006-2010 verileri neredeyse aynıdır. Km/1.000km<sup>2</sup> demiryolu yoğunluğu bazında ise AB-27’nin

4’de biri kadardır. Km/1.000km<sup>2</sup> demiryolu yoğunluğunda AB-27 ortalaması 50 iken, Fransa 54, Almanya 96, Avusturya 69, Belçika 117, Çek Cumhuriyeti 122, Türkiye ise 11 ile en sonda yer almaktadır.

9. Kalkınma Planı metninde “*Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanılacağı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin bütüncül bir yaklaşımla ele alınacağından; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılması*”ndan söz edilmiş ve “*demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirileceği*” belirtilmiş, ancak bu belirlemelerin hangi araç, kurum ve bütçe ile yapılacağı belirtilmemiştir.

9. Plan metninde de bir “Ulaştırma Ana Planı”nın yapılmasına ilişkin bir kayıt yoktur. 9. Kalkınma Planının, İTÜ tarafından hazırlanıp kamuoyuna sunulmayan ve 2005 yılında tamamlandığı belirtilen “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi” üzerine yapılandırıldığı anlaşılmaktadır. Ancak 9. Plan ulaştırma hedefleri, 2007–2013 yılları için belirlenmiş ve 2013 yılında demiryolu ana hat uzunluğunun 8 bin 257 km’den 9 bin 185 km’ye çıkarılacağı, 938 km yeni ana hat ve 1.000 km hat yenilemesi yapılacağı belirtilmiştir. Oysa bu hedefler minimum düzeyleri ifade etmektedir. Yük taşıma hedeflerinin ise 2013 yılına kadar ortalama artış yüzdeleri her yıl için kara yolunda % 5,6, demiryolunda % 12, denizyolunda % 6,5, havayolunda % 5, boru hattı ile ham petrol taşımalarında %0,2, doğal gaz taşımalarında ise % 7,9 olarak öngörülmektedir. Bu hedefler irdelendiğinde, yolcu taşıma miktarlarında rakamsal öngörüler bulunmadığı ve bu altyapı yatırım hedeflerinin yolcu taşımalarını ne kadar etkileyeceğinin belli olmadığı görülmektedir. Ayrıca yük taşımalarında hedeflenen yüzdelerle artış oranları ile taşıma türleri arasındaki dengesizliğin nasıl kapatılacağı da belli değildir. Bu Plan dönemi bitiminde diğer plan dönemlerine benzer durumlar yaşanacağı, işlerin bugüne kadar olduğu üzere seyredeceği anlaşılmaktadır.

9. Planda bazı özelleştirme modellerine ilişkin söylemler de yer almakta ve öne çıkarılan “Kamu–özel sektör modeli” de buna hizmet etmektedir. Ayrıca bu sektörde kamu ve özel sektörün yıllara göre yatırımlardaki paylarının dağılımının ne olacağı bilinmemekte ve finansmanla ilgili öngörülerde bulunulmamaktadır. Oysa tüm taşıma türlerine ilişkin altyapı ve işletmeler ile bunların kurumsal yapılarına yönelik rehabilitasyon programının uygulanması ve taşıma güvenliğine yönelik altyapı ve işletme sorunlarının kamucu bir yaklaşımla çözülmesi gerekmektedir.

10. Planda özelleştirmelere yüklenen ağırlığın arttığı görülmektedir. “TCDD şebekesinin özel kesime açılması ve yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasanın oluşturulması yönünde yeniden yapılandırma süreci” olarak bahsedilen adımların, Varlık Fonu, tüm kamu varlıkları ve işletmelere ilişkin toplu özelleştirmelere hız verilmesi gibi süreçlerin bir parçası olarak görülmelidir.

Bu arada dünyada son dönemde ulaşımın büyük oranda yolcu ve yük taşımacılığının birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli Kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanması; bu sistemde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu boru hatları taşımalarının birlikte kullanılması ve çevreyi gözetken bir yaklaşım söz konusudur. Ancak AB uyum programları ve Türkiye’nin Dünya Bankası ve IMF’ye verdiği taahhütler uyarınca özelleştirme, “yap-ışlet-devret”, “yap-ışlet” ve “kamu-özel sektör ortaklığı” yoluyla kamunun güçsüz kılınıp özel sektörün güçlendirilmesi politikaları da söz konusudur ve bu etkenler Türkiye’yi yine bir “ulaşım çıkmazı”na sürüklemektedir.

Diğer yandan şu önemli noktaya da değinmeliyiz. Bütün Beş Yıllık Planlarda ulaşım politikalarındaki mevcut olumsuzluklar;

- İdari düzensizliklere,
- İşletme bozukluklarına,
- Planlama/araştırma yetersizliklerine,
- Yetersiz personele

bağlanmaktadır.

Oysa irdelediğimiz üzere görülmektedir ki, ulaşım ve demiryollarındaki temel açmazlar, yukarıda sayılan etkenlerden çok farklı nedenlere dayanmakta; yukarıdakilerin üçüncüsü hariç, hepsi demagojik birer gerekçelendirme olmaktadır.

### **KHK’lerle Yapılan Düzenlemeler**

Sektörün geleceği açısından olumsuz sonuçlar doğuran bazı yasal düzenlemelere de ayrıca değinmek gerekmektedir. AKP hükümetinin 06.04.2011 tarih ve 6223 sayılı Kanununun verdiği 6 aylık Kanun Hükmünde Kararname (KHK) çıkarma yetkisiyle çıkardı 34 KHK ile 154 yasada 258 değişiklik yapıldı. Bu dönem içerisinde çıkarılan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK ile yasa taslaklarında yer alan önemli hükümler yasalaştırılmış ve ulaştırma alanında yeni düzenlemeler yapılmıştır.



KHK ile Ulaştırma Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığındaki üst düzeydeki bütün yöneticilerin görevlerine son verilmiş ve oluşturulan Bakanlık Müşavirliğine atamaları yapılmıştır. Ayrıca Kararnamede Bakanlık Müşavirleri, Bakanın uygun göreceği merkez veya taşra teşkilatına ait birimlerde çalıştırılabilir hükmüyle de Bakanlık Müşavirlerinin Bakanın uygun göreceği birimlerde çalıştırılmasının önü açılmıştır. Demiryollarında 1995 yılında başlayan “yeniden yapılanma” çalışmaları 655 sayılı KHK ile yeni bir boyut kazanmış durumdadır.

Bu KHK'nin amacı “*Demiryolu ulaştırması faaliyetlerinin, ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak ekonomik, seri, elverişli, güvenli, kaliteli, çevreye kötü etkisi en az ve kamu yararını gözetecek tarzda serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaştırma türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak*” olarak belirlenmiştir. Yani serbestleşmenin, kâr dürtüsüyle hareket edecek özelleştirmenin ve rekabetçi bir yapının önü açılmıştır.

KHK ile oluşturulan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görevleri arasında sayılan “*Demiryolu altyapı işletmecisi ve demiryolu tren işletmecileri ile demiryolu taşımacılığı alanında organizatör, acente, komisyoncu, gar veya istasyon işletmecisi ve benzeri faaliyette bulunanların hizmet esasları, mali yeterlik ve mesleki saygınlık şartlarını belirlemek, bunları yetkilendirmek ve denetlemek*” hükmü ile 160 yıllık Kurumun parçalara ayrılmasının ve demiryolu işletmeciliğini tamamlayan her türlü iş ve hizmetin 3. şahıslarca yapılabilmesi önündeki yasal engeller kaldırılmıştır.

KHK ile sadece demiryolu taşımacılığındaki tekel kaldırılarak *Özel Firmalara Demiryolu Altyapısına Erişim Hakkı* tanınmamış, aynı zamanda yeni Genel Müdürlüğün görevleri arasında yer alan 8. Maddenin (d) fıkrasında bulunan “*Demiryolu altyapı işletmecileri*” kavramı ile demiryollarında birden fazla altyapı işletmecisinin de bulunabileceği, yani altyapının da gerektiğinde özelleştirilebileceği açık bir hüküm olarak yer almıştır.

İlgili Genel Müdürlüğün görev tanımları içerisinde açık ifadelerle “*Kamu Hizmeti*” tanımı yapılmadan yer verilen “*Demiryolu taşımacılığı alanında kamu hizmeti yükümlülüğüne ilişkin usul ve esasları belirlemek*” hükmü ile aslında Kurumun kamu hizmeti üretme niteliğinden vazgeçilmiş ve demiryolu hizmeti bir bütün halinde piyasalaştırılmıştır. Aynı maddede yer alan “*mesleki yeterlilik şartlarının belirlenmesi, bununla ilgili eğitim vermek veya verdirmek, sınav yapmak veya yaptırmak ve bunları yetkilendirmek ve denetlemek*” hükümleri ile çalışanlar üzerinde yakın gelecekte öngörülen yaptırımların önü açılmıştır.

Özel işletmecilerin faaliyetlerini sorunsuz yürütebilmesi için “Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Demiryolu Koordinasyon Kurulu gibi” sürekli kurullar oluşturulurken, istendiğinde yeni kurulların da oluşturulabilmesi konusunda Bakan’a dolayısıyla siyasi otoriteye yetki tanınmıştır.

Bu haliyle 655 sayılı KHK demiryolu sisteminin piyasalaştırılması ve TCDD’nin tasfiyesi anlamına gelmektedir.

KHK kapsamı şu şekilde sıralanabilir;

- Demiryolu sisteminin ulusal ve uluslar arası işletmecilerin (sermayenin) kullanımına açılması, serbestleştirilmesi (3. şahıslar kendi lokomotif, personel ve vagonlarıyla tren işletilebilecektir.)
- Demiryolu sistemini tümüyle kamusal denetimin dışına alınması ve tüm yetkinin siyasi otoriteye devredilmesi,
- TCDD’nin parçalara ayrılması,
- Altyapı dahil her türlü hizmet üretiminin piyasalaştırılması ve rekabete açılması,
- Her türlü özelleştirmenin atanmışların önerisi ve Bakan’ın imzası ile mümkün hale gelmesi,
- Demiryolcuların “mesleki yeterlilik vb.” söylemlerle sindirilmesi ve kamu çalışanı sayısının azaltılması,
- Kamu hizmetinin tasfiyesi, kamu hizmeti niteliği ile tüm vatandaşlarımızın yararına sürdürülmesi gereken faaliyetlerin piyasanın kar güdüsüne terk edilmesi, kar etmediği gerekçesi ile hatların kapatılması ve trenlerin seferden kaldırılması,
- TCDD arazilerinin yağmalanmasının önündeki bütün yasal engeller kaldırılmıştır.

### **Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun**

Demiryollarında son yıllarda sergilenen oyunun son perdesi ise 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun’un 24 Nisan 2013 tarihinde TBMM’de kabul edilmesiyle oynanmıştır.

Neoliberal merkezlerin dayatmasıyla demiryollarında yıllardan beridir uygulanan bütün olumsuz politika unsurlarını bünyesinde barındıran Kanun, demiryolu hizmetini bir bütün olarak kamu yararı anlayışından uzaklaştıracak düzenlemeler içermektedir. Birleşik Taşımacılık Sendikası’nın (BTS) yasaya ilişkin değerlen-

dirmeleri TCDD'nin nasıl bir tasfiye sürecine sürüklendiğini ortaya koymaktadır. Buna göre:

*655 sayılı KHK ve Yasa birlikte değerlendirildiğinde yakıcılığını tüm toplumsal kesimlerin yakından hissettiği neoliberal politikaların üç temel hedefinin demiryolu sistemi için de hayata geçirilmeye çalışıldığı açıkça görülmektedir.*

- *En önemli hedef demiryolu hizmetini kamu hizmeti olmaktan çıkararak ticarileştirmektir.*
- *İkinci hedef; kamusal alanın tasfiyesi ve özelleştirmedir.*
- *Ve son olarak neoliberal anlayışın olmazsa olmazı taşeronlaşmanın yani ucuz ve güvencesiz işgücü kullanımının önünü daha da açacaktır.*

*Kanun incelendiğinde:*

- *Metin başından sonuna kadar çelişkiler içermektedir. Başta ulusal demiryolu altyapı ağı tanımı olmak üzere, altyapı işletmecisi, trafik yönetimi vb. tüm tanımlar değişik maddelerde değişik anlamlar kazandığı,*
- *655 sayılı KHK perspektifinde, gerek altyapı ve gerekse tren işletmeciliği anlamında özelleştirme için gerekli zemini sağlamayı hedeflediği,*
- *Sektörde faaliyet göstereceklerin yetkilendirilmesini Bakanlığa bırakarak kayırmacılık ve keyfi uygulamaların önünü açtığı,*
- *Kriterleri ve yöntemi belirlenmeden kamu hizmet yükümlülüğü tanımını getirilerek ticari olmayan hatlarda işletmeciliğin devam edip etmemesinde de Bakanlar Kurulu'nun tek yetkili haline getirildiği,*
- *Kanununun 3. Maddesinde TCDD Demiryolu altyapı işletmecisi olarak tanımlanırken, "TCDD, Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredileni üzerinde demiryolu altyapı işletmecisi olarak görev yapar" hükmü konularak mevcut hatlardan bir kısmının TCDD'ye devredilmemesinin önünün açıldığı,*
- *AKP'nin 10 yıllık iktidar döneminde oluşan tahribatın üzerinin bir kez daha silindiği,*
- *Taşeronlaşmayı daha da yaygınlaştıracak hükümler içerdiği,*
- *Şu anda tek elden TCDD tarafından yapılmakta olan Demiryolu işletmeciliğinin bu düzenlemeden sonra birçok demiryolu altyapı işletmecisi ve taşerona verilmesi suretiyle birbirinden kopuk işleticiler*

ve şirketler tarafından yerine getirileceği, bu durumun demiryollarımızda kaosun ve kazaların artması anlamına geleceği,

- Bu çerçevede, 655 sayılı KHK ve Kanun birlikte irdelendiğinde temel hedefin AB uyum süreci gölgesinde, demiryolu sisteminin bütün halinde özelleştirilmesinden, bu alanın topyekûn talana açık hale getirilmesinden ve siyasi kadrolaşma için yeni kadrolar yaratmaktan öte bir sonuç ve amacının olmadığı görülmektedir.

### **Orta Vadeli Program (2019-2021 ve Yeni Ekonomi Programı) ve Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Programı'nda Ulaşım**

Orta Vadeli Program, yeni adıyla Yeni Ekonomi Programı 2019-2021'in ulaşım ile ilgili kısmı, daha önceki OVP'ler ile benzer eğilimleri barındırmaktadır. Programın ana yönelimi “*serbestleştirme ve rekabet*” doğrultusunda yeniden yapılanmayı kapsamakla beraber özellikle son 15 yılda olduğu gibi hala sağlıklı ulaşım politikalarını içermediği izlenmektedir.

OVP 2017-2019'da belirtilen “*TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır*” ifadesi 2018-2020 Programı için de geçerlidir.

OVP 2011–2013'te yer alan “*B. Makroekonomik Politikalar*” bölümünün “*f. Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme*” alt başlığı, 85. maddede “*Kamu-Özel İşbirliği yöntemiyle başlatılan büyük projeler tamamlanacak; yeni otoyollar, yüksek hızlı tren hatları dâhil olmak üzere, birçok alanda yeni projeler Kamu- Özel İşbirliği yöntemiyle hayata geçirilecektir. Kamu ve özel kesim işbirliği alanında mevcut yasal düzenlemeler tek bir çerçeve kanun altında toplanacaktır*” yaklaşımı önceki OVP'lerin izinden devam etmektedir.

Yani ulaşım hizmetlerinin özelleştirilmesi, serbestleştirilmesi, kamunun tamamen devre dışı bırakılması politikaları önümüzdeki döneme de damgasını vuracaktır. Yeni yapılan otoyol ihaleleri özelleştirme yönelimiyle yapılmaktadır. Limanlar, garlar ve karayolları üzerindeki özelleştirme politikaları kamu yararını hiçe sayarak tarihi, kültürel ve ulusal ekonomik birikimlerimizi heba etmek pahasına sürdürülmektedir.

OVP (2010–2012), (2011–2013) ve (2012–2014)'te de benzer ifade edildiği üzere 2018-2020'de “*özel sektörün yenilikçi ve üretken yatırımlarını ve ticareti destekleyecek, vatandaşlarımızın yaşam kalitesini artıracak nitelikteki öncelikli*

*altyapı alanlarına yönlendirilmesine devam edilecektir”* ifadesi, özelleştirme yaklaşımının kesintisiz biçimde devam ettiğini, özelleştirmeci anlayışın sağlıklı bir ulaşım paradigmasından uzak olduğunu ortaya koymaktadır.

Sağlıklı bir ulaşım taşıma türleri arasında dengenin sağlanmasını amaçlamalı, bu amacın gerçekleştirilmesi için de karayolları lehine olan orantısız taşıma ağırlığının hızlı bir şekilde diğer taşıma türleri lehine değiştirilmesi gerekmektedir. Bunun için yolcu ve yük taşımacılığında da demiryolu ağırlığının artırılması, demiryolu taşımacılığına yönelik yatırım yapılması öncelikler arasında olmalıdır. Ancak son yıllarda çeşitli alt yapı sorunlarına işaret ettiğimiz yüksek hızlı tren uygulaması Hükümet tarafından gündemden düşürülmezken, yıllardır hiçbir yatırım yapılmayan kilometrelerce demiryolu kaderine terk edilmiş durumdadır. Özellikle yük taşımacılığının yoğun yapıldığı eski hatlara yönelik hiçbir politika geliştirilmezken taşıma modları arasında dengenin nasıl kurulacağı merak konusudur. Son yıllarda demiryollarına yapılan yatırımların artmasının nedeni olan yüksek hızlı tren, yük taşımacılığı dikkate alınmadan hayata geçirilmiştir.

Ayrıca yük taşımacılığının ağırlıklı olarak yapıldığı konvansiyonel hatlara yönelik herhangi bir yatırım yapılmamaktadır. Karayolu yapımına hala ağırlık verilmesi, ulaşım modları arasında denge kurma söylemini geçersiz kılmaktadır.

TCDD ve demiryolu sektörü ile ilgili hedefler ise programın özünün hangi ilkelere dayandığını göstermesi açısından önemlidir. Buna göre önceki programlardaki aynı ifadeler kullanılarak *“TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak”* denilmektedir. Demiryollarında yeniden yapılanma ihtiyacı olduğu açıktır. Ancak son yıllarda uygulanan politikalara bakıldığında yenilenme hedefi, toplumsal ve bilimsel gereksinimlere uygun yatırımlarla belirlenmemektedir. Özelleştirme ve taşeronlaştırma uygulamaları kamu hizmetlerinin tasfiyesi ve kamu mallarının yağması sonucunu doğurmaktadır.

Aynı şekilde 64. Hükümet Programının *“Büyüme ve Makroekonomik İstikrar”* bölümünde *“Kamu-Özel İşbirliği yöntemiyle başlatılan büyük projeleri tamamlayacak; yeni otoyollar, yüksek hızlı tren hatları dâhil olmak üzere, birçok alanda yeni projeleri Kamu-Özel İşbirliği yöntemiyle hayata geçireceğiz. Kamu ve özel kesim işbirliği alanında halen dağınık bir yapıda olan mevzuat, tek bir çerçeve kanunla düzenlenecektir”* denilmekteydi. Bu yaklaşımın enerji ve iletişim sektörlerinde fiyat artışları ve sorunlara yol açtığı bilinmektedir. Öte yandan karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesinin yol açtığı yüksek maliyet ve yatırım maliyetlerindeki artış, verimsiz yol kullanımı ile arazi kayıpları, gürültü, çevre kirliliği

meydana gelmiş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir.

Yine Programda dile getirilen, “*Kamu yatırım projelerinin planlanması, uygulanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi süreci ile KÖİ politika ve uygulamalarının koordinasyonu güçlendirilecek, bu kapsamda kamu kurum ve kuruluşlarının kapasiteleri geliştirilecektir*” yaklaşımının “*yap–işlet–devret*”, “*yap–işlet*” ve “*işletme hakkı devri*” vb. modellere davetiye çıkardığı açıktır. Söz konusu Hükümet Programında ulaştırma sektöründe yıllar içerisinde kamu yatırım projelerinin giderek azalması ile beraber özel sektör girişimlerine ağırlık verileceği belirtilmektedir. Bir anlamda sürdürülen özelleştirme politikalarının bu sektörde daha yaygın bir şekilde hayat bulacağı anlaşılmaktadır. Kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşımına ilişkin öngörülen ve belli bir kısmı da gerçekleştirilen serbestleştirme–özelleştirmelere ağırlık verilerek ulaşımında yaşanan problemlerinin çözümü özel sektöre devredilmekte ve finansal kaynak problemi de bu şekilde çözülmek istenmektedir. Stratejik bir sektör olma özelliği taşıyan ulaşımında bu çözüm modeli sıkıntılara sebep olacaktır. 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, demiryolu ve boru hatları taşımacılığını) değerlendiren “kombine taşımacılığın” (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) başarılması olanaklı değildir.

64. Hükümet programı’nın bir devamı olan 65. Hükümet Programı’nda da aynı yaklaşım korunmakta, özelleştirmeye verilen ağırlığın sürdürüldüğü izlenmektedir.

Diğer yandan Türkiye’de kamu yatırımları alanındaki olumsuz gelişmelere karşın kamunun ulaştırma yatırımlarının artmıyor olması da dikkat çekicidir. Örneğin 2008 yılında % 21,6 olarak gerçekleşen kamu yatırımları 2010 yılında genel kamu yatırımlarının cari fiyatlarla % 24’ünü oluşturmuştur. 2013 yılına gelindiğinde % 22,5 olan kamu ulaştırma yatırımları 2014 yılında aynı düzeyde kalmıştır. Ancak bu yatırımların da, demiryollarında son yıllarda yaşanan gelişmelerden anlaşılacağı gibi, esasen ulaştırma sektörünün özel sektöre devredilmesine yönelik olarak geliştiğinin altı çizilmelidir. Diğer bir taraftan ulaştırmanın da içinde bulunduğu kamu yatırımlarının önemli bir kısmı yatırımcı kamu anlayışıyla değil, projelendirilmiş yatırımların yerli-yabancı konsorsiyumlara yaptırılmasına dayanan Kamu-Özel Ortaklığı projeleri kapsamında gerçekleştirilmektedir.

Yeni yapılan otoyol ve yüksek hızlı tren ihaleleri de bu anlayışla yapılmaktadır. Bu vb. ihale türleri ve eylem planı yukarıda belirttiğimiz kaygıları doğrulamaktadır.

Ulaştırma sektörünün arz-talep ilişkisi üzerine yapılanması ve “dünyadaki politik ve ekonomik gelişmelere karşı duyarlı” olmasıyla birlikte bu sektör stratejik bir alan olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle dünyada ulaşım sektöründe özellikle ulaşım altyapıları ile işletme yatırımlarında özelleştirmeye karşı daha temkinli bir duruş sergilenmekte, ancak Türkiye bunu görmezden gelmektedir.

Dünyadaki bu yönelimin tersine, ülkemizde özellikle AKP iktidarıyla beraber ulaşımın her aşamasında özelleştirmeler hız kazanmıştır. Limanlar, garlar ve karayolları üzerindeki özelleştirme politikaları; kamu yararını hiçe sayarak, tarihi, kültürel ve ekonomik birikimlerimizi heba etmek pahasına sürdürülmektedir.

Türkiye Denizcilik İşletmelerinin 1994 yılında Özelleştirme İdaresi Başkanlığına bağlanmasından sonra 2003 yılına kadar limanlarımızın birçoğu özelleştirilmiştir. 1994 yılından 2010 yılına kadar toplamda 16 liman özelleştirilmiş, TCDD bünyesindeki 7 limandan 6’sı 2005 yılında özelleştirme kapsamına alınmıştır. Genel olarak Mersin limanının 2006 yılında özelleştirilmesinin yanı sıra Bandırma, Samsun, Derince, İskenderun, Salıpazarı Liman Sahası (Galataport) ve Kemerköy Liman Sahası özelleştirilmiştir.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.’ye ait Fenerbahçe-Kalamış Yat Limanı ve İzmir Limanı ise ihaleye çıkmıştır. Şu an itibarıyla yalnız Haydarpaşa özelleştirme kapsamı dışında kalmıştır Haydarpaşa limanında da özelleştirmeye yönelik projeler gündeme gelmiştir. Sonuç olarak, ucuz ve güvenilir taşımacılık için uluslararası öneme sahip olan limanlarımızın birçoğu kamu ciddi zararlara uğratarak özelleştirilmiştir.

63. Hükümetin 2015 Yılı Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair metni, mevcut durum, temel amaç ve hedefler ile politika öncelikleri ve tedbirler bölümlerinden oluşmaktadır. Mevcut durum değerlendirmesinde özelleştirme politikaları dışında genel durum tespitleri, bizim yaptığımız tespitlerle örtüşmektedir Politika öncelikleri ve tedbirler bölümünde öncelik ve tedbirleri, sorumlu/işbirliği yapacak kuruluşlar, süre ve yapılacak işler belirtilmektedir. Bu bölümde ulaşım politikalarına dair bütünlük bulunmamaktadır.

64. Hükümet Programında da ulaşım politikalarında ana eksen; özelleştirme politikalarının ulaştırma alanında yaygınlaştırılmasını sağlayarak kamunun yatırım

yükünü hafifletmektir. Uyguladıkları özelleştirme programı çerçevesinde YİD, Yap-İşlet-Devret, İşletim Hakkı ve KOİ gibi özelleştirme modelleri, “*temel amaç ve hedefler*” bölümünde ağırlıklı olarak ifade bulunmaktadır. Uygulama programının hedefler kısmında ağırlıklı olarak YİD ve KOİ’ye yönelik politikalarla finansman sorununun çözüleceği belirtilmektedir. 2015 yılı sonu itibarıyla ulaşım sektöründeki gelişmeleri değerlendirdiğimizde gelinecek düzey daha anlaşılır olacaktır. 10. Kalkınma Planında yer alan, “*Dünyada ön plana çıkan güvenli, dakik, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım talepleri son yıllarda ulaştırmanın gelişimini hızlandırmıştır. Bu gelişme çerçevesinde, lojistik hizmetleriyle desteklenen ulaştırma türlerinin bütünleşmiş bir şekilde işletimini, verimli ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturulmasını ve ulaştırma türlerinde güvenliği öne çıkaran sürdürülebilirlik kavramını da göz önünde bulundurarak, insan faktörünü önceleyen ve çevreye zararı en aza indirgeyen politikaların uygulanması gerekliliği ortaya çıkmıştır*” ifadeleri değerlendirildiğinde hazırlanan ulaşım politikalarına ilişkin metinlerle pratik uygulamaların aynı olmadığı görülmektedir.

Onuncu Kalkınma Planı bünyesinde Kalkınma Bakanlığı tarafından açıklanan 2018 Programı’nda demiryolu altyapısının en önemli sorununa çözüm olarak özel sektör tren işletmeciliğinin geliştirilmesi görülmektedir. Her iki metinde de ‘rekabetçilik’e yoğun bir şekilde vurgusu yapılmakta, yük taşımalarında ağırlığın demiryollarına kaydırılması stratejik bir amaç olarak görülmektedir. Programda önümüzdeki dönemde de ulaşım politikalarında temel hedefin özelleştirme ve ulaşım hizmetlerinin piyasalaştırılması olacağına altı çizilmektedir. Demiryolları ve TCDD’ye ilişkin yeni yasal düzenlemelerin hayata geçirilmesi ve ulaştırma altyapısı ihtiyaçlarının karşılanmasında özel sektör katılımını artıracak modellerin gerçekleştirilmesinin politik öncelikler arasına alındığı program, demiryollarında kamu işletmeciliği ve kamu hizmetlerinin tasfiye sürecinin devamını belgelemektedir.

Özetle 2018 Yılı Programında ulaştırma sektöründe izlenecek rotanın farklılık göstermediği görülmektedir. Yük taşımalarında ağırlığın tren yollarına kaydırılması gerekliliğine vurgu yapılan programda yönetime ve stratejiye dair aynı reçete önümüze konulmaktadır. Özel sektör tren işletmeciliğinin geliştirilmesi ve sektörün avantajlarının açığa çıkarılması için yük taşımacılığının serbestleştirilmesi ile demiryollarının kamuya ait kısmının azaltılması bu reçetenin ana maddeleridir. Aynı metinde Ulaştırma Alt Sektörlerindeki Gelişmeleri rakamlarla ifade eden tabloya göre, 2015 yılında yük taşımacılığında ton-km bazında yurtiçinde % 10,7, yurtdışında % 7,1 düzeyinde gerileme beklenmektedir. Programda karayollarına yönelik yatırım hedefleri ise önceki yılları aratmayacak seviyelerdedir. Bütün



bunlar ışığında, bu programın da ulaşım sektörünün genel sorunlarını ve demiryollarında yaşanan sıkıntıları toplumcu ve planlamacı bir bakış açısıyla ele almaktan uzak olduğu görülmektedir. Son yıllarda demiryollarında gündemde olan projelerin, yük taşımacılığında demiryollarının ağırlığını artırıcı hedefler içerdiğini söylemek zordur. Yüksek hızlı tren ve Marmaray projelerinde olduğu gibi, işin popüler tarafı olan yolcu taşımacılığı ön planda tutulmakta ve bu yeni hamlelerde yük taşımacılığı dışlanmaktadır.

Demiryollarında bu gelişmeler yaşanırken, bir önceki raporumuzda yer alan Ulaştırma Bakanlığı tarafından “*Vizyon 2023: Geleceğin Ulaştırma Politikası*” sloganıyla gerçekleştirilen 2009 yılındaki 10. Ulaştırma Şurası’nın ardından bu kez 2013 yılında “*Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim*” sloganlı 11. Ulaştırma Şurası düzenlenmiştir. Ulaşımaya yönelik uzun vadeli tartışmaların yapılması ve stratejik hedefler belirlenmesi sektörde ve demiryolu gibi alt sektörlerde planlı hedeflere ulaşılması açısından oldukça önemlidir. Ulaşım gibi kurumsal, bilimsel, iktisadi ve toplumsal birçok faktörün iç içe geçtiği bir alanda sağlıklı politikalar geliştirmek, meseleyi her boyutuyla ele almayı, gündelik tercihlere teslim olmamayı gerektirmektedir. Bu noktada, bilimsel, mesleki anlamda ve toplumsal sorumluluğun bir gereği olarak ulaşım alanında yıllardır söz söyleyen TMMOB’nin ve bazı sorumluluk sahibi çevrelerin bir önceki Şura’da olduğu gibi 11. Ulaştırma Şurası’na da katılımlarının sağlanmaması Şura’ya gölge düşürmüştür. Unutulmamalı ki, ulaşım alanında söz sahibi olması gerekenler sektörden elde edeceği kârı hedefleyen şirket CEO’ları değil; demiryollarında ve ilgili tüm alt sektörlerde bilimsel bakış açısına sahip olan Meslek Odaları, konunun ehli bilim insanları ile bu alandaki gelişmelerden doğrudan etkilenen çalışanlar ve onların örgütleri olan sendikalarlardır. TCDD Genel Müdürünün “yazılı ve görsel basın üzerinden herkese çağrı yapıldığı” iddiası ise hem yöntem olarak hem de söylendiği zaman itibarıyla ciddiyetten uzaktır.

Ulaşımında yıllardır yaşanan sıkıntıların ana nedeni olan dışa bağlı politikalar ile son yıllarda demiryollarının geleceğini belirleyen özelleştirmeci ve şirket odaklı anlayış Şura’nın yaklaşımının özünü oluşturmaktadır.

Yerleşim merkezlerine çevre yolu yapılması, bölünmüş yollar ve otoyollara verilen ağırlığın devam etmesi gibi kararlar ise ulaşım modları arasında denge kurulması ve otomobil kullanımının azaltılması gibi hedeflerle çelişmektedir.

11. Ulaştırma Şurası’nda da dikkat çekilen, ulaşımında ve demiryollarında yaşanan sıkıntıların çözülmesine yönelik hedeflerin gerçekleşmesi için kamusal yatırımlar yapılması ve bilimsel bir bakış açısıyla planlanması gerektiğini bir kez daha vur-

gulamakta fayda vardır. Şura kararlarında da bahsi geçen altyapı yatırımları gibi kurum kârını daraltan yatırımların özel sektör eliyle yapılmasının benimsenmesi, ulaşım politikalarını, ekonomik boyutta kısıtlılıklarla malul kılacak ve özel sektörün kâr yaklaşımına teslim edecektir.

10. Kalkınma Planı, Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2014-2018) ), Orta Vadeli Plan [(2010–2011), (2011–2013), (2012–2014), (2014-2016), (2015-2017), (2016-2018), (2017-2019), (2018-2020)], ve 60–65. Hükümet Program’ları ile Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Raporu birlikte ele alınıp değerlendirildiğinde, ulaşım politikasında bütünlüklü anlayış yerine parçalı çözüm önerilerinin yer aldığı bir modelin uygulandığı görülmektedir.

Güncel olarak Cumhurbaşkanlığı 2019 Yıllık Planı’nda da özel sektör katılımının altı çizilmektedir. Buna bağlı olarak, 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde özel sektör tren işletmeciliğinin gelişmesine vurgu yapılmaktadır. Plan’a göre 2018 yılı Ekim ayı itibarıyla bir kamu, iki özel sektör firması demiryolu işletmeciliği organizatörlüğü ve bir özel sektör firması da yük taşımacılığı acente yetki belgesi almıştır.

Cumhurbaşkanlığı 2109 Yıllık Raporu ile mevcut göstergeler ve istatistikî veriler incelendiğinde; Ulaştırma Bakanlığı’nın yayınladığı 2014-2018 Strateji Planı’nda YİD ve KOİ modeli çerçevesinde yapılan yüksek hızlı tren, otoyol ve tüp geçiş ile işletme hakkı devri gerçekleştirilen liman projeleri dışında ulaşım politikalarında ciddi bir ilerleme görülmemektedir. Ulaşım politikalarında bugün gelinen noktaya bakıldığında, ulaşım modlarına yönelik politikalar, mevzuat ve hukuki boyut, alt yapı yatırımları, örgütlenme ve organizasyona ilişkin son durumlar ve bunların proje içerisinde ilerleme düzeyleri ve birbirlerine etki etme düzeylerine ilişkin olumlu şeyler söylemek olanaksızdır.

## 5. MEVCUT DURUMA DAİR GENEL DEĞERLENDİRME

### Yatırımlarda Durum

1970’li yılların ikinci yarısından itibaren petrol fiyatlarındaki yükselmeyi takiben çıkan kriz ile birlikte petrole dayalı ulaşım politikalarını uygulayan ülkeler bu politikalarını gözden geçirmeye ve değişiklikler yapmaya başlamıştır. Özellikle petrol yoksulu ülkeler; petrolden bağımsız ulaşım planlamasına yönelirken petrol zengini ülke ve lobiler ise petrol tüketimine dayalı ulaşım politikalarını teşvike devam etmişlerdir.

Ülkemiz tam da bu dönemde; petrol tüketimine dayalı ve 1950’li yıllardan beri uyguladığı tek tercihli karayolu ulaşım politikalarını radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine ağırlık vererek dönüştürmesi gerekirken, yatırımlarını karayolu ulaşımına kaydırmaya devam etmiştir.

Diğer yandan Türkiye gibi petrol konusunda dışa bağımlı bir ülkenin karayolu taşımacılığına ağırlık vermesini anlamak mümkün değildir. Ulaşımında, yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu payının artırılması ve karayolu ile rekabet edilebilmesi için doğru bir planlama ve yatırım planlama çalışmaları yapılmamaktadır. Bu noktada ulaştırma sektörüne ilişkin bir planın olmaması temel sorunlardan biridir. Ulaştırma sisteminin iyileştirilmesi ve modlar arasında dengeli bir dağılım sağlama yönünde bir adım olarak görülen ve daha önce değindiğimiz 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı uygulansa idi, 1993 yılında, 1980 yılına göre denizyollarımızın ulaşımındaki payı % 16’dan % 32’ye, demiryollarımızın ulaşımındaki payı % 10’dan % 27’ye çıkarılacak, karayollarının ulaşım sistemimizdeki payı ise % 72’den % 32’ye çekilmiş olacaktı.

Anılan planda, demiryolu taşımalarının o gün için öngörülemeyen nedenlerle tasarlananın gerisinde kalması durumuna işaret edilerek, “*Aksi takdirde, ulaştırma sektörünün diğer sektörlerin gelişmesine dar boğaz teşkil etmemesi, taleplerin karşılanması hedefi askıda kalacaktır*” denilmiştir. Bu, demiryollarında bugün gelinen dar boğazı vurgulaması açısından önemli bir saptamadır.

Ancak ne yazık ki bu plan karayolu yatırım ve işletmesi ile bağlı sanayi ve bağlaşıklık sektörlerden beslenen erk tarafından daha doğmadan boğulmuştur. İşte böylelikle demiryollarımızın ulaşımındaki payı %1’lere kadar düşürülmüş, karayollarının ulaşımındaki payı ise % 90’lara çıkarılmıştır. Bu ulaşım politikaları, gelecekte telefisi mümkün olmayan yaraların açılmasına sebep olmaktadır.

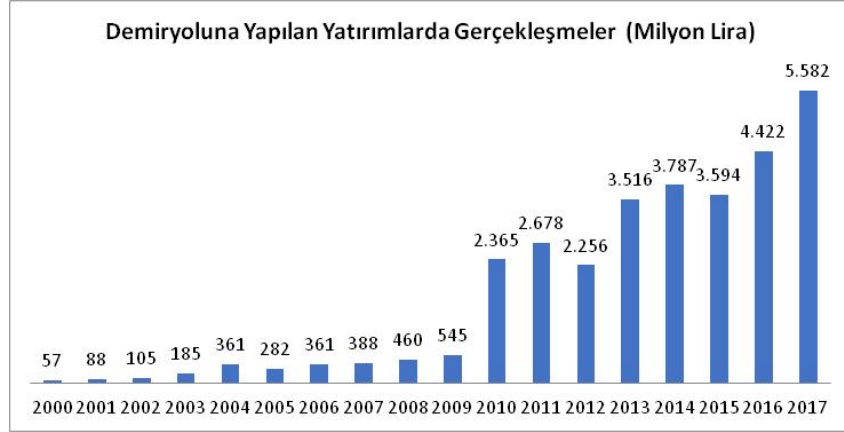
1950 sonrası yarım asrı aşan süreçte demiryolları ve diğer ulaşım sistemleri cephesinde değişen hiçbir şey olmamıştır. Yanlış ulaştırma politikalarıyla demiryolları ihmal edilmiştir. 2000 yılında demiryollarının ulaştırma sistemlerindeki kamu yatırımlarından aldığı pay % 6 düzeyinde seyrederken, 2003-2006 arasında hızlı bir artış, 2007 sonrasında da azalma gözlenmektedir. 2008-2009 yıllarında kamu sabit sermaye yatırımları içinde ulaştırma ve diğer hizmet alt sektörlerinin paylarında bir gerileme söz konusudur. 2008 yılında kamu sabit sermaye yatırımlarının % 37'si ulaştırmaya ayrılmışken, 2010 yılında bu oran % 43,7'ye, 2014'e gelince ise yeniden % 37'li seviyelerine düşmüştür

2015 yılında ulaştırmaya kamu yatırımlarından ayrılan pay % 35 ile sınırlı kalmışsa da 2018 yılı programına göre kamu yatırımlarında ulaşımın payının 2017 yılsonu itibarıyla yüzde 33 olması beklentisinden söz edilmiştir. Kamu yatırımları içerisindeki payda yaşanan ve % 10'u geçen azalmanın temel nedeni özel kesim yatırımlarındaki artıştır. 2015 yılı itibarıyla KİT yatırımları içindeki TCDD payının % 45,2 gibi yüksek bir düzeyde olduğu görülmektedir. Ancak hükümet programları incelendiğinde demiryollarına ayrılan ödeneklerin, esasen, özelleştirme sürecinde demiryollarını pazarlama ve yüksek hızlı tren projesine yönelik olduğu anlaşılmaktadır. Onuncu Kalkınma Planında da belirtildiği üzere Ankara merkez olmak üzere hızlı tren çekirdek ağının yapımına öncelik verilerek hazırlanan yatırım programları bu dengesiz paylaşımı doğrulamaktadır.

Örneğin 2015 yılında TCDD'ye tahsis edilen ödenek 5 milyar lira olurken, Ankara-İstanbul hızlı tren, Gebze-Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hatlarının İyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi'nin de bulunduğu münferit nitelikteki 20'sinin 2015 yılı ödenek toplamının 7,9 milyar liradır. 2009 yılında TCDD ve yüksek hızlı tren yatırımları toplamı da 1 milyar 350 milyon TL'dir. 2018 yılı için TCDD'ye tahsis edilen ödenek tutarı 7,5 milyar TL'dir. Bu ödeneğin büyük bir kısmının Yüksek Hızlı Tren projelerinin tamamlanması ve yenilerinin inşasına harcanacağı TCDD tarafından belirtilmiştir.

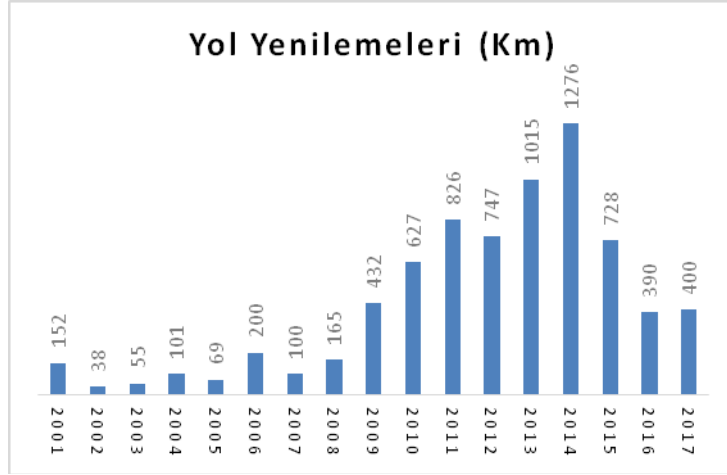
Etüt projelerinde planlanan yatırım harcamaları ile gerçekleşenler karşılaştırıldığında kaynakların güvenli bir altyapı ve kamusal ulaşım hizmetleri için kullanılması yerine akılcı olmayan uygulamalarla heba edildiği görülmektedir. Ülkemizin binlerce kilometrelik demiryolu ağı kaderine terk edilmişken ilgili sendikalar, meslek odaları ve bilim insanlarınca yürütülüş şekline karşı çıkılan yüksek hızlı tren projesi, ödeneklerdeki bu kabarmanın en somut nedenidir.

Yatırım büyüklüklerine ilişkin temel veriler incelendiğinde, örneğin 2002–2007 döneminde yatırım ödeneklerinin yılda ortalama % 61’inin yatırım olarak gerçekleştiği görülmektedir.



**Kaynak:** TCDD İstatistik Yıllıkları ve TCDD 2017 Sektör Raporu'ndan hareketle MMO tarafından hazırlanmıştır.

Uzmanların da belirttiği üzere, yüksek hızlı tren dışında TCDD'ye yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler bulunmamaktadır. Kısaca, yüksek hızlı trenin gölgesindeki yaklaşık 12 bin km'lik demiryolu varlığının adeta kendi kaderine terk edildiğini söyleyebiliriz.



**Kaynak:** TCDD İstatistik Yıllığı 2013-2017

2002-2007 döneminde yılda yaklaşık 100 km yol yenilemesi yapılmıştır. 2007 yılında yapılan yol yenilemesi 100 km, 2008’de ise 165 km’dir. 2008 yılında TCDD yatırımları içinde parasal gerçekleşme oranı yol yenileme ve yol yatırımlarında % 19 olurken, yüksek hızlı trenin % 4 5, çeken ve çekilen araçların % 29 (diğerleri % 7) oranında olması dikkat çekicidir. 2008 sonrası yol yenilemeleri ise yüksek hızlı trene aittir. 2008-2017 arasında ortalama 700 km ve % 90’ına yakını yüksek hızlı trene ait olan yol yenilemeleri, yatırımların yolcu taşımacılığı odaklı yapılması ve yük taşımacılığının karayolu taşımacılığı üzerine yıkıldığını göstermektedir.

Kamu işletmelerinin 2017 Yılı Yatırım Programı kapsamında yapılan yatırımları ve gerçekleşme tutarları aşağıda gösterilmiştir.

Yatırımlar (Bin TL)	Kamu İşletmelerinin Yatırım Programı Kapsamındaki Yapılan Yatırımları					
	2015		2016		2017	
	Ödenek	Gerçekleşme	Ödenek	Gerçekleşme	Ödenek	Gerçekleşme
<b>KİT'ler</b>						
BOTAŞ	550.000	463.102	750.000	526.675	1.472.740	1.395.560
Çay İşletmeleri	120.000	116.516	127.440	107.874	185.000	227.908
DMO	22.000	5.037	33.000	6.398	44.680	6.023
DHMİ	450.000	378.280	478.062	478.518	621.138	795.922
EÜAŞ	520.000	148.335	645.000	176.965	575.000	304.654
Et ve Süt Kurum	58.000	37.046	61.600	32.773	33.000	10.074
Eti Maden İşl.	360.000	151.108	295.817	102.500	270.000	149.695
Kıyı Emniyeti	71.500	33.858	70.000	20.323	80.500	56.546
MKEK	253.000	127.800	267.480	166.374	230.305	118.630
TİGEM	150.000	89.637	110.000	74.992	160.000	127.971
<b>TCDD</b>	<b>5.000.000</b>	<b>3.670.400</b>	<b>5.390.844</b>	<b>4.466.410</b>	<b>5.692.153</b>	<b>5.801.851</b>
TEİAŞ	1.650.000	2.106.292	2.500.000	1.896.060	2.700.000	2.605.856
TETAŞ	2.300	309	2.400	1.132	1.800	659
TKİ	113.250	63.630	104.072	102.865	210.085	87.179
TMO	160.131	29.342	169.459	10.761	73.042	22.154
TPAO	1.445.000	1.255.942	819.203	492.799	771.191	1.061.547
TTK	95.000	31.458	100.000	39.344	134.000	53.090
TÜDEMSAŞ	8.000	3.510	8.496	6.488	23.250	
TÜLOMSAŞ	14.000	10.567	15.500	11.121	15.500	10.025
TÜVASAŞ	11.826	9.180	20.000	12.415	35.000	9.479
<b>Toplam</b>	<b>11.054.007</b>	<b>8.731.349</b>	<b>11.887.373</b>	<b>8.729.787</b>	<b>13.328.384</b>	<b>12.844.823</b>

Kaynak: Kamu İşletmeleri 2017 Yılı Genel Raporu

Hazine'nin en fazla kaynak ayırdığı Kamu İktisadi Teşekkülü (KİT) olan TCDD 2017 Yılı Yatırım Programı kapsamında kuruma ayrılan 5,7 milyar TL ödeneği aşarak 5,8 milyar TL ödenek kullandı.

TCDD'nin 2017 Yılı Faaliyet Raporu'na göre, yatırım harcamalarının büyük bir kısmı çekilen araçların imali ve modernizasyonu için kullanılmış, bu kapsama ise yük ve yolcu vagonu modernizasyonu dahil edilmiştir.

Sayıştay'ın denetim raporuna göre 2017 yılını yaklaşık 2 milyar lira zararlı kapatan TCDD'nin geçmiş yıllarla birlikte toplam bilanço zararı 18 milyar lirayı aşmaktadır. Aynı zamanda Sayıştay denetim raporunda da konvansiyonel hatların modernizasyonuna da ağırlık verilmesi konusunda TCDD uyarılmaktadır.

TCDD üzerindeki finansal yük artarken aynı zamanda gün geçtikçe daha yüksek maliyetlerle yatırımlarını sürdürmek zorunda kalmaktadır. Yıllardır zarar eden ve iç kaynak yaratamayan kurum kaynak ihtiyacının sürekli olarak Hazine tarafından yapılan sermaye artışları ve devirli/garantili yurt dışı krediler ile karşılayabilmektedir.

### Genel Değerlendirme

Diğer yandan demiryollarında kullanılan teknoloji 1963 yıllarında kullanılan teknolojiyle aynı kalırken, kullanım kapasitesi de giderek küçülmektedir.

Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu entegrasyonlu kombine taşımacılığın tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri söz konusu değildir. Bu zincirin sağlıklı ve verimli çalışmasını sağlayacak elektronik ağ ve işlemleri yeterli değildir. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak bakımından her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak ve gümrük işlemlerini hızlandırmak için mevzuat müsait değildir. Taşıma sektörünün hem yurt içi hem de uluslararası taşımacılığın entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler hala devam etmektedir.

Ulaşım denince sadece karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmekte ve karayolu ulaşımı tüm ulaşım çeşitlerinin en fonksiyoneli olarak algılanmaktadır. Şu andaki ulaşım politikaları insan ve yük taşımacılığını genellikle karayolu ile yapmayı öngörmektedir. Oysa 2016 yılı itibarıyla gelişmiş ülkelerden İtalya'da demiryolu ana hat uzunluğu 16 bin 788 km, İngiltere'de 31 bin 910 km, Fransa'da 28 bin 364 km iken ülkemiz demiryollarının yüksek hızlı tren hattı dahil toplam ana hat uzunluğu yine 2017 yılı itibarıyla 12 bin 608 km'dir. Ülkemizin yüzölçümü ise sırasıyla bu ülkelerin yüzölçümlerinin 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır. TCDD tarafından yayımlanan İstatistik Yıllığı 2010-2016/7, uluslararası göstergelerinde ilginç farklılıklar olmakla birlikte açığı benzer oranlarla sürmektedir.

Demiryolu taşımacılığında planlama ve yatırımın doğru yapılmaması, ulaşım hizmetlerinde karayolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türleri arasındaki makası



karayolu taşımacılığı lehine daha da açmaktadır. Kaldı ki yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik yaşamı gerektiği gibi sağlıklı, canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir.

Mevcut demiryollarının fiziki ve geometrik yapısı da gelişen teknolojiye uyumlu hale getirilememiştir. Sonuçta yüz binlerce insanımızın karayollarında yaşamını yitirmesi ve sakat kalması, milyonlarca insanın yaralanması ve milyarlarca dolarlık ulusal kaynağın yok olmasının ortamı yaratılmıştır.

Diğer yandan özel otomobillerin hareketini kolaylaştıracak yeni yolların inşa edilmiş olması, raylı sistemlerin devreye sokulmasına veya başlamış olan projelerin bitirilmemesine yol açmıştır. Örneğin; Hanlı-Bostankaya arası 44 km'lik hat 16 yılda bitirilmiş; 10 km'lik İzmit kent içi geçişi 34 yıldır yapılmamış ve en önemlisi 1976 yılında yapımına başlanan ve 1986 yılında bitirilmesi gereken "İstanbul-Ankara Sürat Demiryolu Projesi" 7 yıllık bir çalışma ve 400 milyon dolar masraftan sonra 1983 yılında iptal edilmiş ve onun yerine otoyol yapılmıştır.

Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş de ne yazık ki mümkün olmayacaktır.

Buraya kadar sıralanan gerçekler ulaşım sistemleri arasında bir dengenin kurulması gerektiğini göstermektedir. Bu dengenin kurulmasıyla bir yandan petrol kullanımını ve taşıma maliyetleri düşecek, diğer yandan ağır taşımaların karayollarının üst yapısında yarattığı tahribatları azaltacaktır.

Ulaştırma sistemleri arasındaki söz konusu dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda/maliyet yönünden dengeleri bozmamış, kent ve kentler arası yol kapasitelerini, park yeri yetersizliklerini artırmıştır.

Bu politikalar devam ettiği sürece; trafik kazalarında azalmaların olmasını, çevre kirliliği ile enerji ve zaman kaybının olmamasını, ulaşım sistemleri arasında planlanmış, projelendirilmiş sistemlerin kurulması ve koordine edilmesini beklemek hayaldir. Çünkü ulaşım sistemleri birbiriyle rekabet etmeyen, tam tersine tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanıldığı bütünsel sistemler olarak görülmelidir.

Demiryolu işletmeciliği, yatırımdan bakıma, yenilenmeye, eğitime ve yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir planlamayı gerektirmektedir. TCDD'nin bu kapsamda yapmakla yükümlü olduğu başlıca işler zamanında tanımlanmıştır.

TCDD'nin demiryollarını, kendisine bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek; tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde demiryolları taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot dahil, 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 demiryolu inşaatlarını üstlenmek yükümlülükleri bulunmaktadır. Ancak özellikle 1995'lerden bu yana yapılan, bu kamucu yaklaşımın tasfiyesidir.

1980'li yıllardan günümüze kadar geçen süreç; tüm dünyada neoliberal politikaların hayata geçirildiği ve egemen olduğu bir dönemdir. Bu süreçte başta İngiltere olmak üzere, kapitalist liberal ekonominin hakim olduğu ülkelerde yeniden yapılanma adı altında kamunun tasfiyesi ve özelleştirmelerle tüm ekonomik ilişkiler ters yüz edilmiş, sermayenin özgün dolaşımı adına uluslararası kuruluşlar eliyle dünyada büyük bir dönüşüm yaşanmaya başlamıştır.

Ülkemizde ise 12 Eylül 1980 sonrası 24 Ocak kararlarının uygulanmasıyla başlayan neoliberal politikalar uyarınca kamu hizmetlerinin ticarileştirilmesi, diğer bir ifade ile kamusal sektör ve hizmetlerin tasfiye sürecinin başlamasıyla birlikte Ulaştırma Ana Planı'nın sahipsiz kalmasına ve tozlu raflarda yer almasına yol açılmış, sırtımızda onca sorun varken tek yanlı yükümlülükler içeren Gümrük Birliği anlaşması imzalanarak demiryollarını iyileştirmek bir yana Booz-Allen&Hamilton, Canac, Euromed vb. kuruluşların hazırladığı raporlar ve AB uyum programları uyarınca gündeme gelen "*TCDD'nin yeniden yapılandırılması*" programı uyarınca yeni sömürge tipi demiryolu işletmeciliğine kapı aralanmıştır.

TCDD'yi yeniden yapılandırma sürecine taşıyan temel bulguları şu ana başlıklar altında toplamak mümkündür:

- 1- Ciddi ölçülere ulaşan mali zararlar ve tırmanan borçlar
- 2- Pazar ihtiyaçlarına uyum göstermeyen ürün ve hizmetler
- 3- Ulaştırma politikası ve yasal düzenlemelerin rakiplerden yana işlemesi

- 4- Karar alma sürecinde ve hedefe yönelme konusunda yaşanan iç uyumsuzluklar
- 5- Yönetimin karar alma sürecine yapılan siyasi müdahaleler.

Bu politikalar uyarınca demiryollarına devlet desteği geri çekilmiş, böylece “demiryolları zarar ediyor” gerekçesine sınımlanarak özelleştirme, serbestleştirme politikaları bu alanda da uygulanır olmuştur. Yıllar önce bir Maliye Bakanının “TCDD’nin kendisine faydası yok” demesi, TCDD’nin zayıflatılma isteminin bir kanıtıdır, bütün uygulamalar da bu yöndedir.

Dünya Bankası, AB ve IMF programları doğrultusunda TCDD’nin yeniden yapılandırılmasının ülkemize getirdikleri ve getirmeye devam ettikleri şu şekilde sıralanabilir:

- Altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi ve farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı yapılmaması.
- Kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılması.
- Özelleştirme ve taşınmazlarının satılması, istihdamın azaltılması Teknik yeteneklerinin zayıflatılarak orta ve uzun erimde demiryollarının işbirlikçi yerli sermaye ile uluslararası yabancı sermayeye açılması.

Altyapı işletmeciliğinin bölünmesi, kurumsal bölünme, özelleştirme, “toplum kalite yönetimi, müşteri memnuniyeti” gibi piyasa faktörleri, azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek çalışma koşulları, performansa bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, işgücü kalitesinin düşürülmesi, istasyonları kapatma, yolcu trenlerinde azaltmaya başvurma, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması sayesinde bir bütün olarak 163 yıllık demiryolu kazanımları yok edilmektedir. Yeniden yapılanma adı altında bugüne dek yapılan bu düzenlemelere ilave olarak, TCDD’nin nihai tasfiyesini gerçekleştirmek için yasa tasarıları hazırlanmıştır. Bunlardan “Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı” ile “TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı” 2008 yılında hazırlanarak TBMM’ye sevk edilmiş ancak komisyon aşamasında geri çekilmiştir.

“Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı”, Ulaştırma Bakanlığı tarafından AB müktebatına uyum gerekçe gösterilerek, demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılması ve sektörün serbestleştirilerek piyasaya açılması hedefiyle hazırlanmıştır.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı kapsamında 1 Mayıs 2013 tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 6461 Sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Kanunu, TCDD Taşımacılık A.Ş’yi tren işletmecisi kuruluş olarak tanımlamış, TCDD’yi ise altyapı işletmecisi olarak tanımlamıştır. 14 Haziran 2016 tarihinde tescilli gerçekleştirilerek faaliyetlerine başlayan TCDD Taşımacılık AŞ’nin faaliyete geçmesinin ardından 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla fiilen demiryolu taşımacılığının serbestleşme ve rekabete açılma süreci başlamıştır.

Sayıştay’ın TCDD 2016 denetim raporunda ise TCDD’nin mali yükünü aşağı çekebilmek adına bakım ve onarım faaliyetlerinin özelleştirmesine ilişkin şu ifadeler yer almaktadır:

*“TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi; TCDD’nin Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD’nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD’nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir”*

Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün kuruluşu, taşınmazların satışını, özelleştirmeleri ve demiryolu çalışanlarının geleceği ile ilgili ayrıntılı düzenlemeleri içererek tamamlanmıştır. İlgili yasa ile, “Yeni yapılanmadan sonra, demiryolu taşımacılığının özel sektörün kullanımına da açılması suretiyle, kamu kaynağının etkin ve verimli kullanımı neticesinde ülke kaynaklarının rasyonel kullanımı sağlanacağı ve hizmet kalitesi artacağı” gerekçeleriyle TCDD’nin parçalanması, özelleştirme amacıyla şirketleştirilmesi, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözetilen bir modelin esas alınması ve TCDD’nin taşınmazlarının pazarlanması, on binlerce çalışanın güvencesiz çalışmaya zorlanması gündeme getirilmiştir.

6 Ağustos 2016 tarihinde yasalaşan Varlık Fonu Kanunu’nun 2017 yılında OHAL sürecinde kapsamının genişletilmesiyle Bakanlar Kurulu’na, kamunun elindeki

iktisadi devlet teşekkülleri içerisinde dilediğini fona devretme yetkisi verildi. KHK ile genişletilen fonun TCDD'nin taşınmazlarını da kapsamakta olup, özelleştirme kapsamından çıkarılan taşınmazlar Türkiye Varlık Fonu Yönetimi Anonim Şirketi'ne devredilmektedir. Bilindiği gibi Varlık Fonu, özellikle son iki yılda iştahsızlaşan yabancı fonları da çekmenin vitrini olarak düşünülmektedir. Vitrine konulan ve denetim dışında eli kolu serbest gibi gösterilen Fon'un hisselerine ve borçlanma senetlerine yabancıların yatırım yapması, uzaklaşmış yabancı kaynağın yeniden girişi sağlanmak istenmektedir. Elde avuçta kalan kamu kurum ve kuruluşlarının Varlık Fonu'na toplanmasıyla bir sonuç alınması mümkün olmadığı gibi, Fon'a aktarılan kamu kuruluşlarının piyasa değeri bu fon çatısı altında yerlerde sürüklenecek ve yok pahasına yerli-yabancı sermayenin eline geçecektir.

TCDD'nin de bu kapsamda taşınmazları yine hukuksal süreçleri beklemeksizin elden çıkarılmak istenmektedir. Oysa özelleştirmelerin kamusal hizmetlerin tasfiyesi eşliğinde işten atma, çalışma koşullarının kötüleşmesi, iş güvenliği ve sosyal güvenlik unsurlarının ortadan kalkması ve örgütlenme süreçlerine zarar verdiği bilinmektedir. Liman-İş Sendikası ve TMMOB bu nedenle TCDD taşınmazlarının satış ihalesinin ve ihaleye dayanak oluşturan Yönetmeliğin iptali için ayrı ayrı davalar açmıştır. Açılan davalar 2008 yılında Danıştay 13. Dairesi tarafından karara bağlanarak yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Danıştay 13. Dairesince, TCDD taşınmazlarının satışı ihalesinin yürütmesini durdurmanın yanı sıra iptali istenen ihalenin dayanağını oluşturan ve dava konusu işlemde uygulanan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne Ait Taşınmazların Satışı ve Değerlendirilmesi Hakkında Yönetmelik'in yürütmesi, 5335 sayılı Yasa'nın 32. maddesiyle ilgili Anayasa'ya aykırılık itirazının Anayasa Mahkemesi'nce karara bağlanmasına kadar durdurmuştur.

Demiryollarında yeniden yapılandırma süreci kanun tasarılarıyla birlikte sürerken Yönetimin aldığı kararlar doğrultusunda;

- TCDD Meslek Lisesi, basım ve dikimevleri, çamaşırhaneler, kurum eczaneleri kapatılmıştır.
- TCDD hastaneleri önce SSK'ya sonra Sağlık Bakanlığı'na devredilmiştir.
- Haydarpaşa Limanı dışındaki bütün limanlar özelleştirme kapsamına alınmış, bu çerçevede Mersin, İskenderun, Bandırma, Derince ve Samsun limanlarının özel şirketlere devri tamamlanmıştır. İzmir limanlarının özelleştirilmesi süreci devam etmektedir.

- Eleman yetersizliği nedeniyle birçok istasyon ya kapatılmış ya da günün belirli saatlerinde hizmet verebilir hale gelmiştir.
- Birçok atölye kapatılarak işlevsizleştirilirken, kamu özel sektör işbirliği söylemleriyle buralara üretilen hizmetler için fabrikalar kurdurulmuştur.
- Kuruma yeni personel alınmaması nedeniyle kurumda çalışan personel sayısı hızlı bir şekilde eritilmiştir.
- Kamusal nitelik taşıyan pek çok hizmet taşeronlar eliyle yürütülmeye başlanmış ve hizmet alımı yaygınlaşmıştır.
- TCDD ana hatlarının % 20'lik kesiminde hiçbir yolcu treni çalıştırılmamaktadır.
- İhtiyaçlar tespit edilmeden taşınmazların bir kısmı belediyelere, birçoğu da satılmak üzere özelleştirme idaresine devredilmiştir.

Bütün bu sürecin doğal sonucu ise gerçekte topluma ait olan varlıklar ile toplumun yaygın olarak kullanacağı, güvenli ve ucuz bir şekilde faydalanacağı demiryolu ulaşımı yerine özel şirketlerin kâr ve verimlilik kriterlerinin belirleyici olması ve sektörde çalışanların geleceksizliğe itilmesidir.

Bu kapsamda izlenen bilinçli politikalarla 1959 yılında TCDD'nin çalışan sayısı 66 bin 595 iken bu rakam 2000 yılında 47 bin 212'ye, 2003 yılında 39 bin 23'e, 2014 yılında ise 25 bin 957'ye düşmüştür. 14 yılda TCDD bünyesinde personel sayısındaki düşüş oranı %45'tir. 2003 yılında ise 33 bin 715 olan memur, sözleşmeli, daimi işçi ve geçici işçi sayısı 2014 yılında 25 bin 92'ye gerilemiştir. TCDD tarafından yayımlanan değişik kaynaklarda geçmiş yıllara ait personel sayısı farklılaşmakla birlikte 2014 yılında geçici işçilerle birlikte TCDD çalışanlarının toplam sayısı 25.957'ye kadar inmiştir. (Bu hesaplamalara bağlı ortaklıklar dahil değildir.) 2016 yılında ise memur, sözleşmeli çalışan ve geçici çalışanlarla birlikte 28 bin 146 çalışan olup, çalışanların yüzde 50'si sözleşmeli çalışanlardan oluşmaktadır. Memur sayısı 2016 yılında 821 iken, 2017 yılında 611'e, sözleşmeli personel sayısı ise 2016 yılında 13.184 iken, 2017 yılında 7.717'ye düşmüştür. Daimi işçi sayısı 2016 yılında 9.736 iken, 2017 yılında 5.224'e, geçici işçi sayısı ise 2016 yılında 644 iken 2017 yılında 401'e düşmüştür.

TCDD personel mevcudu diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında, 2014 Yılı Sektör Raporu verilerince yılı itibarıyla 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Almanya'da 3,3, İngiltere'de 3,5, İtalya'da 4,4, Bulgaristan'da 5,7 iken ülkemizde

2,7 idi. Türkiye'nin 1959 yılındaki demografik, ekonomik ve sınıai kapasitesi ile 2000'li yıllar arasındaki fark ve aynı yıllar için geçerli personel sayısı karşılaştırıldığında demiryollarının sistemli bir şekilde içinin boşaltıldığını söylemek yanlış olmayacaktır. Zira demiryollarında kamu işletmeciliği anlayışının tasfiye edilmesinin önemli ayaklarından biri de personel politikası olmuştur. TCDD'de, nitelikli personelin uzaklaştırılması, personel sayısının azaltılması, mevcut personelin yaşam koşullarının bozulması ve kuruma eğitilmiş işgücü sağlayan demiryolu meslek okullarının kapatılması gibi olumsuz politikalar yakın döneme damga vuran uygulamalar olmuştur.

2017 yılı sonunda toplam konvansiyonel demiryolu hattı uzunluğu 12.608 km iken, toplam yol uzunluğundaki elektrikli ve sinyalli hat oranları sırasıyla % 37 (4.660 km) ve % 44 (5.534 ) olmuştur.

Türkiye'de 1970'li yıllardan itibaren var olan sinyalizasyon sistemi, bugün sadece YHT ile sınırlı tutulmaktadır.

Konvansiyonel hatların % 36'sının karp yarıçapı 1.000 metreden daha küçüktür. Toplam hatların % 12'sinin eğimi % 0.10'dan daha büyük olmakla birlikte, % 28'nin eğimi % 0,15'in üzerindedir. %9 6'sı 22,5 ton dingil basıncının üzerindedir. % 95'inde beton travers döşeli olup, toplam 200,4 km tünel bulunmakta, bunların % 73'ü 0-1000 metre arasındadır.

Dolayısıyla demiryollarımız gelişmiş ülkelere göre son derece düşük bir standartta kalmıştır. 2017 yılı istatistiklerine göre, mevcut hatların % 66'sı 0-10 yaş gurubunda, % 14'ü ise 10-20 yaş aralığındadır. yaş arasındadır. 20'den büyük yaşlarda hatlarımızın % 20'si yer almaktadır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları da son derece yetersizdir. Yakın tarihte yol bakım ekipleri, personel azaltma politikaları eşliğinde bilinçli olarak birbirleri ile yarıştırlarak teknik ölçütler dışında çalışmaya zorlanmışlardır.

Diğer yandan demiryolu üretim ve teknolojilerini geliştirmeye uygun yeraltı ve yerüstü zenginlikleri ülkemizde mevcuttur. Demir cevheri, bu cevheri çeliğe dönüştürecek tesis ve enerji kaynakları, lokomotif ve vagonları yapabilecek fabrika ve tesisler, bunları çalıştıracak yerli enerji kaynaklarının hepsi ülkemizde mevcuttur. Ancak TCDD'nin fabrika, liman, tesis ve varlıklarının satışı ve diğer sektörlerde yapılan özelleştirmelerle birlikte ülkemizin cumhuriyet dönemi birimleri tasfiye edilmekte, sermaye güçlerine peşkeş çekilmektedir.

Son dönemlerde demiryolu taşımacılığında altyapısı ve yeni hatları oluşturulmaksızın yüksek hızlı tren uygulamasına geçilmesi ve bakım-yenileme çalışmalarının yetersizliğinden kaynaklanan tren kazaları; demiryolu altyapısını teknik gerekliliğe uygun hale getirmeden taşımacılık yapılması; büyük kentlerde kent içi ulaşım problemlerini çözecek olan toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümlere yönelmesi mevcut sorunları daha da derinleştirmektedir.

#### Elektrifikasyon ve Sinyalizasyon Bakım Onarımları (2016-2017)

Elektrifikasyon Tesisleri Bakım Onarımları	Birim	2016	2017
İşin Cinsi			
Kataner Sistemleri Planlı Bakım	Km	3.854	4.183
Kataner Sistemleri Onarımı	Km	250	250
Telekomand Sistemleri Planlı Bakım	Adet	8	8
Telekomand Sistemleri Onarımı	Adet	8	8
Trafo Sistemleri Planlı Bakım	Adet	41	636
Trafo Sistemleri Onarımı	Adet	200	200
Sinyalizasyon Tesisleri Bakım Onarımları	Birim	2016	2017
İşin Cinsi			
Elektrikli Sinyal Planlı Bakım	Km	4.578	5.411
Elektrikli Sinyal Onarımı	Adet	6.000	6.300
Hemzemin Geçit Koruma Sis. Planlı Bak.	Adet	12.768	12.948
Hemzemin Geçit Koruma Sis. Onarımı	Adet	12.500	13.500
Mekanik Sinyal Tesisleri Planlı Bakım	Adet	288	288
Mekanik Sinyal Tesisleri Onarımı	Adet	250	250

Kaynak:Ulaştırma Bakanlığı-2018 Yatırım Programı

Ülkemizde bu gelişmeler yaşanırken, resmi çevrelerce son zamanlarda demiryolu yapımının bir devlet politikası haline getirildiği sık sık vurgulanmaktadır. Demiryollarında yaşanan sıkıntıların çözümü için kapsamlı devlet politikalarının geliştirilmesi gerektiği açıktır. Mevcut devlet politikasının niteliği demiryollarının geleceğini belirleyen başlıca etkidir. Ancak mevcut politikanın demiryollarında yaşanan altyapı ve üstyapı sorunlarının çözülmesi, teknolojik donanımın artırılması, kamusal ve güvenli ulaşım hizmetinin yaygınlaştırılması ve demiryolu ağında sıçrama yapılması gibi hedeflerle ilgisi olmadığı görülmektedir.

Demiryolu ağımızın esasını oluşturan konvansiyonel hatlara yönelik herhangi bir çalışma yoktur. 2017 yılı sonunda sinyalli ve elektrikli hat uzunlukları toplamı ana hatların yüzde 81'ini oluşturmaktadır. Ana hatların % 94'ü tek yönlü vaziyettedir.



En kapsamlı çalışmaların yürütüldüğü hızlı tren hattında başka trenlerin çalışmasına dair bir açılım göze çarpmamaktadır. Geçmiş 160 yılı aşkın bir yıla dayanan altyapı üzerinde çalışan trenlere yönelik “devlet politikası”, bu hatları bakımlı hale getirerek etkinleştirmek yerine seferleri aksatmak hatta birçok tren seferini kaldırmak şeklinde belirlenmiştir.

TCDD Genel Müdürlüğünün 28.12.2009 Tarih ve B.11.2.DDY.0.14.00.12-402.02-59244 sayılı yazılarıyla “verimsiz işletildikleri” ve “işletildikleri parkurlarda yol çalışmaları yapılacağı” gerekçeleriyle 01.01.2010 tarihinden itibaren Karaelmas Ekspresi, Erzurum Ekspresi, Kars-Akyaka-Kars arasında işleyen Yolcu Treni, Diyarbakır-Adana-Diyarbakır arasında işleyen Yolcu Treni ve Kütahya-Balıkesir-Kütahya arasında işleyen Yolcu Trenlerinin seferlerine; 10.01.2010 tarihinden itibaren 4 Eylül Mavi Treni seferlerine; 16.01.2010 tarihinden itibaren ise 9 Eylül Ekspresi seferlerine son verileceği duyurulmuştur. Bu uygulamalar şehirlerarası ve bölgesel trenlerin tasfiyesini açıkça gözler önüne sermektedir. Zira Booz-Allen&Hamilton Şirketi’nin 1995 yılında hazırladığı “TCDD'nin Rehabilitasyonu, Yeniden Yapılandırılması ve Finansman Raporu”nda “TCDD'nin ağırlıklı olarak yük taşımacılığı yapması, yolcu taşımacılığında ise, prestij trenlerinin kullanılması” buyrulmuştur. 2002 Canac Raporunda aynı şekilde “kâr getirmeyen hatların kapatılması, bu hatlardaki istasyon ve diğer demiryolu binalarının bir daha işletmeye açılmaması için satılması ya da yıkılması, birkaç prestij treni dışında yolcu taşımacılığında vazgeçilmesi, taşımacılığın kaldırıldığı yerlerdeki arazi ve binaların elden çıkartılmasını, prestij trenlerinin de özelleştirilmesi, istihdamın daraltılması, asli faaliyetin dışında kalan faaliyetlerden vazgeçilmesi, limanlar ve fabrikaların özelleştirilmesi” öngörülmüştü. Şimdi bütün bunların her biri tek tek uygulanmaktadır.

Aslında demiryolu sisteminin orta ve uzun vadeli projeksiyonlarını bir yana bırakacak bile yeniden yapılanma projesinin makro düzeyde ulaştırma sektörünün bir analizi üzerine oturtulması gerekmektedir. Kriz yılları dışında yılda ortalama yüzde 5’lerde büyüdüğünden övünülen bir ekonomi içerisinde geleceğin demiryolu sisteminin ulaştırma sektörü içerisindeki payı ne olmalıdır sorusuna dair maalesef hazırlanan/hazırlattırılan raporlarda ciddi bir öneriye rastlanılmamaktadır.

## 6. İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU

### Yol Durumu-Hat ve Yolların Uzunlukları (2008–2017)

	2008 (km)	2009 (km)	2010 (km)	2011 (km)	2012 (km)	2013 (km)	2014 (km)	2015 (km)	2016 (km)	2017 (km)
<b>Konvansiyonel Hat</b>										
Anahatlar	8.257	8.243	8.276	8.324	8.324	8.336	8.334	8.356	8.356	8.432
2, 3, 4. Anahatlar	442	443	446	446	446	510	569	591	591	591
Anahat Toplamı	8.699	8.686	8.722	8.770	8.770	8.846	8.903	8.947	8.947	9.023
İltisak+ İstasyon Yolları	2.306	2.322	2.330	2.342	2.350	2.363	2.369	2.372	2.372	2.372
<b>Konvansiyonel Hat Toplamı</b>	<b>11.005</b>	<b>11.008</b>	<b>11.052</b>	<b>11.112</b>	<b>11.120</b>	<b>11.209</b>	<b>11.272</b>	<b>11.319</b>	<b>11.319</b>	<b>11.395</b>
<b>Yüksek Hızlı Tren Hattı</b>										
Anahat	-	197	436	436	436	436	594	594	594	594
2.Anahat	-	197	436	436	436	436	590	590	590	590
Anahat Toplamı	-	394	872	872	872	872	1184	1.184	1.184	1.184
İstasyon Yolları	-	3	16	16	16	16	29	29	29	29
<b>YHT Hat Toplamı</b>	<b>-</b>	<b>397</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>888</b>	<b>1.213</b>	<b>1.213</b>	<b>1.213</b>	<b>1.213</b>
<b>Genel Toplam</b>										
Anahatlar	8.257	8.440	8.712	8.760	8.760	8.772	8.928	8.950	8.950	9.026
2.3.4 Anahatlar	442	640	882	882	882	946	1.559	1.181	1.181	1.181
Anahat Toplamı	8.699	9.080	9.594	9.642	9.642	9.718	10.087	10.131	10.131	10.207
İltisak +İstasyon Yolları	2.306	2.325	2.346	2.358	2.366	2.379	2.398	2.401	2.401	2.401
<b>Toplam Yollar</b>	<b>11.005</b>	<b>11.405</b>	<b>11.940</b>	<b>12.000</b>	<b>12.008</b>	<b>12.097</b>	<b>12.485</b>	<b>12.532</b>	<b>12.532</b>	<b>12.608</b>

*Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2013-2017*

Görüldüğü gibi son dokuz yılda toplam 390 km konvansiyonel hat, son yedi yılda toplam 816 km yüksek hızlı tren hattı demiryollarımıza eklenmiştir.

## Tren Cinslerine Göre Yolcu Taşımı (2008–2017)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Banliyö</b>										
Sirkeci Haydarpaşa	22.236	21.105	22.268	23.736	24.341	4.868	-	-	-	-
Ankara	23.829	25.324	16.409	28.987	26.020	12.547	-	-	-	-
Marmaray	9.152	10.824	11.224	6.703	-	4.343	11.749	11.082	5.467	28
	-	-	-	-	-	3.693	43.651	60.958	60.958	63.063
<b>Toplam</b>	55.217	57.253	59.901	59.426	50.361	25.451	55.400	72.040	68.079	68.079
<b>Anahat</b>										15.083
Mavi Tren	1.377	1.389	1.024	1.102	958	943	989	982	605	-
Ekspres Normal Yolcu	20.502	18.224	19.240	21.127	14.552	15.130	15.984	15.652	13.573	-
Yataklı	1.692	1.910	1.719	1.232	903	53279	752	777	684	-
YHT	144	133	139	127	36	32	37	41	31	-
	-	942	1.890	2.557	3.350	4.207	5.086	5.693	5.898	7.161
<b>Toplam</b>	23.715	22.598	24.012	26.145	19.799	20.891	22.848	23.145	20.791	22.244
Uluslar Arası	255	241	260	181	124	99	156	132	168	-
<b>Genel</b>										
<b>Toplam</b>	<b>79.187</b>	<b>80.092</b>	<b>84.173</b>	<b>85.752</b>	<b>70.284</b>	46.441	78.404	95.317	89.038	-
İzban										
Banliyö	-	-	2.647	35.438	50.361	61.205	75.196	87.442	87.593	-

*Kaynak: TCDD 2017 Faaliyet Raporu*

Bu tabloda demiryolu ana hatlarıyla yolcu taşıma sayılarında son yıllarda görülen birbirine yakın iniş çıkışlar ve genel olarak yerinde sayma hali 2017 yılında 2015 yılına göre % 4 azalmaya, 2011 yılına göre de %15 dönüşmektedir. Her ne kadar Yüksek Hızlı Tren (YHT) ve bazı konvansiyonel hatlardaki rehabilitasyon çalışmaları azalmanın dayanağı haline getirilmeye çalışılsa da, 2009 yılından itibaren YHT seferleri hesaplama katılmasına rağmen anahat yolcu taşımacılığında h n z 26 milyon 50 bin kişi olan 2004 yılı seviyesini dahi yakalayamadığımız görülmektedir.

## Demiryolu İşletme Kazaları (2008-2017)

İşletme Kazaları	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>I. Kaza Sayısı</b>										
- Tren çarpışması	16	5	8	8	4	2	2	4	6	2
- Derayman	104	63	52	51	32	22	10	28	23	8
- Trenden düşme	47	54	18	17	13	2	3	2	2	2
- Diğer kazalar	8	9	2	3	9	1	3	6	4	1
Demiryolu kaza toplamı	175	131	80	79	58	27	18	40	35	13
Trenin şahsa çarpması						29	34	34	34	17
Geçit çarpışması	175	131	82	79	58	27	18	40	51	23
Diğer çarpışmalar toplamı	93	83	66	56	45	29	34	34	85	40
<b>Toplam Kaza Sayısı</b>	<b>386</b>	<b>299</b>	<b>194</b>	<b>177</b>	<b>147</b>	<b>89</b>	<b>93</b>	<b>101</b>	<b>120</b>	<b>53</b>
<b>II. Ölü Sayısı</b>										
Yolculardan										
- Tren çarpışması	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Derayman	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Trenden düşme	1	7	3	1	3	1	1	-	1	-
<b>Toplam</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
Personelden										
-Tren çarpışması	-	1	1	2	2	-	-	1	-	-
-Derayman	1	-	1	-	-	-	-	-	-	3
-Trenden düşme	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
<b>Toplam</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>3</b>
Diğer şahıslardan										
-Trenin şahsa çarpması	64	43	39	32	27	20	21	26	22	11

-Geçit çarpışması	37	38	25	36	23	23	43	23	58	21
<b>Toplam</b>	<b>101</b>	<b>81</b>	<b>64</b>	<b>68</b>	<b>50</b>	<b>43</b>	<b>64</b>	<b>49</b>	<b>80</b>	<b>32</b>
<b>Toplam Ölü Sayısı</b>	111	89	69	71	55	45	65	50	81	40
<b>III. Yaralı Sayısı</b>										
Yolculardan										-
- Tren çarpışması	28	-	25	5	12	-	-	-	-	-
- Derayman	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Trenden düşme	40	47	16	9	6	-	1	2	1	1
<b>Toplam</b>	<b>91</b>	<b>47</b>	<b>41</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Personelden										-
- Tren çarpışması	3	7	4	11	17	-	-	2	-	-
- Derayman	2	2	4	-	-	-	-	-	-	-
- Trenden düşme	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1
<b>Toplam</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>1</b>
Diğer şahıslardan										
-Trenin şahsa çarpması	35	44	29	26	19	9	15	6	11	6
- Geçit çarpışması	114	203	64	61	47	43	35	23	60	17
<b>Toplam</b>	<b>149</b>	<b>247</b>	<b>93</b>	<b>87</b>	<b>66</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>29</b>	<b>71</b>	<b>23</b>
<b>Topl. Yaralı Sayısı</b>	<b>247</b>	<b>303</b>	<b>142</b>	<b>112</b>	<b>101</b>	<b>52</b>	<b>51</b>	<b>33</b>	<b>72</b>	<b>25</b>

\*UIC Standartlarına göre

**Kaynak:** TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012, 2010-2014, 2012-2016, 2013-2017

Bu tabloda, Türkiye'deki demiryollarının sorunlu olmasına karşın, karayollarına göre demiryolu kazalarının sayısal azlığı dikkati çekmektedir. Örneğin 2017 yılında demiryollarında 53 kaza olurken karayollarında 1 milyon 202 bin 716 adet kaza olmuş; demiryolu kazalarında 40 kişi, karayollarındaki kazalarda ise 7 bin 427 kişi ölmüş; demiryolu kazalarında 25 kişi yaralanırken karayolu kazalarında 300 bin 383 kişi yaralanmıştır (TÜİK istatistiklerinden derlenen bu rakamlara

tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kazaları da dahil edilmiştir).

İstatistiklere göre bir milyar yolcu kilometresine düşen yolcu ölüm oranı trende 0.16'dır ve otomobile göre 28 kat daha düşüktür. Fakat buna rağmen gerekli önlemlerin alınmaması nedeniyle ülkemizde demiryolları kazaları oranı diğer ülkelere kıyasla daha yüksek olmaktadır. Avrupa Birliği rakamlarına göre 2016 yılında 28 AB ülkesinde 450,7 milyar yolcu kilometresine karşılık 1787 kaza meydana gelmiş, 1742 ölüm ve yaralanma olmuştur. Aynı yıl ülkemizde sadece 4.3 milyar yolcu kilometresine karşılık 120 kaza olmuş, 153 yurttaşımız ölmüş veya yaralanmıştır. Bu rakamlar ülkemizde tren kazalarının AB'ye göre 7 kat daha sık olduğunu, bu kazalarda 9.3 kat daha fazla öldüğümüzü veya yaralandığımızı ortaya koymaktadır. (TTB, 2018)

Ülkemizin tarihi ölümcül tren kazaları ile doludur. 7 Ekim 1945'ten bu yana raydan çıkma ve çarpışma niteliğinde tam 22 büyük tren kazası yaşanmıştır. 73 yılda meydana gelen toplam 22 önemli tren kazasının 5'i sadece son üç yılda, 2'si içinde bulunduğumuz senede olmuştur. Ülkemizdeki kötüye gidişin tersine, tren yolculukları Avrupa Birliği ülkelerinde yıllar içinde daha da güvenli hale gelmektedir. Avrupa Birliği Demiryolu Organı (European Union Agency for Railways) 1990-2011 yılları arasında ortalama tren kazası sayısının 4.4'ten 1.3'e gerilediğini bildirmiştir. Dünyadaki azalma eğilimine karşın AKP hükümetleri döneminde büyük tren kazalarının giderek sıklaşmasının nedenleri ve çözüm yolları üzerine düşünmek ertelenemeyecek ve ihmal edilemeyecek bir meseledir. (TTB, 2018)

Ülkemizdeki demiryolu kazalarının yükselişinin önemli bir nedeni de TCDD'nin yeniden yapılandırılmasına yönelik uygulamalardır. Serbestleştirme ve TCDD'nin yeniden yapılandırılması politikası uyarınca TCDD parçalanarak şirketleştirilmiş, kamu hizmeti anlayışı yerine piyasacı yaklaşım benimsenmiş, mühendislik hizmetleri ve kriterleri kısıtlanmış, teknik mükemmellik yaklaşımı terkedilmiş, altyapı ile bakım, sinyalizasyon, elektrifikasyon yatırımları ihmal edilmiş, bakım atölyeleri kapatılarak azaltılmış, TCDD'nin taşınmazları ve limanları satılmaya başlanmış, çalışanlar güvencesiz çalışma biçimlerine tabi kılınmış, 2000 yılında 47.212 olan demiryollarında çalışan sayısı 2017 sonunda 17.747'ye, binlerce yol ve geçit bakım görevlisinin çalışması gereken hatlarda bakım görevlisi sayısı 39'a düşmüştür. Oysa doğru bir demiryolu politikası, diğer faktörlerle birlikte arazi, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, çevre gibi temel unsurlara ve kamu işletmeciliği ile kamusal hizmet perspektifine dayanmaktadır.

8 Temmuz'da Tekirdağ-Çorlu'da yaşanan "kaza"nın da gösterdiği üzere izlenen demiryolu politikaları oldukça sorunludur ve facialara davetiye çıkarır niteliktedir. Tekirdağ-Çorlu tren kazasının gerçekleştiği alan dere yatağı ve son yıllarda ol-

dukça yağış alan bir tarım arazisi üzerindedir. Hattın travers–zemin bağlantısı tekniğine uygun yapılmaması ve böylesine hayati önemi olan bir imalatla yine mühendisliğin göz ardı edilmesi temel nedenlerin başında gelmektedir. “*Bakım Nisan ayında yapıldı, nedeni yağışlar*” diyerek konu doğa olaylarına dayandırılmak istense de, demiryolu hattının özellikle yol altyapısının sorunlu olması ve defalarca bu tip kazalara neden olan yenileme-bakım-onarım çalışmalarının uzman kadro tarafından teknik gerekliliklere uygun ve daimi olarak yapılmaması, Tekirdağ-Çorlu’da üzücü kayıplara ve sonuçlara yol açmıştır.

Uluslararası demiryolu istatistiklerinde ülkemiz demiryollarının içler acısı durumu görülmektedir. Daha önce karşılaştırmalı olarak ortaya koyduğumuz gibi, Türkiye diğer ülkelere kıyasla hat uzunluğu bakımından gerilerde kalmasına rağmen kaza sayısı bakımından açık ara ile öndedir. Diğer ülkelerde yok denecek kadar az olan altyapıya dair sorunlar ve teknik sıkıntılar ülkemizde kazaların başlıca nedenini oluşturmaktadır.

#### AB Ülkeleri ve Türkiye’de Tren Kazaları Sonucu Ölüm Sayıları (2008-2017)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2008-2017 Toplam Ölüm Sayısı
Lüksemburg	-	3	0	0	0	3	0	0	0	1	7
İrlanda	3	1	3	1	0	1	2	0	0	2	13
Montenegro	-	-	-	-	-	2	6	1	5	-	14
Norveç	1	3	9	6	1	4	1	2	3	3	33
Slovenya	13	11	14	4	5	5	3	1	5	5	66
Estonya	8	10	12	9	7	4	9	2	0	7	68
Danimarka	11	14	9	4	8	8	12	7	1	6	80
Finlandiya	21	14	13	5	9	6	6	7	10	10	101
Hollanda	20	14	10	14	16	17	9	18	8	12	138
İsviçre	-	22	11	10	19	17	18	10	18	17	142
Hırvatistan	-	-	27	26	14	18	19	15	11	20	150
Yunanistan	17	22	29	13	18	9	9	14	10	21	162
Letonya	29	17	22	13	18	14	15	9	15	16	168
İsveç	13	19	42	24	15	17	25	16	13	14	198

Ulaşımında Demiryolu Gerçeği

Belçika	21	16	34	27	18	15	22	13	14	20	200
Litvanya	40	33	31	26	19	17	11	8	16	17	218
Bulgaristan	44	28	16	37	21	12	23	20	22	16	239
Portekiz	42	32	22	14	24	26	19	18	25	20	242
Avusturya	39	34	30	35	33	26	25	35	31	18	306
Çek Cumhuriyeti	44	26	48	29	26	24	31	29	34	35	326
İspanya	46	31	37	25	27	105	25	20	28	29	373
Birleşik Krallık	58	53	25	55	42	34	25	23	28	41	384
Slovakya	56	72	58	49	68	55	76	51	26	30	541
İtalya	64	80	69	64	68	61	53	46	85	55	645
<b>Türkiye</b>	<b>111</b>	<b>89</b>	<b>69</b>	<b>71</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>81</b>	<b>40</b>	<b>676</b>
Fransa	94	76	69	88	71	85	65	54	81	94	777
Macaristan	115	92	82	84	72	102	108	109	97	101	962
Romanya	208	150	139	100	126	101	96	81	87	59	1.147
Almanya	164	170	146	140	138	137	160	130	150	157	1.492
Polonya	308	365	283	320	271	227	206	227	167	171	2.545
AB-28 Ülke	-	-	1.270	1.206	1.136	1.129	1.054	971	964	977	8.707

Kaynak: Eurostat Railway Statistics 2008-2017



**AB Ülkeleri ve Türkiye’de Tren Kazaları Sonucu Yaralı Sayıları (2008-2017)**

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2008-2017 Toplam Yaralı Sayısı
AB 28 Ülke	-	-	1.249	1.050	1.017	911	879	682	778	763	7.329
Belçika	83	18	181	22	14	11	27	5	19	19	399
Bulgaristan	38	22	22	42	32	21	45	24	32	28	306
Çek Cumhuriyeti	139	92	107	74	66	52	60	53	55	58	756
Danimarka	7	9	5	11	11	5	3	3	1	3	58
Almanya	156	118	116	147	115	107	109	118	145	165	1.296
Estonya	5	7	14	7	7	3	7	4	6	4	64
İrlanda	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	6
Yunanistan	29	22	20	14	5	6	11	11	4	15	137
İspanya	19	12	27	10	17	82	15	12	22	16	232
Fransa	40	61	46	53	37	72	74	41	50	58	532
Hırvatistan	-	-	23	20	36	19	15	20	13	11	157
İtalya	38	71	31	34	39	33	41	37	42	37	403
Letonya	31	12	15	21	8	10	7	17	3	8	132
Litvanya	13	12	15	11	8	8	9	5	6	10	97
Lüksemburg	:	0	0	1	0	0	0	0	1	1	3
Macaristan	60	84	70	76	88	87	90	38	54	40	687
Hollanda	6	9	10	8	48	13	4	7	11	6	122
Avusturya	53	60	49	45	59	62	36	45	53	38	500
Polonya	277	199	187	209	184	101	95	93	92	87	1.524
Portekiz	39	18	16	10	16	14	21	4	6	5	149
Romanya	233	187	182	151	131	125	129	69	100	75	1.382
Slovenya	41	14	12	12	6	10	8	13	4	3	123
Slovakya	38	35	45	39	41	37	46	34	33	39	387

Finlandiya	6	10	8	8	8	3	8	7	3	11	72
İsveç	6	15	25	15	18	17	9	12	11	12	140
Birleşik Krallık	21	15	23	9	19	12	9	10	12	9	139
Norveç	1	3	5	5	3	3	4	2	0	0	26
İsviçre	-	27	25	23	14	27	29	21	10	17	193
Montenegro	-	-	-	-	-	6	0	1	4	-	11
Türkiye	247	303	142	112	101	52	51	33	72	25	1.138

Kaynak: Eurostat Railway Statistics 2008-2017

Çarpışmalar, deraymanlar ve diğer kazalar olarak nitelendirilen kazalar kategorisinde 2007 yılında Türkiye toplam 157 kaza ile Avrupa birincisi konumundadır. Türkiye'den sonra 44 kaza ile İngiltere, 36 kaza ile Almanya, 18 kaza ile İtalya ve Avusturya gelmektedir. Demiryolu araçlarının raydan çıkması anlamına gelen "deraymanlar"a bağlı olarak 89 kaza ile Türkiye'nin yine birinci sırada olduğu; Fransa ve Hollanda gibi ülkelerde raydan hiç çıkılmadığı; İngiltere'de 19, Avusturya'da 13, Almanya'da 11, İtalya'da 9, İspanya'da 4, Belçika'da 1 kez kaza yaşandığı görülmektedir.

2008-2017 arası döneme bakıldığında ise ölümle sonuçlanan kazalarda Türkiye, 28 AB ülkesinde en fazla ölümün görüldüğü altıncı ülke, yaralı sayısının ise en fazla görüldüğü dördüncü ülke olmuştur.

Altyapı sorunlarının tipik bir göstergesi olan deraymanlara bağlı kazalar, 2014 yılında 10 kez yaşanmıştır. Son altı yılın en düşük rakamı olmasına karşın yol güvenliği en yüksek taşıma türü olarak kabul edilen ve son yıllarda yüksek ölçekli yatırımlar yapılan demiryollarında bir yılda 10 kez raydan çıkılması önemli bir soruna işaret etmektedir. Nitekim TCDD'nin üyesi olduğu UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği) ile hesaplamada farklılıklar görülmekle birlikte, Avrupa Demiryolu Ajansı verileri ülkemizde yaşanan kazaların makul seviyede olmadığını göstermektedir. Buna göre; 2009 yılında Türkiye'de 63 defa demiryolu araçlarının raydan çıkması sonucu kaza yaşanırken, aynı rakam Almanya'da 7, İtalya'da 6, Norveç'te 3'tür. Bazı ülkelerde ise raydan hiç çıkılmadığı görülmektedir.

**Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (1985-2017)**  
(Milyon)

YILLAR	Karayolu		Demiryolu		Denizyolu		Havayolu		GENEL TOPLAM
	Yolcu (km)	%	Yolcu (km)	%	Yolcu (km)	%	Yolcu (km)	%	
1985	91.566	95,4	3.555	3,7	131	0,1	718	0,7	95.970
1990	134.991	96,6	3.479	2,5	127	0,1	1.208	0,9	139.805
1995	155.202	96	3.700	2,3	61	0,04	2.666	1,6	161.629
2000	185.681	95,9	4.240	2,2	56	0,03	3.555	1,8	193.532
2001	168.211	95,9	4.213	2,4	57	0,03	2.859	1,6	175.340
2002	163.327	96,1	3.939	2,3	39	0,02	2.706	1,6	170.011
2003	164.311	95,7	4.583	2,7	41	0,02	2.752	1,6	171.687
2004	174.312	95,5	3.835	2,1	1.150	0,63	3.223	1,8	182.520
2005	182.152	95,3	3.661	1,9	1.240	0,65	3.992	2,1	191.045
2006	187.593	97,3	3.878	2	1.395	0,72	0	-	192.866
2007	209.115	97,4	4.080	1,9	1.561	0,73	0	-	214.756
2008	206.098	97,5	3.650	1,7	1.570	0,74	0	-	211.318
2009	212.464	97,6	3.572	1,6	1.643	0,75	0	-	217.679
2010	226.913	97,8	3.606	1,6	1.570	0,68	0	-	232.089
2011	242.265	97,8	4.002	1,6	1.570	0,63	0	-	247.837
2012	258.874	91,5	3.006	1,1	1.459	0,52	19.731	6,97	283.070
2013	268.178	90,5	3.020	1,0	1.667	0,56	23.357	7,88	296.222
2014	276.073	89,8	3.458	1,1	1.806	0,59	26.204	8,52	307.541
2015	290.734	89,2	3.708	1,1	1.836	0,56	29.790	9,14	326.068
2016	300.852	89,3	3.323	1,0	1.112	0,33	31.730	9,41	337.017
2017	314.734	88,8	3.683	1,0	2.109	0,59	34.018	9,59	354.544

**Kaynak:** TCDD İstatistik Yıllıkları 1985-2017

Bu tabloda zaten çok düşük olan demiryolu yolcu taşıma oranının yine gerilemeye tabi olduğu görülmektedir. Demiryolu ile yolcu taşımacılığı, 1985’te ulaştırma sistemleri içinde % 3,7 oranında iken 2012’den itibaren % 1-% 1,1 aralığında yerinde saymaktadır.

**Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları (1985-2017)**  
(Milyon)

Yıllar	Karayolu		Demiryolu		Denizyolu		Havayolu		Genel Toplam
	Ton (km)	%	Ton (km)	%	Ton (km)	%	Ton (km)	%	
1985	45.634	42,9	7.747	4,2	4.504	4,2	59	0,1	106.407
1990	65.710	51	7.915	5,6	7.234	5,6	107	0,1	128.778
1995	112.515	90,2	8.516	0,2	276	0,2	231	0,2	124.731
2000	161.552	86,7	9.891	5,3	14.631	7,8	310	0,2	186.384
2001	151.421	86,9	7.558	4,3	15.001	8,6	285	0,2	174.265
2002	150.912	89,3	7.221	4,3	10.627	6,3	275	0,2	169.035
2003	152.163	88,9	8.669	5,1	10.001	5,8	276	0,2	171.109
2004	156.853	90,2	9.417	5,4	7.277	4,2	321	0,2	173.868
2005	166.831	91,3	9.152	5	6.439	3,5	392	0,2	182.814
2006	177.399	91,4	9.676	5	7.084	3,6	0	-	194.159
2007	181.330	90,3	9.921	4,9	9.573	4,8	0	-	200.824
2008	181.935	89,3	10.739	5,3	11.114	5,5	0	-	203.788
2009	176.455	89,0	10.326	5,2	11.397	5,8	0	-	198.178
2010	190.365	88,8	11.462	5,3	12.570	5,9	0	-	214.397
2011	230.072	88,0	11.677	5,1	15.959	6,9	0	-	230.708
2012	216.123	88,6	11.670	4,8	16.223	6,6	0	-	244.016
2013	224.048	88,7	11.177	4,4	17.312	6,9	0	-	252.537
2014	234.492	89,5	11.992	4,6	15.572	5,9	0	-	262.056
2015	244.329	89,8	10.474	3,9	17.204	6,3	0	-	272.007
2016	253.139	89,7	11.661	4,1	17.279	6,1	0	-	282.079
2017	262.739	89,2	12.794	4,3	18.946	6,4	-	-	294.479

*Kaynak: TCDD İstatistik Yıllıkları 1985-2017*

Bu tabloda, demiryolu yük taşımacılığında 1980 sonrasında süren düşüş ve karayolu yük taşımacılığında yaşanan fahiş yükselişi görülmektedir. Demiryolu yük taşımacılığı 1985’te % 4,2 iken 2017 yılına gelindiğinde % 4,1 ile yerinde sayarken, karayolu yük taşımacılığı ise aynı yıllarda % 42,9’dan % 89,2’ye çıkmıştır. TCDD tarafından 2004 yılında blok tren uygulamasına geçilmesiyle birlikte taşıma oranlarının arttığı ve kaynakların etkin kullanıldığı ileri sürülmesine karşın ulaştırma sistemleri içerisinde demiryolu payında geriye

gidişin devam ettiği ve 2004 yılına ait % 5 seviyesinin altında kalacak şekilde % 4,1'e gerilediği görülmektedir.

**Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (Km) 2015  
(Milyar)**

ÜLKE	DEMİRYOLU (%)		OTOMOBİL (%)		OTOBÜS (%)		TOPLAM
<b>Türkiye</b>	<b>4,8</b>	<b>1,6</b>	<b>199,9</b>	<b>67,6</b>	<b>90,8</b>	<b>30,7</b>	<b>295,5</b>
İngiltere	66,4	8,7	657,6	86,0	40,8	5,3	764,8
Yunanistan	1,3	1,1	98,3	81,4	21,1	17,5	120,7
Almanya	91,3	8,4	928,3	85,6	85,6	65,1	1084,7
İtalya	52,2	6,3	679,4	81,4	103,1	12,4	834,7
İspanya	26,2	6,7	317,6	81,4	46,4	11,9	390,2
Fransa	89,1	10,1	724,1	82,0	70,3	8,0	883,5
Avusturya	12,1	12,0	78,3	77,8	10,3	10,2	100,7
Çek Cumh.	8,1	8,6	69,7	74,1	16,3	17,3	94,1
Polonya	17,2	6,7	200,6	78,5	37,6	14,7	255,4
Macaristan	7,6	9,5	54,6	68,3	17,8	22,3	80,0
Bulgaristan	1,5	2,1	56,8	80,2	12,5	17,7	70,8
Romanya	5,1	4,5	89,9	79,9	17,5	15,6	112,5
Avrupa Birliği	441,9	7,7	4.719,4	82,7	543,5	9,5	5.704,8
Amerika	40,0	0,6	6.161,1	91,2	554,0	8,2	6.755,1

Avrupa ülkeleri tarafından, toplam havayolu, denizyolu ve yolcu (km) istatistikleri yayımlanmadığından tablodaki veriler havayolu-denizyolu hariç verilerdir.

*Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2010-2014, 2012-2016, 2013-2017*

Aşağıdaki tabloda, Türkiye'nin 13 Avrupa ülkesi arasında demiryolu ile yolcu taşımada % 4,8 oranıyla sondan ikinci sırada yer aldığı görülmektedir.

**Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları (Yolcu-Km) (2015)  
(Milyar)**

ÜLKE	DEMİRYOLU		KARAYOLU		İÇ SU YOLU		PETROL BORU HATTI (%)		TOPLAM
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)	
<b>Türkiye</b>	<b>10,2</b>	<b>3,3</b>	<b>244,3</b>	<b>79,6</b>	-	-	<b>52,5</b>	<b>17,1</b>	<b>307</b>
İngiltere	22	12	151,7	82,5	0,2	0,1	10	5,4	183,9
Yunanistan	0,3	1,9	15	96,8	-	-	0,2	1,3	15,5
Almanya	116,6	25,4	269,7	58,7	55,3	12	17,7	3,9	459,3
İtalya	20,8	15,4	104,1	77,3	0,1	0,1	9,7	7,2	134,7
İspanya	11,1	7	137,2	86,6	-	-	10,1	6,4	158,4
Fransa	34,3	17,5	141,2	72,2	8,5	4,1	11,5	5,9	195,5
Avusturya	20,3	44,8	14,7	32,5	1,8	4	8,5	18,8	45,3
Çek Cumhuriyeti	15,3	39,8	21,1	54,9	-	-	2	5,2	38,4
Polonya	50,6	28,6	104,7	59,1	0,1	0,1	21,8	12,3	177,2
Macaristan	10	40,5	10,4	42,1	1,8	7,3	2,5	10,1	24,7
Bulgaristan	3,7	21,5	7,2	41,9	5,6	32,6	0,7	4,1	17,2
Romanya	13,7	34,3	12,1	30,3	13,2	33	1	2,5	40
Avrupa Birliği	417,5	17,4	1.722	71,7	147,5	6,1	115,2	4,8	2.402,20
Amerika	2.702,70	32,6	3.810,50	45,9	483	5,8	1.305,20	15,7	8.301,40

Avrupa ülkeleri tarafından, toplam havayolu ,denizyolu yolcu (km) istatistikleri yayımlanmadığından tablodaki veriler havayolu-denizyolu hariç verilerdir.

Kaynak: TCDD İstatistik Yılığ 2010-2014, 2012-2016, 2013-2017

Bu tabloda, 2015 yılında Türkiye'nin demiryolu yük taşımasında 13 Avrupa ülkesi arasında sondan ikinci sırada yer aldığı, Yunanistan ve İspanya dışındaki ülkelerle ciddi farklar söz konusu olduğu görülmektedir.

Bu tabloda, Türkiye'nin 26 Avrupa ülkesi arasında;

- Ülke yüz ölçümü açısından en büyük ülke, Nüfusta ikinci en büyük ülke,
- Nüfusun demiryolu ile seyahat sıklığında Yunanistan'la birlikte sonuncu,

- Karayolu uzunluğunda sekizinci sırada, Demiryolu hat uzunluğunda dokuzuncu ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu sırada,
- Km<sup>2</sup> ye düşen karayolunda sondan birinci,
- Km<sup>2</sup> ye düşen demiryolunda sonuncu,
- 1 km demiryoluna düşen karayolunda Avusturya'yla birlikte on ikinci,
- 10.000 nüfusa düşen karayolunda sondan birinci,
- 10.000 nüfusa düşen demiryolunda açık ara sonuncu,
- Elektrikli demiryolu hat yüzdesinde yirminci olduğu görülmektedir.

## ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

ÜLKE ve KODU Country and Code	ÜLKE YÜZÖLÇÜMÜ Area (1.000 Km <sup>2</sup> )	NÜFUS Population (10 <sup>6</sup> )	KARAYOLU UZUNLUĞU Length of Roads (1.000 Km)	DEMİRYOLU ANAHAT UZUNLUĞU (Km) Length of Mainline			1.000 Km <sup>2</sup> 'ye DÜŞEN KARAYOLU Road per 1.000 Km <sup>2</sup>	1.000 Km <sup>2</sup> 'ye DÜŞEN DEMİRYOLU Railway per 1.000 Km <sup>2</sup>	1 KM DEMY. DÜŞEN KARAYOLU Road per railway Km	10.000 NÜFUSA DÜŞEN KARAYOLU Road per 10.000 people (Km)	100.000 NÜFUSA DÜŞEN DEMİRYOLU Railway per 100.000 people (Km)	NÜFUSUN DEMİRYOLU İLE SEYAHAT SIKLIĞI Traveling Frequency of people by railway
				TOPLAM Total	ELEKTRİKLİ HAT UZUNLUĞU Electrified line length	ELEKTRİKLİ HAT % Electrified line percentage						
TÜRKİYE TR	785	79	67	10.131	3.858	38	85	13	7	8	13	1.1
ALMANYA DE	357	82	230*	33.380	20.096	60	644	94	7	28	41	34.3
AVUSTURYA AT	84	9	36*	4.826	3.537	73	429	57	7	42	57	29.7
BELÇİKA BE	31	11	15*	3.602	3.086g	86	525	118	4	14	32	20.5
BULGARİSTAN BG	111	7	8*	4.029	2.868	71	72	36	2	11	56	2.9
ÇEK CUMH. CZ	79	11	56	9.483	3.217	34	709	120	6	53	90	17.0
DANİMARKA DK	43	6	74*	2.610g	621*	24	1.717	61	28	132	46	36.3
ESTONYA EE	45	1	41	1.229	132	11	907	27	33	312	93	5.3
FINLANDIYA FI	338	6	78	5.926	3.270	55	231	18	13	130	99	13.7
FRANSA FR	603	67	402	28.304	10.097	57	635	45	14	60	42	18.6
HİRVATİSTAN HR	57	4	18	2.605	970	37	318	46	7	42	61	4.9
HOLLANDA NL	42	17	13*	3.058	2.307*	75	313	74	4	8	18	23.2
İTALYA IT	301	61	184	16.788	12.023	72	611	56	11	30	28	14.0
İNGİLTERE UK	244	66	176	31.910	13.029	41	721	131	6	27	48	26.8
İRLANDA IE	70	5	18	2.421	145	6	256	34	7	39	53	9.3
İSPANYA ES	506	47	166*	15.650	9.918	63	328	31	11	36	34	12.3
İSVEÇ SE	450	10	173	9.684	8.077	83	384	22	18	179	100	22.9
LETONYA LV	65	2	7	1.860	251	13	108	29	4	35	93	8.5
LİTVANYA LT	65	3	21	1.911	122	6	322	29	11	71	65	1.4
LÜKSEMBURG LU	3	1	3	275	262	95	1.154	106	11	52	47	37.8
MACARİSTAN HU	93	10	32	7.243	2.624	36	344	78	4	32	73	14.9
POLONYA PL	313	38	173	18.429	11.786	64	553	59	9	46	48	7.2
PORTEKİZ PT	92	10	14*	2.546	1.639	64	152	28	5	13	24	12.8
ROMANYA RO	238	20	53	10.766	4.030	37	223	45	5	27	54	3.0
SLOVAKYA SK	49	5	8	3.626	1.587	44	163	74	2	15	67	12.7
SLOVENYA SI	20	2	7	1.209	500	41	345	60	6	34	59	6.8
YUNANİSTAN GR(EL)	132	11	42*	2.240	520	23	318	17	19	39	21	1.5
AB EU28	4.460	510	2.848*	225.632*	122.713*	54	485	51	9	41	44	19
AMERİKA USA	9.629	323	5.106	293.564*	...	...	530	30	17	158	91	0.1
ÇİN CN	9.597	1.382	4.696	67.092	40.595	61	489	7	70	34	5	2.0
HİNDİSTAN IN	3.287	1.324	3.090	66.030	22.224	34	940	20	47	23	5	6.2
JAPONYA JP	378	127	192*	19.256	11.699	61	508	51	10	15	15	191.3
KANADA CA	9.985	36	416h	48.498	299	0.6	42	5	9	116	135	0.1
RUSYA RU	17.075	144	1.018	85.375	43.821	51	60	5	12	71	59	7.2

(\*) Trafik = Yolcu-km + Ton-km Traffic = Passenger km + Tonne-km  
d. 2008 e. 2009 f. 2011 g. 2014 h. 2015 k. EU28 ülkelerinin en son verileri üzerinden hesaplanmıştır.  
Calculated over most recent values of EU28 countries.  
Kaynak - Source: Eurostat, IUC, ERF, Japanese Statistics Bureau, Ministry of Statistics and Programme Implementation (India), Goskom STAT, Statistics Canada, China Yearbook, EU Transport in Figures Statistical Pocketbook 2017, US Census, The World bank data/Bureau, OECD Data, Denmark Statistic  
Rusya Federasyonu'na ait veriler devlete ait demiryollarının verileridir, şirket verileri yer almamaktadır.  
Data of Russia includes only include state railway data, companies' data are not shown.  
Malta ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi demiryolu hattına sahip olmadıkları için tabloda gösterilmemiştir.  
Malta and South Cyprus Administration of Southern Cyprus do not have railways, they are not shown in the table.

Kaynak: TCDD İstatistik Yılığ 2013-2017

Bu tabloda, Türkiye'nin 26 Avrupa ülkesi arasında;

- Yolcu sayısında on beşinci ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 8 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,

## Ulaşımında Demiryolu Gerçeği

- Yolcu-km'de on beşinci ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en fazla olan 8 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Ton-km'de on ikinci ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en fazla olan 8 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Tren Km ölçütünde yolcu ve yük toplamına göre on sekizinci fakat yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en fazla olan 8 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Hat verimliliği ölçütünde, hat başına düşen trafikte sondan dördüncü,
- Hat başına düşen trende sonuncu olduğu görülmektedir.

ÜLKE ve KODU Country and Code	YOLCU SAYISI Number of Passengers (10 <sup>6</sup> )	YOLCU-KM Passenger - Km (10 <sup>9</sup> )	TON Tonne (10 <sup>6</sup> )	TON - KM Tonne - Km (10 <sup>9</sup> )	TRAFİK (*) Traffic Unit	TREN KM Train - Km (10 <sup>9</sup> )			HAT VERİMLİLİĞİ Line Utilization		ORTALAMA YÜK TAŞIMA MESAFESİ (km) Average distance of freight transport	
						YOLCU Passenger	YÜK Freight	TOPLAM Total	HAT BAŞINA DÜŞEN TRAFİK Traffic Per Line (10 <sup>6</sup> )	HAT BAŞINA DÜŞEN TREN Train Per Line (10 <sup>6</sup> )		
TÜRKİYE TR	89	4.325	25.888	11.661	15.986	21.419	19.814	42.233	1.578	4.169	458	
ALMANYA DE	2.813	95.465	363.512	116.164	211.629	655.009	178.490	293.496	6.340	23.472	320	
AVUSTURYA AT	253	12.021	102.826	29.406	41.427	98.845	69.667	168.512	8.584	34.918	286	
BELÇİKA BE	230	10.025	55.876 <sup>1</sup>	7.593 <sup>1</sup>	17.618	80.782 <sup>a</sup>	12.617 <sup>a</sup>	93.399	4.891	26.930	136	
BULGARİSTAN BG	21	1.458	14.226	3.434	4.892	21.170	6.381	27.551	1.214	6.838	241	
ÇEK CUMH. CZ	179	6.738	96.034	15.619	24.357	120.226	21.333	141.659	2.574	14.970	159	
DANİMARKA DK	204	6.111	9.282	2.575	8.686	58.238	3.700 <sup>a</sup>	61.938	3.325	23.713	278	
ESTONYA EE	7	316	25.364	2.340	2.656	5.392	2.738	8.130	2.161	6.615	92	
FİNLANDIYA FI	82	3.868	36.162	9.456	13.324	33.527	13.276	46.803	2.248	7.898	261	
FRANSA FR	1.249	90.324	89.107	32.569	122.893	383.000	35.849	418.849	4.333	14.767	366	
HİRVATİSTAN CR	21	827	8.523	1.870	2.697	15.300	4.433	19.733	1.035	7.575	219	
HOLLANDA NL	391	17.865	42.615	6.641	24.506	131.908	11.898	143.806	6.014	47.026	156	
İTALYA IT	862	51.716	92.949	22.712	74.428	246.300	26.634	272.934	4.433	16.258	244	
İNGİLTERE UK	1.772	68.010	78.949	17.053	85.063	531.894	37.870	569.764	2.666	17.855	217	
İRLANDA IE	43	1.991	591	101	2.092	16.983	532	17.515	864	7.235	174	
İSPANYA ES	570	26.532	26.503	10.549	37.081	460.918	17.348	478.266	2.369	30.560	398	
İSVEÇ SE	221	12.800	67.479	21.406	34.206	121.971	38.400	160.371	3.632	16.560	317	
LETONYA LV	17	584	47.619	15.873	16.457	6.002	7.704	13.706	8.848	7.369	332	
LİTVANYA LT	4	584	47.619	13.790	14.374	6.042	8.420	14.462	7.522	7.568	289	
LÜKSEMBURG LU	22	417	4.496	201	618	7.955 <sup>a</sup>	691 <sup>a</sup>	8.646	2.247	31.440	45	
MACARİSTAN HU	147	5.391	30.047	10.528	15.919	88.325	8.009	96.334	2.198	13.300	210	
POLONYA PL	275	18.753	222.523	50.650	69.403	154.887	39.460	194.347	3.766	10.546	228	
PORTEKİZ PT	133	4.266	10.259	2.774	7.040	30.912	6.135 <sup>a</sup>	36.922	2.765	14.502	270	
ROMANYA RO	59	4.731	52.618	13.535	18.266	59.197	16.882	76.079	1.697	7.067	257	
SLOVAKYA SK	89	3.484	47.548	8.370	11.854	33.519	7.442	40.961	3.269	11.296	176	
SLOVENYA SI	14	680	18.595	4.360	5.040	11.830	5.989	17.819	4.168	14.737	234	
YUNANİSTAN GR/EL	16	1.192	1.094	254	1.446	9.999 <sup>b</sup>	838	10.837	646	4.833	232	
AB	EU28	9.664 <sup>a</sup>	448.149 <sup>a</sup>	1.614.216 <sup>a</sup>	419.623 <sup>a</sup>	867.972 <sup>a</sup>	3.340.236 <sup>a</sup>	582.738 <sup>a</sup>	3.922.841 <sup>a</sup>	3.647 <sup>a</sup>	17.394 <sup>a</sup>	260
AMERİKA USA	31	10.492	1.409	2.314.693	2.325.185	60.828	795.963	856.791	7.921	2.919	1.642.791	
ÇİN CN	2.814	1.297.930	3.331.860	2.379.226	3.637.156	759.300 <sup>b</sup>	401.700 <sup>b</sup>	1.161.000	54.211	17.305	714	
HİNDİSTAN IN	8.224	1.147.190	1.095.280	681.696	1.828.886	759.300 <sup>b</sup>	401.900 <sup>b</sup>	1.161.200	27.698	17.586	622	
JAPONYA JP	24290 <sup>a</sup>	427.486 <sup>a</sup>	43.210 <sup>a</sup>	21.519 <sup>a</sup>	449.005	539.255	67.098 <sup>a</sup>	606.353	23.316	31.489	496	
KANADA CA	4	1.381	331.502	411.623	413.004	10.535	99.110	112.912	8.516	2.328	1.242	
RUSYA RU	1036	124.461	1.329.010	2.304.758	2.429.219	482.968	1.009.048	1.472.034	26.454	17.242	1.734	

(\*) Trafik = Yolcu-km + Ton-km Traffic = Passenger-km + Tonne-km

2008 - 2009 - 2011 - 2014 - 2017<sup>a</sup> - EU28 ülkelerinin en son verileri üzerinden hesaplanmıştır. Calculated from most recent values of EU28 countries.  
Kaynak - Source: Eurostat, IUC, ERR, Japanese Statistics Bureau, Ministry of Statistics and Programme Implementation (India), Goskom STAT, Statistics Canada, China Yearbook, EU Transport in Figures Statistical Pocketbook 2017, US Census, The World Bank data Bureau, OECD Data, Denmark Statistic.

Rusya Federasyonu'na ait veriler devlete ait demiryollarının verileridir, şirket verileri yer almamaktadır.

Data of Pakistan Federation were not available for the calculation of the average.

Malta ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi demiryolu hattına sahip olmadıkları için tabloda gösterilmemiştir.

Malta ve Güney Kıbrıs Rum Kesimi demiryolu hattına sahip olmadıkları için tabloda gösterilmemiştir.

Kaynak: TCDD İstatistik Yılığ 2013-2017



## **7. SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİNDEN “YÜKSEK HIZLI TREN”E VE NİHAYET “HIZLI DEMİRYOLU PROJELERİ” İLE “HIZLI TREN HATLARI”NA**

Sanayinin gelişiminde önemli rol oynayan ve diğer ulaşım mod'larıyla entegre edilmiş demiryolu ulaşım sistemi; buharlı trenler, dizel motorlarıyla çalışan trenler ve nihayet petrol ürünlerinin tükeniyor olması ve pahalı olması nedeniyle başta gelişmiş ülkeler olmak üzere bir arayış içinde olmalarını, gelişen teknolojiyle birlikte petrole nazaran elektriğin daha kolay elde edilebilir olması elektrikli motorlarla çalışan trenleri gündeme getirmiştir.

Elektrik motorlarında verimlilik çok yüksek olduğu için elektrik motoruyla çalışan trenlerden yüksek hızlar elde edilmektedir. Yüksek Hızlı Trenler; elektrik motorlarıyla çalışan ve yakıtlarını üzerinde taşımayarak nakil hatlarından alan sistemlerdir.

Günümüzde elektrik gücü sayesinde yüksek hızlı trenler 500 km/h ile 600 km/h arası hızlara ulaşabilmektedir.

Bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de petrol fiyatlarındaki yükseliş ve onu takiben çıkan ekonomik kriz ve 1950'li yıllardan beri petrol tüketimine dayalı olarak tercihli olarak uyguladığı karayolu ulaşım politikalarına alternatif olmak üzere planlı kalkınma dönemlerinde diğer ulaşım mod'larına ağırlık vermeyi planlanmıştır. Ancak 1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin Yatırım Programına alınması ile başlayan demiryollarında hızlanma macerası ülkemizde uygulanan yanlış ulaşım politikalarının ve plansızlığın ibretlik bir öyküsüdür. 44 yıldır devam eden süreç, yapılan yatırımları ve hazırlıkları göz ardı eden ani kararlarla tam bir kaosa dönüşmüş, sonuç olarak hızlı trene sağlıklı bir şekilde kavuşmak da mümkün olmamış, hatta önemli iki facia da yaşanmıştır.

Bildiğimiz gibi 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa–Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 41 kişi ölmüş, 81 kişi de yaralanmıştı. Pamukova faciası, “hızlandırılmış tren”in, AKP hükümeti tarafından, bilim insanlarının, sorumluluk sahibi sendika ve meslek örgütlerinin uyarılarına rağmen, alt yapı sorunu göz ardı edilerek jet hızıyla faaliyete geçirilmesi sonucunda gerçekleşmiştir. Facia, ülkemizde hız ve imaj tutkusunun, bilimsel-teknik değerlendirmelerin ve alt yapı problemlerinin görmezden gelinmesine yol açacak derecede baş döndürücü bir hal aldığını göstermektedir.

Bu olay üzerine gerek “hızlandırılmış tren”, “yüksek hızlı tren” gerekse “demiryolu politikaları” kamuoyu nezdinde daha çok ilgi çekip tartışılır olmuştur.

Konuyla ilgili ülkemizin en önemli uzmanı Prof. Dr. Aydın EREL, bu trajediden hareketle, “raylı sistemler konusunda ülkemizde yaşanan bazı üzücü durumları” şöyle örneklemiştir:

- *“TCDD, UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği) üyesidir, yıllardır bu kurumun 3 yabancı dildeki araştırma yayınları gelmektedir. Bunlar kimse tarafından okunmadığı gibi, yer kalmadığında kağıt fabrikasına gönderilmektedir.*
- *1983–1993 Ulaştırma Ana Planı için demiryollarımızın “Hat Kapasitesi” bir daire başkanı tarafından yanlışlıkla (!) 2 kat fazla hesaplanmıştır.*
- *Son yıllarda TCDD Yönetim Kurulu’ndaki deneyimli demiryolcu sayısı, siyasi atamalar nedeniyle sıfıra yaklaşmaktadır.*
- *2004 yılında, –bazı yetkililerin kişisel hırsları nedeniyle– İstanbul-Ankara eski demiryolu hattında hızlar arttırılmış, uyarılara rağmen 41 kişinin ölümüyle sonuçlanan kaza önlenememiştir.*
- *Yapılmakta olan Ankara–İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu’nun müşavirleri arasında “Ben demiryolunun ‘D’ sinden anlamam’ diyen şirketler vardır.”*

Gerçekte konunun ele alınışı, önce son derece gerekli bir proje olarak, sonrasında ise böyle gayri ciddi bir zeminde gelişmiştir.

Ankara ve İstanbul’un en hızlı bir şekilde birbirine bağlanması 1975’ten bu yana 44 yıldır Türkiye’nin gündeminde. Ancak bu amaç bir türlü gerçekleştirilememiş ve bir başarısızlık olarak siyasal iktidarların hanesine yazılmıştır.

Ankara–İstanbul arasındaki mevcut 576 km’lik düşük standartlı demiryolunu 160 km kısaltarak 416 km’ye düşürmek, proje standartlarını yükselterek hızı 260 km/saate çıkartmak, yolculuk süresini 7 saatten 1,5-2 saate indirmek üzere projelendirilen ve 41 yıldır hala ülke gündemindeki yerini koruyan ‘Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi’ 1975 yılında yatırım programına alınmıştır. 1983 Ulaştırma Ana Planı’nda öncelikli yatırım alanı olarak değerlendirilen ve ünlü Ayaş Tünelini de içeren bu projeye ilişkin ana plan ANAP iktidarı tarafından rafa kaldırılmıştır.



Bu proje tam bir yap–boz tahtasına döndürülmüş, projenin bazı etapları ikmal edilmiş, bazı etapları ise tasfiye edilmiştir.

“Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi”nin tasfiye süreci ile “Ankara–İstanbul Rehabilitasyon Projesi” gündeme gelmiştir. Mevcut demiryolu hattı üzerinde bir dizi iyileştirme faaliyetini kapsayan proje “Ankara–İstanbul Hızlı Tren Projesi”ne dönüştürülmüştür. Böylece “rehabilitasyon/iyileştirme”den çıkarak mevcut demiryolu hattı ile aynı koridorda bulunan yeni bir hızlı tren hattı yapılmasını hedefleyen hızlandırılmış tren uygulamasına geçiş yaşanmıştır. Öyle ki 2003 yılı Aralık ayında iki haftalık bir sürede Ankara–İstanbul hattının bütünüünün bakım ve yol yenileme çalışmalarının yapılacağı öngörülmüştür. Bu arada ilgili bilim insanı ve uzmanların uyarıları sürekli kulak arkası edilmiştir.

Bu süreçte, milyarlarca avroluk yatırım kararları alınırken önce 7,5 saat olarak gösterilen seyir süresi 6,5 saat olarak belirlenmiş; sonra da “hızlandırılmış tren” ile 5,5 saate düşürülmüştür.

Demiryollarında rehabilitasyondan “hızlandırılmış tren”e geçişte, hız konusu önceleri 160 km/saat olarak öngörülmüşken, 1999 yılında 200 km/saate, 05.05.2005 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile de 250 km/saate çıkarılmıştır. Bu

süreç Ankara–İstanbul demiryolu koridorunda seyir süresini 4,5 saate düşürebilen 160 km/saat hıza ulaşılmasına olanak sağlayacak iyileştirmelerin yapılması ve tren setlerinin yenilenmesi hedefiyle başlamıştır. Sürat demiryolu projesinin tasfiyesine de denk düşen dönemde proje yeniden düzenlenmiş ve hızın 200 km/saat’e çıkartılmasına karar verilmiştir. Daha sonraki aşama Pamukova faciasıyla sonuçlanan ve oldu bittiye getirilen “hızlandırılmış tren” uygulamasını takip eden; Ankara–İstanbul arasındaki mevcut demiryolu hattından bağımsız 250 km/saat hıza uygun çift hatlı hızlı demiryolu yapımını içeren Hızlı Tren Projesini kapsamaktadır.

Ancak bu hız artırımlarının yüzeysel bakımdan öteye, yol ve raylara ilişkin ciddi bir şekilde tasarım, zemin ve altyapı yenilemesini gerektirmektedir. Raylı sistem araçlarının hızlarındaki artışa paralel olarak trenler üzerindeki kontrolleri de azaltmaktadır. Bu nedenle sadece trenleri hızlandırmanın yetmeyeceği aynı zamanda trenlerin işletim sistemlerinde de geliştirme/iyileştirmelerin (sinyalizasyon sistemlerinin) yapılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Projelerde hız kurgusu 300 km’ye kadar çıkarılmıştır. Oysa uzmanların belirttiğine göre hiçbir ülke bu düzeyde hızlarla başlamamıştır.

Sağlıklı bir yüksek hızlı tren hattına sahip olmak için en gerekli unsur, altyapı ve üstyapıya (sinyalizasyon sistemlerine) yönelik düzenlemeleri sistemli bir bütünlük içinde değerlendiren, güvenli bir demiryolu hattının geliştirilmesidir. Bir demiryolu sistemi açısından altyapının asıl taşıyıcı faktör olduğu ve hem can güvenliğinin hem de hizmet düzeyinin yüksek olmasının büyük oranda altyapı tarafından belirlendiği unutulmamalıdır. Ülkemizde yüksek hızlı tren projesinin yalnız hız boyutunun öne çıkarılması ciddi bir göz boyama çabasının eseridir.

Son yıllarda ülkemizde yüksek hızlı demiryolu taşımacılığının gündeme gelmesinin ve bu konuda yatırımlara başlanmış olmasının, proje, yapım ve işletme konularında 120 km/saat proje hızları için bile çağdaş teknolojiyi henüz uygulamayan demiryollarımız için önemli kaygılar oluşturduğunu belirten Prof. Dr. Aydın EREL şu konulara dikkat çekmektedir: *“Yüksek hızlı trenin hızı, alttaki yumuşak zemin, yol yatağı/dolgu ve hareketli yükten oluşan dinamik sistemin karakteristik dalga hızına erişebilir ya da aşabilir. Tren hızı bir “kritik hız” a eriştiğinde büyük şekil değiştirmeler oluşabilir. Bu hareketler tren ve yapının bütünlüğü için tehlikeli olabilir, yol bakım maliyetlerini yükseltir. Bu nedenle yoldaki şekil değiştirmeleri kabul edilebilir düzeylerde sınırlayacak dinamik bir rijitlik sağlayacak dolguların tasarımının yaşamsal önemi vardır.”*

Genel olarak demiryollarında ve özel olarak da hızlı tren uygulamasında alt yapı üst yapıdan çok daha önemlidir. Ancak bu sorun ülkemizde çözümlenmemiştir. “Yol–taşıt–hareket koşulları” bütünlüğü ve gerekli yüksek standartlı yeni hatlar sağlanmamıştır. Zira mevcut hatların altyapısı, hızlı trenin bir depreme benzer tarzda yaratacağı olağan dışı titreşimlerle hızlı trenlerin dengesini bozacaktır. Mevcut hatların altyapı sorunları hızlı tren uygulamasında ciddi rezonans sorunlarına yol açmaktadır. Hızlı trende öncelikli olarak önemli olan ray değil, altyapı kaynaklı bu rezonans sorunudur. Kısacası ülkemiz hızlı trene hazır değildir, mevcut hatlar hızlı treni kaldıramamaktadır.

22 Temmuz 2004 tarihinde gerçekleşen kaza/facia da bu tür ihmaller üzerine gündeme gelmiştir.

Gerek Pamukova faciası öncesi gerekse sonrasındaki en önemli sorunların başında bir “proje bütünlüğü” olmaması, aşırı parçalı uygulamalara yönelmesi gelmektedir. Uygulama projesi olmaksızın çıkılan ihaleler, yol inşaat çalışmaları sürerken ve kaynak sorunları çözülmeksizin, revize projeleri olmaksızın yapılan hız artırımları, plansızlık ve proje bütünlüğü olmamasının sonucunda sürekli olarak artan proje maliyetleri, iptal edilen ihaleler, unutulmuş ve geciktirilen işler, sıkça değiştirilen fizibilite etütleri, sonu gelmez revize çalışmaları, konuyla ilgili sorunların başında gelmektedir. 1999 ve 2001 yıllarında yapılan fizibilite etütlerinde proje uygulanabilir bulunmamıştır. Bu nedenle yatırım tutarı ve bilet ücretlerinin hızla artırılmasına paralel bir şekilde yolcu sayısında da büyük çaplı artışlara yer verilmiştir. Kısa zaman dilimlerinde yapılan etütlerde inanılmaz bir fark olduğu görülmektedir. Bu açı öyle bir boyuta ulaşmıştır ki, 1999 etüdünde 2010 yılı hedeflenerek belirlenen 1 milyon 517 bin 670 yolcu sayısı, 2005 etüdünde 9 milyon 495 bin 512 rakamına ulaşmıştır. Günlük yaklaşık 25 bin yolcu taşınmasına denk düşen kapasite artırımının karşılanabilmesi için gerekli tren ve sefer sayısının nasıl sağlanacağı merak konusudur. Öte yandan hedeflenen yolcu sayısına ulaşılması durumunda ortaya çıkacak yolcu kapasitesini karşılayacak garların yapılmasına ilişkin bir etüt çalışması da söz konusu olmamıştır. Nitekim 2014 yılında Yüksek Hızlı Tren (YHT) ile 1 milyon 555 bin yolcu taşınabilmiştir.

Bu konudaki sorunlar, resmi çevrelerin sığınmaya çalıştığı AB çevrelerince de saptanmaktadır. 14 Mart 2009 tarihli ve Financial Times haberine dayandırılan bir ANKA Haber Ajansı haberinde, “AB desteğiyle Türkiye için altyapı raporu hazırlayan Rainer Müller’in ‘Türkiye’deki hızlı tren için öngörülen yolcu sayısı az, tren döşeme maliyeti yüksek’ saptamasına yer verildi” denilmektedir.

Yine aynı haberde, “TINA Vienna Transport Stragles’in saptamasına göre, Hükümet finansman sağlar ve ‘planladığı’ tüm projeleri tamamlarsa demiryolu kullanımı 2020 yılında, 2004’teki düzeyinin iki katına çıkabilir. Ancak o zaman bile bu oran seyahatlerin yüzde 4,1’ine karşılık gelir.

*Sadece başlamış ve finansmanı sağlanmış projeler hesaba katıldığında seyahatlerde demiryolunun payı gerçekte 2020’ye kadar yüzde 2,2’ye düşecek, otomobil, hava taşıtı ve en kalabalık kamu taşıma seçeneği olan otobüslerle seyahat daha hızlı büyüyecektir”* denilmektedir.

Kısacası Türkiye, bırakalım “hızlı tren”i, bütün öngörülen demiryolu yatırımlarıyla bile demiryolu taşımacılığındaki düşüşü önleyemeyecektir.

Diğer yandan “yüksek hızlı tren” ile yalnızca yolcu taşımacılığı amaçlanmaktadır. Bu yaklaşım, demiryollarının *birleşik taşımacılık* esprisine vurulan bir darbe ile konuyu yalnızca bir “vitrin” sorununa indirgemekte, yük taşımacılığı gözletilmemektedir.

Başlangıçta doğal olarak rehabilitasyon/iyileştirme amaçlı bir şekilde gündeme gelen “sürat artırım projeleri” ve bu bağlamdaki “hızlı tren”; çok farklı olan “yüksek hızlı tren” yönelimiyle, “imaj rantı” uğruna tasfiye edilmiştir.

Öte taraftan Japonya’da 1964 yılında hizmete giren ve 7 bin km hattı bulunan Şinkansen dışında, maliyetini karşılayan hızlı trenin dünyada bulunmadığı uzmanlar tarafından dile getirilmektedir. Bu başarıyı tutturmuş Japonya’nın bile hızlı demiryolu sorununu tamamen çözemediği gözetilmemektedir.

Son yıllarda “Ankara merkez olmak üzere İstanbul–Ankara–Sivas, Ankara–Afyonkarahisar–İzmir, Ankara–Konya ve Bursa bağlantısından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanması” programına uygun biçimde birçok etüt ve projeye imza atılmıştır. Bunlardan Ankara–Konya Hızlı Tren Projesinde 2011 yılında yolcu taşımacılığına başlanmıştır. Ankara üzerinden Sivas’a ulaşacak hızlı tren projesi devam etmekte olup Ankara–İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı da 2014 yılında hizmete açılmıştır. Konya–Karaman hızlı tren hattının temeli atılmış durumdadır. Kamuoyuna yansıtıldığı biçimiyle tamamlandığı söylenen Ankara–Eskişehir hattı, ilgili kurum, sendika ve kişilerin itirazlarına rağmen 13.03.2009’da yapılan törenin ardından bir gün sonra, yerel seçimlerden önce, seferlere başlamıştır. Ancak bir bütün halinde değerlendirildiğinde yüksek hızlı trenin izlediği güzergahın, dünyadaki uygulamaların tersine,

parçalı bir yapı arz ettiği göze çarpmıştır. Hızlı tren Ankara'dan Esenkent'e kadar ki 40 km'lik bölümde mevcut demiryolunu kullanmış, Esenkent'ten Eskişehir'e 9 km uzaklıktaki Hasanbey'e kadar hızlı tren yolunu kullandıktan sonra tekrar mevcut demiryoluna girerek Eskişehir'e ulaşım sağlanmıştır. Yani Sincan-Esenkent ve Hasanbey-Eskişehir arasındaki hatlarda yapılan çalışmalar tamamlanmadan hızlı tren seferlerine başlanmıştır.

22 Temmuz 2008 tarihinde Odamızın bu yönde yaptığı açıklamaya ve değindiğimiz bütün gerçeklere karşın TCDD Genel Müdürlüğü'nün 26 Temmuz 2008 tarihli açıklamasında Odamız için, *“Hızlı tren hattının mevcut hattan tamamen bağımsız (...) yapıldığından habersiz olmasını üzüntüyle karşılıyoruz”* denmesi kurumsal ciddiyetten uzaktır. Zira bizzat TCDD Genel Müdürü ve Genel Müdürlüğünün daha sonraki bazı açıklamaları Oda Raporumuzu doğrular içeriktedir.

Diğer yandan Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın o tarihlerde yaptığı bir açıklamaya göre; *“Tamamlandı gözüken Esenkent-Hasanbey arasında ise altyapı kontrol hizmetlerini yürüten Mescioğlu firması yaptığı kontrollerde tespit ettiği aksaklıkları kurumla sıklıkla paylaşmıştır. Örneğin, yol üst yapısına ilişkin işlerin %100'e yakın oranda tamamlandığı ve deneme seferlerinin devam ettiği belirtilen 1 Nisan 2008 tarihli yazısında sahada yapılan gözlem sırasında açılan sondaj kuyularında yapılması gereken taş dolguların yapılmadığını tespit ettiğini bildirmiştir. Yine Esenkent-Hasanbey arasında koruyucu ray taşlamasını üstlenen Firma; uluslararası uygulamalarda kaldırılan talaş kalınlığının maksimum 0,3 mm olmasına karşın TCDD hatlarında kesintisiz 0,5 mm ve üstü taşlama gerektiğini ve bu sorunun kullanılan rayın kalitesinden kaynaklandığını belirterek önlem alınmasını istenmiştir.”*

Yüksek hızlı trenin faaliyete geçtiği tarihten hemen 11 gün sonraki tarihli TCDD kurum yazısında bölge elemanlarınca yapılan turnelerde yolda yer yer deformasyonların oluştuğunun gözlemlendiği söylenmektedir. İlgili kurum yazısında yol tamirat makinelerinin olmaması nedeniyle arızalı noktaların tamiratları gerçekleştirilemediğinden tekayyüdatlar konulduğundan bahsedilmektedir. Özetle Pamukova faciasıyla sonuçlanan “hızlandırılmış tren” projesinden, “hızlı tren” daha sonra “yüksek hızlı tren” aşamasına gelen demiryollarında hızlanma sevdasının başından beri süregelen proje, yapım ve işletme konusundaki akılcılıktan uzak ve imaj odaklı yaklaşım Ankara-Eskişehir hattında da vücut bulmuştur.

Nitekim Korhaber adlı internet sitesinin yayımladığı resmi yazışmalar, altyapıda yaşanan sıkıntıların üzerine bakım-onarım işlerindeki zafiyetlere de dikkat çekmesi açısından önemlidir. Çağdaş bir proje olarak sunulan hızlı trenin henüz yolun başında nasıl bir plansızlık ve vurdumduymazlıkla oldubittiye getirildiği, insanların can güvenliğinin şansa test edildiği, bakım onarım ihale sürecinde açıkça ortaya çıkmaktadır. Söz konusu belgelere göre, TCDD 2. Bölge Müdürlüğü Mal ve Hizmet Alımı İhale Komisyonu tarafından açılan ihaleyi kazanan Şahin Yılmaz Enerji İnşaat Taahhüt San. ve Tic. Ltd. Şti ile 21 Temmuz 2009 tarihinde imzalanan sözleşmenin ekinde yer alan teknik şartnamenin 4.1 maddesinin ikinci paragrafına şirket tarafından “2 adet en az 50 km/s hız yapabilecek Katener Otosu'nun” firma tarafından temin edilmesi hükmü koyulmuştur. 28.08.2009 tarihinde YHT Tesisler Müdürlüğü tarafından firmaya çekilen ihtar yazısında yüklenici firmanın Katener otolarını getirmediği ve bakım çalışmalarının ancak karayolu araçlarıyla yapılabildiği belirtilmektedir. Rayların ve elektrifikasyon hatlarının her türlü bakımını yapabilen bu otoların temin edilmemesi üzerine çekilen ihtardan sonra firma 08.09.2009 tarihli başvuruya Katener otosunu TCDD'den kiralamak istemiştir. Yani TCDD'den aldığı ihaleyi TCDD'nin araçlarıyla yerine getirmek için başvuru yapılmıştır. Daha sonra şirkete otonun verilip verilmeyeceği, verilebilecekse süresi ve ücretin bildirilmesi hususunda kurum içi bir dizi yazışma sürmüştür. Bu süre zarfında seferlerini aksatmayan hızlı tren hattının bakımının karayolu araçlarıyla yapıldığı unutulmamalıdır. Haber sitesinin 31.10.2009 tarihli son haberinden yalnızca 13 gün sonra Yüksek Hızlı Tren Hasanbey civarında raydan çıkarak kaza yapmıştır. Eskişehir Şubemizin olay yerinde yaptığı incelemeler sonucunda YHT'nin, hızlı tren hattından konvansiyonel hatta geçiş yaparken raydan çıkmış olduğu tespit edilmiştir. Şube raporumuzda, demiryolu hattındaki hız kesici sistemlerin çalışmaması, konvansiyonel (mevcut kullanılan eski demiryolu hattı) hattın girişine kadar YHT'nin hız düşürücü sisteminin devreye girmemesi nedeniyle hızın gereken seviyeye düşmemesi sonucu kazanın meydana geldiği kanaatine varılmıştır.





TCDD yetkilileri tarafından “Bütün trenlerimizde güvenlik ve emniyet açısından hiçbir zafiyet söz konusu değildir” açıklaması yapılmasından birkaç gün sonra yaşanan kazanın tek sevindirici yanı can kaybı yaşanmamasıdır. Ancak bu arada kurumsal ciddiyet ve projenin inandırıcılığı yerle bir olmuştur.

Henüz tamamlanmayan bir projenin her kısmını hallolmuş gibi gösteren ve seçim malzemesi haline getiren iktidar, Ulaştırma Bakanının *"Hızlı hattan normal hatta geçerken 1-2 vagon raydan çıktı. Ciddi bir konu değil"* yanıtıyla meseleye ne kadar gayri ciddi baktığını göstermiştir.



“Hızlı/hızlandırılmış” veya “yüksek hızlı tren” arayışları bu ortamda, birçok zafiyetin ortasında önemli sorunlar yaratmıştır ve yaratmaya da adaydır. Pamukova faciası bunun yalnızca bir ilk göstergesidir.

Bir dizi başka temel unsur yanında mevcut durumda “hızlandırılmış tren” ve “yüksek hızlı tren” birçok yanlış ile malul kılınmıştır. Şöyle ki:

- Proje, makro ulaştırma projeleri ile entegre edilmeden yürütülmektedir. Aynı şekilde Boğaz Tüp Geçit–Marmaray projesi ile de entegre edilmemiştir.
- Mevcut proje ile son derece gerekli olan ve kamuoyunda Ankara–İstanbul Rehabilitasyon Projesi olarak bilinen “Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi” tasfiye edilmiştir.
- Mevcut güzergâhtan daha kısa olan Ayaş tüneli inşaatı da bu arada atıl bırakılmıştır. Yolcuların büyük bir çoğunluğunun Ankara ve İs-

tanbul merkezli seyahat yapacakları düşünülürse, Sürat Demiryolu Projesi'ne göre 160 km uzun olan Yüksek Hızlı Tren hattı yolculuk süresini ve diğer maliyetleri artıracaktır.

- Türkiye tamamlanmayan, başarılmayan, atıl bırakılan proje maliyetlerinin faturasını ödemeye mahkûm kılınmıştır. Mevcut projenin astarı yüzünden pahalıya gelmiştir/gelecektir.
- Hız km/saatlerinde altyapı unsuru gözetilmeksizin birbirleriyle ve proje bütünlüğü olmayan uyumsuz km/saat artırımları yapılmıştır. Demiryollarında rehabilitasyon yöntemiyle hızın 160 km/saat olarak belirlenmesiyle başlayan projeler dizini hızın 200 km/saat daha sonra 250 km/saate çıkarılması ile devam etmiş, bütün bu değişikliklerin inşaatların başlamasından sonra ve ön çalışmadan yoksun bir şekilde yapılması projenin tutarlılığını gölgelemiştir.
- Hattın hangi hıza göre projelendirildiği ve inşa edildiği, hat üzerindeki maksimum ve minimum hızlar ile işletme hızı belirsizleştirilerek, “imaj oyunları”na açık bir durum yaratılmıştır.
- İhaleyi alan firmanın tatbikat projeleri hazırlama yükümlülüğü yerine getirilmeden inşaata başlanmıştır.
- Bu hat üzerinde ciddi bir yük taşımacılığı yapılamayacak bir durum yaratılmıştır. Bu yük taşımacılığının önemli oranda tasfiyesi anlamına gelecektir.
- Diğer yüksek hızlı tren projelerinin uygulamaya geçmesi ve öngörülen yolcu sayısına denk düşen bir talep artışının yaşanması durumunda teknik ve işletmeye dair yaşanacak kapasite sorununun nasıl çözüleceğine dair bir öngörü mevcut değildir.
- Tanıtım amacıyla fiyatlar her ne kadar düşük tutulmaya çalışılsa da orta ve uzun dönemde rekabet yasalarına tabiyet ile demiryollarının ucuz ve yaygın kullanımı tarihe karışacaktır.
- Ülkemizin bilimsel, mesleki birikimi ile uluslararası deneyimler devre dışı bırakılmıştır.

Oysa ulaştırma sistemlerine yapılacak yatırımlar makro planlamaları gerektirir. Ancak bugün, Odamız, ilgili sendikalar, bilim insanları ve üniversitelerin yıllardır dile getirdikleri gibi bir “Ulaşım Ana Planı”nın bulunmaması temel bir eksiklik oluşturmaktadır. Ayrıca 58. Hükümetten itibaren hükümet programlarında demiryollarına göreli bir ağırlık verildiği, 2003 sonrasının adeta ‘demiryollarının altın çağı’ ilan edilmeye çalışıldığı dikkat çekmektedir. Ancak ilgili Kanunlar ve TCDD’nin kurumsal yapısı ve taşınmazları üzerindeki tasarruflar göz önünde bulundurulduğunda Yüksek Hızlı Tren Projesi’nin, projelerde açıkça belirtildiği üzere, “*demiryollarına özel sektör dinamizmi katmak*”, “*demiryollarını rekabetçi bir tarzla yeniden yapılandırmak*” gibi amaçlara yönelik olduğu açıktır. Bu stratejinin demiryolu çalışanları, kamu hizmetlerinin yürütülüşü ve toplumun geneli açısından olumlu sonuçlar üretmeyeceği açıktır.

Aynı Pamukova’da olduğu gibi YHT’ye ilişkin izlenen imaj politikasının bir sonucu olarak gelişen ve 13 Aralık 2018 tarihinde Ankara-Konya seferi için hareket ederken Ankara’da meydana gelen YHT kazasında Yenimahalle Çiftlik’te bulunan Marşandiz istasyonunda aynı hat üzerinde bulunan ve yol kontrolünden dönen kılavuz lokomotif ile YHT’nin çarpışması sonucu 3’ü makinist 9 kişi hayatını kaybetmiştir. Odamızın aynı gün yaptığı açıklamada, hatlardaki trafiği yönlendiren sinyalizasyon, elektrifikasyon yatırımlarının ihmal edilmesine dikkat çekilirken, toplu ölümlere de yol açan “kazaların” çoğunun mühendislik bilimlerinin gereklerinin yerine getirilmemesi, teknik ve altyapı eksikleri, teknik mükemmellik yaklaşımı terk edilmesi, zemin etüdü çalışmalarının yapılmayıp, bakım-onarım, yenileme çalışmalarının yetersizliği, personel yapısındaki nitelik düşüşü ve sayısal azalma nedeniyle yaşanmakta olduğunun altı çizilmiştir.

Diğer yandan 18 Haziran 2019 tarihinde İstanbul-Ankara hattında yüksek hızlı trenin seferi sırasında Arifiye’deki bir menfezde rayların altının yağışlar nedeniyle boşaldığının makinistlerce görülmesi üzerine trenin durdurulması vakası da gösteriyor ki, yapılan yeni hızlı tren hatlarında da sorunlar bulunmakta ve saptanan sorunlar ciddiyetle ele alınmamaktadır. Zira basına da yansıdığı üzere, söz konusu hat üzerine, 2018 yılı Ekim ayında TCDD Köprü Şefliği tarafından hazırlanan Senelik Umumi Muayene Raporuna göre menfez hatalı inşa edilmiştir ve oluşan kot farkı demiryolundan yüksektir.

Bu koşullarda Odamız gerek “yüksek hızlı tren” uygulamasını gerekse diğer hatlardaki durumu kaygı ile izlemektedir. Odamız “sürat demiryolu” kapsamlı

“hızlı treni” uygun bulmakta, mevcut durumu ise yolcu ve yük taşımacılığında yaratacağı gerileme, demiryollarının tasfiyesinde üstlendiği rol, yeni hatlara dayandırılmaması ve altyapı eksikliği itibarıyla doğru bulmamaktadır. Şu an gündemde bulunan ve belli bir bölümü faaliyete geçen “yüksek hızlı tren”in “imaj” uğruna gündeme getirilmesi, proje bütünlüğü olmaması, altyapı çalışmalarının eksikliği ve bilimsel-teknik uyarıların gözetilmemesi, sorunların başında gelmektedir. Bu durumun, güçlendirilmesi gereken demiryolu ulaşımına prestij kaybı yaşatması ve ekonomik kayıplara yol açması söz konusudur.

### İşletmeye Alınan ve Halen Yapımı Devam Eden YHT Hatları

Ayrıca 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’de durum değişmemiştir. Söz konusu 888 km’nin 872 km’si anahatlardan, 16 km’si de istasyon yollarından oluşmaktadır. 2016 yılında 1.213 km olan yüksek hızlı tren hat toplamının 1.181 km’si anahatlardan, 32 km’si istasyon yollarından oluşmaktadır. 2017 yılına gelindiğinde ise, toplam yüksek hızlı tren hat toplamı 1.213 km, anahat toplamı ise 594 km’dir.

Hatlar	Hat Uzunluğu (km)	Durumu
Ankara – İstanbul	513	İşletmeye alındı(2009)
Ankara (Polatlı) - Konya	212	İşletmeye alındı(2011)
Eskişehir –İstanbul (Pendik)	298	İşletmeye alındı(2014)
Ankara - Sivas	405	Yapımı devam ediyor
Ankara – İzmir (Polatlı-İzmir) Menemen-Manisa Dahil	624	Yapımı devam ediyor
Bursa - Osmaneli	106	Yapımı devam ediyor
Ankara – Kayseri (Kayseri-Yerköy)	142	Proje ve İhale aşamasında

Kaynak: TCDD Sektör Raporu, 2017

### **“Hızlı Demiryolu” ve “Hızlı Tren Hatları” Projeleri**

Yüksek Hızlı Tren dışında iki ayrı projeksiyon daha söz konusudur. İlki “Hızlı Demiryolu Projeleri”, diğeri “Hızlı Tren Hatları” şeklindedir. Ulaştırma ve Alt-yapı Bakanlığı’nın “*Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018*” başlıklı dokümanında “*YHT dışında Hızlı Demiryolu Projeleri*” olarak şu hatların yapımının düşünüldüğü belirtilmektedir:

- Bursa-Bilecik Hızlı Demiryolu Projesi
- Konya Karaman Hızlı Demiryolu Projesi
- Karaman-Niğde(Ulukışla)-Mersin(Yenice) Hızlı Demiryolu Projesi
- Mersin-Adana Hızlı Demiryolu Projesi
- Adana-Osmaniye-Gaziantep Hızlı Demiryolu Projesi
- Sivas-Erzincan Hızlı Demiryolu Projesi
- Müşitpınar-Şanlıurfa Hızlı Demiryolu Projesi
- Nusaybin-Habur Hızlı Demiryolu Projesi

Yine aynı belgede yapımı devam eden “Hızlı Tren Hatları” olarak da

- Antalya-Eskişehir Hızlı Tren Hattı
- Antalya-Kayseri Hızlı Tren Hattı
- Samsun-Çorum-Kırıkkale Hızlı Tren Hattı
- Kırıkkale(Delice)-Kırşehir-Aksaray-Niğde(Ulukışla) Hızlı Tren Hattı
- Gebze-Sabiha Gökçen Havalimanı-Yavuz Sultan Selim Köprüsü-3. Havalimanı-Halkalı Hızlı Tren Hattı.
- Erzincan-Erzurum-Kars Hızlı Tren Hattı.

Bu hatların yapımı olumludur. Diğeri yandan aynı dokümanda 2023 yılı hedefi olarak 12.915 km’si yüksek hızlı ve hızlı tren hattı; 12.115 km’si konvansiyonel

hat olmak üzere toplam 25.030 km hatta; 2023-2035 hedefi olarak da 31.000 km'ye ulaşılacağı belirtilmektedir. Fakat belirlenen bu hedeflerin; mevcut iktidarın 17 yıllık demiryolu yapım, bakım, hat yenileme ve elektrifikasyon, sinyalizasyon pratiği gözetildiğinde hiç de gerçekçi olmadığını söylemek mümkündür.

## **8. DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASININ BAZI UNSURLARI**

Demiryolu ulaşımı hat kapasitesi, arazi işgali, yapım maliyeti, kullanım ömrü, enerji tüketimi, petrole bağlı olmaması, çevre dostu olmasının yanında en güvenli ulaşım aracı olarak önem taşımaktadır. Bugün dünyada yük ve yolcu taşımacılığında ulaşım mod'ları içerisinde toplu taşımacılık; daha hızlı, daha konforlu ve herşeyden önemlisi daha güvenli hale gelmektedir. Seyahat talebi bulunan insanlar "Bir yerden başka bir yere hızlı, konforlu, emniyetli ve en kısa sürede nasıl giderim" zamanın akışını kontrol edemedikleri için zamandan tasarruf etmek istememektedirler. Bu nedenle 19 ve 20. yüzyıllarda kanıtlanmış önemin yanı sıra 21. yüzyılın taşıma sistemi olarak da tercih ve kabul edilmektedir.

Bugün dünyada kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu ve boru hatları ile yapılan taşımacılığın birlikte değerlendirildiği, taşımacılıkta oluşan taleplerin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ve öncelikle toplu taşımacılığı birincil kılan ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir. Ülkemizde ise yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan yatırım politikaları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Demiryolları yatırımları ekonomik kalkınmanın yanı sıra bilimsel, sosyal ve kültürel gelişme ile bütünleşmeyi sağlamak adına önemini artırmaktadır. Demiryolu geçtiği her yerleşim yerini modern hayatla tanıştırmaktadır. İnsanlara kamu hizmetlerinin ulaştırılması, o hizmetlerden yararlanması insanların yaşam kalitesinde olumlu etki yapacaktır.

Ulaştırma hizmetlerinin ihtiyacı; en az maliyetle hangi ulaşım türü kullanarak gerçekleştirilebileceğinin tesbiti için maliyetlere, yapım, bakım-onarım işletme maliyetlerinin yanı sıra ulaştırma türlerinin sebep olduğu sosyal ve çevresel maliyetlerinin de dahil edilmesi gerekmektedir. Dünyada en çok kullanılan mod olan karayolu ulaştırmasına atfedilen önemin tek başına bir anlam ifade etmediği son 30 yıllık süreçte kavranmıştır.

Avrupa Konseyi'nin 1994 yılı Aralık ayında Essen de yaptığı toplantıda onayladığı öncelikli ulaşım projeleri için toplam 91 milyar ECU (112 milyar dolar) tutarındaki yatırımın %80'i demiryolu yatırıma, %9'u karayolu-demiryolu bağlantılarına, proje toplam tutarının ancak %11'i yeni karayolu yapımına ayrılmıştır. Kısacası Avrupa Birliği karayolu taşımacılığına alternatif geliştirilmesini hedeflemiştir. Demiryolu altyapı teknolojileri sürekli yenilenerek hızlı tren sistemleri kurulmuş ve demiryolları diğer ulaşım sistemleri ile (özellikle havayolu) rekabet eder hale gelmiştir. 112 milyar dolarlık bu proje, Avrupa yüksek hız tren şebekesinin omurgasını oluşturacak şekilde hazırlanmıştır.

Bizde ise durum tam tersinedir. Ulaştırma politikalarında Kombine ve Toplu Taşımacılık ve demiryolu ile denizyoluna ağırlık tanınması öncelikli merkezi politikalar olması gerekirken, karayolu taşımacılığı ana ulaşım politikası ve sektörü haline gelmiştir.

### **Enerjinin Verimli Kullanımında Demiryollarının Avantajı**

Ulaşım ve demiryolu politikalarının enerji verimliliği ile de doğrudan bağı bulunmaktadır.

Ülkemiz dışarıdan aldığı petrole çok büyük paralar ödemektedir. Toplam enerji tüketiminde ulaştırmanın önemi büyüktür. Özellikle endüstrileşme sürecinde olan ekonomilerde enerji ve ulaşımın ucuz ve kolay sağlanması hedeflenmektedir. Taşımacılıkta da esas olan; belirli bir yükü, belirli bir mesafeye belli koşullarda ama en az enerjiyi tüketerek taşımaktır.

Diğer yandan karayolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının %82'sini tüketmesine karşın demiryollarının enerji tüketimindeki payı %2'dir. Yalnızca bu veri bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

Bugün için elektrik enerjisinden faydalanarak ulaşım yapılabilecek tek sistem demiryolu sistemidir. Ülkemizde yapılan en büyük yanlışlıklardan biri; demiryolu ulaşım sisteminin 1970'li yıllarda dizelizasyona geçirilmesi olmuştur. Oysa buharlı çekimden doğrudan elektrikli çekime geçiş mümkün iken Türkiye, elektrifikasyona harcayacağı kaynağın birkaç mislini dizelizasyon özelliği nedeniyle akaryakıt, yedek parça, tamir ve bakım giderleri ile eğitim ve atölye giderleri için harcamıştır. Oysa ülkemiz demiryollarında kullanılacak elektrik enerjisini kendisi üretip satmaktadır.

Aşağıdaki söz konusu ulaşım modları için verilen birim enerji tüketim değerlerinin dikkatle değerlendirilmesi gerekmektedir.



**Birim Nakliyat Başına Enerji Tüketimleri**

		<b>Yolcu Taşımacılığı (kcal/ kişi-km)</b>	<b>Yük Taşımacılığı (kcal/ ton-km)</b>
<b>Karayolu</b>	Otomobil	567	-
	Otobüs	155	-
	Kamyon	-	921
<b>Demiryolu</b>		48	61
<b>Denizyolu</b>		20	25
<b>Havayolu</b>		100	-

Tabloda verilen değerlere bakıldığında çok önemli sonuçlar ortaya çıkmaktadır:

Karayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığındaki birim enerji tüketimleri diğer ulaşım alternatiflerine göre çok daha yüksektir. Dolayısıyla ulaşım sektöründeki enerji yoğunluğunun düşürülmesi, enerji verimliliğinin artırılması ve emisyonun azaltılmasına yönelik çalışmaların başında özellikle demiryolu ve denizyolu ulaşımının yaygınlaştırılması gerektiği açıkça görülmektedir.

AB ülkeleriyle karşılaştırıldığında da, ülkemizdeki karayolu taşımacılığının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının son derece yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bugün AB dış ticaretinin % 90'ı denizyolu, iç ticaretinin de % 90'ı demiryolu ile yapılmaktadır. Aynı şekilde ABD'de yük taşımacılığının % 40 olması da çok düşündürücüdür. Bunlar çok önemli göstergelerdir.

Diğer yandan büyümeye bağlı olarak yatırım ihtiyaçları göz önüne alındığında, saatte tek yönde 60 bin yolcu taşımak için 12 şeritli otoyol gerekirken, aynı miktardaki yolcu için çift hatlı bir demiryolu ile taşımak mümkündür. Yukarıda belirtilen talebi karşılayacak otoyolun km maliyeti yaklaşık 46 milyon dolar iken çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demiryolunun maliyeti sadece yaklaşık 8 milyon dolardır.

### Demiryollarında Güvenlik Unsuru Yüksek

Karayolu taşımacılığı lehine uygulanan yanlış politikalar; kent içi ve kentler arası ulaşımında yolcu ve yük güvenliği alanlarında ciddi sorunlar yaratmıştır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte, trilyonlarca liralık maddi hasar meydana gelmektedir.

Demiryollarının raya bağlı olması ve iklim koşullarından (kar, don, sis, yağmur vb.) karayoluna göre daha az etkilenmesi güvenlik, konfor ve rahatlığı artırmaktadır. Ulaştırmanın güvenli olması onun tehlikesiz ve risksiz olması demektir.

Uluslararası Demiryolları Birliği istatistiklerine göre bir milyar yolcu/km başına kazalarda ölen yolcu sayısı demiryolları ve havayolunda 1 kişi, karayollarında ise 30 kişidir. Yine Avrupa’da yapılan diğer bir araştırmaya göre; ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demiryollarında 17 iken karayollarında 140’tır. Yaralanma riski de demiryollarında 41 iken karayollarında 8500-10.000’dir.

Karayolu–demiryolu istatistikleri bu verileri fazlasıyla doğrulamaktadır. Örneğin 2016 yılı içinde gerçekleşen demiryolu ve karayolu kazalarındaki ölü ve yaralı sayısı karşılaştırması şöyledir:

#### Demiryolu ve Karayolu Kaza, Ölüm ve Yaralı Sayıları (2016)

AKTİF KAZA DURUMU		PASİF ÖLME/YARALANMA DURUMU	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
120	1.182.491	81 Ölü	7.300 Ölü
		72 Yaralı	303.812 Yaralı

*Kaynak: EGM ve TCDD İstatistikleri*

Görüldüğü üzere, 2016 yılı itibarıyla demiryolu kazaları karayolu kazalarının on binde 1’i; ölü sayısı yüzde 1,1’i; yaralı sayısı ise on binde 2’si oranındadır.

### **Demiryollarının Çevre Kirliliği, Arazi Kullanımı, Maliyetler ve Gürültü Unsurları Açısından Avantajları**

Karayolu araçlarından çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. Demiryollarının arazi ve su kirlenmesindeki payı ise azdır.

Bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı miktarda karbondioksit otobüsle 12 km'de, otomobil ve uçakla ise 7 km'de yayılmaktadır.

Aynı kapasitede taşımacılık için demiryolları karayolları ve denizyollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Demiryolu yapım maliyeti de karayoluna göre daha ucuzdur. 1 km Otobanın yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

Bu faktörler ülkemizde ulaşım hizmetlerinin belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomiklik kriterleriyle ele alınmadığını göstermektedir. Bu nedenle oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL'yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır.

Yapılan araştırmalarda karayollarındaki gürültü şiddetinin 72–92 desibel arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıkmaktadır.

Havayollarında bu gürültü şiddeti 103–106 desibeldir. Buna karşı saatte 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65–75 desibel arasındadır. Japonya, Fransa ve Rusya'da kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel arasında değişmektedir. İnsan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırının en fazla 90 desibel olduğu göz önüne alındığında demiryollarının önemi daha da artmaktadır.

## 9. DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASI İÇİN ÖNERİLER

*“Altyapı yetersizliği ve standardının düşük kalması, demiryolu altyapı ve üstyapı teknolojisinin yenilenememesi ve teknik gelişiminin sağlanamaması, teknik personel yetersizliği ve mesleki teknik eğitim yetersizliği, demiryolu projelerine uzun yıllar yeterli ödeneklerin ayrılamaması ve yapım sürelerinin uzun olması ve hava şartları nedeniyle yapım kalitelerini olumsuz yönde etkilemesi, işletme hizmet kalitesinin düşük kalması”* gibi etkenler bizzat Ulaştırma Bakanlığı'nın saptamaları arasındadır. Ancak izlenen politikalar aksi yöndedir. Bu nedenle Oda Raporumuz, aşağıdaki köktenci çözüm önerilerini kamuoyunun dikkatine sunmaktadır.

Güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının lokomotifini olan ulaşım türlerinden demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Karayolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef ve amaç olmalıdır.

Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir.

Aşağıdaki değerlendirme ve öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Mutlaka ciddi bir “Ulaştırma Ana Planı” yapılmalı, geçmişte yapılan çalışmalar bu amaçla değerlendirilmelidir. Bu planın uzun, orta ve kısa erimli hedefleri ve stratejisi olmalıdır.
- Bu plan kapsamında, demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları; karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu entegrasyonlu Kombine Taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık), bir başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesi ekseninde oluşturulmalıdır.
- Bütün ulaşım türlerinin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye ve olanaklara sahip yükleme,

boşaltma ve aktarma terminallerinin oluşturulması gereklidir. Bunların verimli şekilde kullanılabilmesi ve işlemlerin hızlandırılabilmesi için sektör içinde elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.

- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılık oranları planlı olarak artırılmalıdır.
- Ulaştırma sektörünün bütünü ve demiryolları altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlarına yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile üçüncü şahıslara devri durdurulmalıdır.
- Gerekli olan altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda “sürat demiryolu” projelerine yönelinmeli; 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.
- Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, Ankara–İstanbul hattı ile Marmaray olarak da anılan Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı ve Boğaz Tüp Geçidi yalnızca raylı sistem projesi olarak sürdürülmelidir. Kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.
- Büyükşehir ve sanayi merkezleri, çağdaş standartlara uygun demiryolları ve mevcut limanlar yoluyla birbirlerine bağlanmalıdır. Edirne’den Doğu illerine dek bir ana eksen oluşturulmalı, Bursa, Antalya, Trabzon bu ana hatta bağlanmalı; diğer yandan Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Zonguldak, Samsun gibi sanayi kentleri birbirlerine bağlanmalıdır. Büyük bir proje olan GAP’ın demiryolu projeksiyonlarına katılması sağlanmalı; Birecik–Nusaybin–Habur, Kurtalan–Irak sınırı, Palu–Diyarbakır projeleri yaşama geçirilip hat yapımına başlanmalıdır.
- “Demiryolu, demiryolcu, yolcu ve yük güvenliği” bir bütün olarak düşünülmelidir.
- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlayan ulusal bir politika içinde sürdürülmesi esas alınmalıdır.
- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demiryolu ve denizyolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması ve ulaşım sektöründeki petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Ulaşım, ta-

şıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir.

- Demiryoluna göre 2 misli, hızlı su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen karayoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar durdurulmalı, özellikle can ve mal güvenliğini tehdit eden ve “Duble Yol” denilen standart dışı bölünmüş yollar yatırımları ivedilikle gözden geçirilmeli, ağırlık demiryollarına verilmelidir.
- Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demiryolu hatlarına öncelik verilmeli, bunların süratle çoğaltılması, yenilenmesi ve etkin kullanılmasına yönelik yatırım hamleleri başlatılmalıdır.
- TCDD’nin araç parkı geliştirilmeli, yeni yatırım ve iyileştirme çalışmalarına ağırlık verilmelidir.
- TCDD’nin parçalanarak işlevsizleştirilmesine, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir.
- Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Taslakları geri çekilmelidir.
- Uluslararası güçlerin dayatmalarıyla uygulanan “TCDD’nin yeniden yapılandırılması programı”nın yerine kamu, ülke ve toplum çıkarlarını gözeten yeni bir yeniden yapılandırma programı uygulanmalı, bu yapılanmada çalışanların da söz ve karar sahibi olması sağlanmalıdır.
- TCDD’nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi uygulaması terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.
- Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisleri yeniden işlevli kılınmalıdır.
- 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’nin personel açığı siyasi değil mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; “performansa göre ücret”, “toplam kalite yönetimi” vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.

- TCDD nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, daha önce TCDD bünyesinde olup kapatılan Meslek Liseleri yeniden açılmalıdır. Bunun için;
  - Üniversitelerde Raylı Sistemler Mühendislik Fakülteleri ivedilikle kurulmalı ve yaygınlaştırılmalıdır.
  - Sanayi sektöründe raylı sistem araçlarının üretim teknolojisinin geliştirilmesi için, AR-GE ve İnovasyon (yenilikçilik) çalışmaları ve teknoparklar devlet tarafından daha fazla desteklenmelidir.
  - AR-GE çalışmalarına Ulusal gelirden ayrılan payın kalkınma ve sanayileşme için eşik değer olan % 2'ye ivedilikle çıkarılmalıdır.
  - Uzman kuruluşlar, ilgili üniversitelerin ve sanayinin kaynaklarını, ekonomik güçlerini ve teknik birikimlerini birleştirerek ortak çalışma yürütmelilerdir.
- Demiryolu modlardaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalıdır.
- Demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.
- Ulaşımında güvenlik problemlerini azaltmak ve artan trafik talebini daraltmak için kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, kent-sel ve kentler arası ulaşımında toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmeli, kentlerde özellikle tramvay ve metro yaygınlaştırılmalıdır.
- Yolculuk alışkanlıklarının değiştirilmesine yönelik programlar hazırlanmalıdır.
- Başta demir cevheri, kömür olmak üzere kamu yüklerinin taşınmasında, uygun yüklerin demiryolu aracılığıyla taşınması benimsenmelidir.
- Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odaları, bilim insanları ve üniversiteler ile bu konularda faaliyet gösteren meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı ve karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.
- Ülkemizin yalnızca ithal ettiği teknoloji ile üretim yapan bir ülke konumundan öteye geçerek, aynı zamanda tasarım yapan, ileri teknoloji ürünleri

retme yeteneğine sahip, istihdam odaklı bir kalkınma modeline ivedilikle yönelinmelidir.

- Ülkemizin kaynakları, yetişmiş insan gücü, yaratıcı yeteneğimiz ve teknolojiyi kullanma potansiyeli gelişmiş ülkelerin çok gerisinde değildir. Karar vericiler, bu büyük potansiyeli doğru değerlendirme iradesini ve yeteneğini ortaya koymalı ve ivedilikle hayata geçirmelidir.



## KAYNAKÇA

2. Ulusal Demiryolu Kongresi, TCDD, Ankara, 15–17 Aralık 1997.
- 2007–2011 Stratejik Plan, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.
- 2008 Yılı Programı, Ankara, Ekim 2007.
- 2009 Yılı Programı, DPT, Ankara.
- 2009–2013 Stratejik Plan, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara.
- 2010 Yılı Programı, DPT, Ankara.
- 2012 Yılı Programı, DPT, Ankara.
- 2018 Yılı Programı, SBB, Ankara
- 2018 Yılı Yatırım Programı, SBB, Ankara
- 2019 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı, SBB, Ankara
- 2019 Yılı Yatırım Programı, SBB, Ankara
50. Hükümet Programının Ekonomi, Sanayi, KOBİ, AR-GE, Enerji, Ulaşım, İş Sağlığı ve Güvenliği Bölümlerinin Değerlendirilmesi Oda Raporu, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2007.
7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
9. Ulaştırma Şurası, Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 8–10 Haziran 1998.
- Anahat Yolcu Treni Tehir Raporu, BTS, Ankara, Eylül 2009.
- Ankara–İstanbul Hızlı Tren Maceramız, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 2006.
- ARI Yunus, Ülkemiz Demiryolu Sistemi ve Hızlı Tren Uygulamaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası.
- AYDIN Gökçe, Bozulmasından Korkulan Yol mu Yoksa YHT'nin Karizması mı?, [www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com), Mayıs 2009.
- Beş Yıllık Kalkınma Planları Özel İhtisas Komisyon Raporları, DPT, Ankara.
- Birleşik Taşımacılık Sendikası Basın Açıklamaları.
- Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006, İstanbul.
- ÇETİNKAYA Coşkun, “Ankara–İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 2006.
- DEMİRKOL Yavuz, Türkiye’de Demiryolu Ulaşım Politikaları, Birleşik Taşımacılık

Sendikası.

Demiryolu Sektör Raporu 2008, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2009, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2010, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2011, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2012, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2013, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2014, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2015, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2016, TCDD, Ankara.

Demiryolu Sektör Raporu 2017, TCDD, Ankara.

Demiryolumuzu İstiyoruz, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Yayını, İstanbul, 2005.

DENGİZ Berna, KUTAY Fevzi, “Türkiye’de ve Avrupa Ülkelerinde Demiryolları”.

DİE ve TÜİK İstatistik Yıllıkları, Ankara.

Dünyada ve Türkiye’de Enerji Verimliliği Oda Raporu, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2008.

EREL Aydın, “Raylı Sistem Mühendisliğinde Yetkinlik Ölçütleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.

EREL Aydın, “Yüksek Hızlı Demiryollarında Altyapının Önemi ve Tasarım İlkeleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.

EVREN Güngör, ÖGÜT Kemal Selçuk, “Türkiye Demiryolları için Gelişme Stratejileri”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 13-16 Aralık 2006.

Hızlı Tren Hakkında Herşey, TCDD, Ankara, 2009.

Hızlı Treni Sevmeyen de Çıktı, ANKA Haber Ajansı Haberi, 14 Mart 2009.

I., II., III., IV., V., VI., VII., VIII., IX. Beş Yıllık Kalkınma Planları, DPT Yayın ve Temsil Daire Başkanlığı, Ankara.

II. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, Mayıs 1999.

III. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 18–21 Mayıs 2001.

Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı

- Avantajlar, Ulaştırma Bakanlığı, 2014, Ankara.
- KOCABIYIK İshak, ŞİRVAN N. Şamil, ÇELİK Ömer, “Raylı Taşımacılıkta Yeni Yönelim: Hızlı Tren”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
- MERDOL Arif, “İMO Ankara Şubesi Haber Bülteni, Rapor” Ankara, Eylül 1991.
- MMO Eskişehir Şube 13.11.2009 Tarihli YHT Kaza Raporu.
- Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), TC Kalkınma Bakanlığı, Ankara.
- ORAL Murat, KOCABIYIK İshak, ÇETİNKAYA Coşkun, Demiryolu Sistemimizin Durumu, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildirisi, 2008.
- ÖNCÜ Erhan, “Hızlı Tren Sürat Demiryoluna Karşı”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
- Railway Safety Performance in the European Union, European Railway Agency, 2011.
- SARIASLAN Ümit, “Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine”, Ankara, Temmuz 2007.
- ŞAT, Enver, “Yaşadıkça”, Evrensel Gazetesi, 13 Mart 2007.
- TCDD 1923-2005, Ankara.
- TCDD de Sordu; Demiryolu Ne Zaman Kapatılacak-I?, www.kentvedemiryolu.com, Ocak 2009.
- TCDD de Sordu; Demiryolu Ne Zaman Kapatılacak-II?, www.kentvedemiryolu.com, Ocak 2009.
- TCDD İstatistik Yılığ 2001–2005, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2004–2008, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2009–2013, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2010–2014, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2011–2015, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2012–2016, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2013–2017, Ankara.
- TCDD İstatistik Yılığ 2006-2010, Ankara.
- TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “A” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Şubat 2005.
- TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “B” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada– IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Mart 2005.

TCDD Taşımacılık Faaliyet Raporu, 2017, Ankara

TCDD Taşımacılık Faaliyet Raporu, 2017, Ankara.

TCDD'nin Yeniden Yapılandırılması Reform mu, Tasfiye mi? Yönlendirme Komite Toplantısı, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 9 Aralık 2003.

Tren Kazalarında Avrupa Birliği'ne Göre 9,3 Kat Daha Fazla Ölüyoruz, Türk Tabipleri Birliği, Aralık 2018 Ankara.

Türkiye Demiryollarının Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Nisan 2010.

Türkiye'de Ulaştırma Politikaları ve Genel Çıkar Hizmetleri Açısından Sorunları, Genel Çıkar Hizmetleri Konferansı 2004, Birleşik Taşımacılık Sendikası.

Ulaşan ve Erişen Türkiye 2018, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kasım 2018 Ankara,

Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporu Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2008.

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1, 2, 3. Rapor, İTÜ, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2004, 2005.

Ulaştırmada 50. Yıl, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara.

Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, TÜBİTAK, Ankara, 2003.

[www.korhaber.com](http://www.korhaber.com).

[www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr).

[www.ulastirmasurasi.org](http://www.ulastirmasurasi.org).

Yeni Ekonomi Programı (Orta Vadeli Programı) 2019-2021

Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatlar Raporu, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Mart 2010.