

# “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği” Raporu Açıklandı



Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, ulaştırmanın önemini, geçmişten günümüze ülkemiz demiryollarındaki somut durumu, “hızlandırılmış tren”in öyküsünü, sorunlar ve doğru bir demiryolu politikası için önerileri içeren Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporunu kamuoyunun dikkatine sunmak üzere bir basın açıklaması yaptı.

**B**ildiğimiz gibi Haydarpaşa–Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin, 22 Temmuz 2004’te Sakarya’nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu, 41 kişi ölmüş, 81 kişi de yaralanmıştı. Pamukova faciası, “hızlandırılmış tren”in, 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 hâl aldığı göstermektedir. Pamukova faciasından sonra, “hızlandırılmış tren” ve demiryolu politikaları kamuoyu nezdinde daha sık tartışılır olmuştur.

1950’li yıllardan sonra, ülkemizde karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının uygulanması sonucu, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığında olağan dışı gerilemeler yaşanmış, demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir. 1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, bugün

yolcuda yüzde 1,80’e, yükte 4,80’e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 19’dan yüzde 82,84’e, yolcuda ise yüzde 90’a yükselmiştir. Uluslararası istatistiklere göre Türkiye, 21 Avrupa ülkesi arasında demiryolu ile yolcu taşımada yüzde 2,3 ile yük taşımada yüzde 4,4 ile sondan ikinci sıradadır. Bu durumun başlıca nedeni kaynaklarını karayolları üzerinden uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken ulaşım politikalarıdır.

Son günlerde ise TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) nin özelleştirilmesi konusu yeniden gündemdedir ve yine aceleci kararlarla bu süreç tamamlanmak üzeredir. Bugüne kadar devlet denetiminde olan ve tek elden yürütülen demiryolu işletmeciliği, alt yapı çalışmaları tamamlanan 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname’nin kabulüyle, özel şirketlerin ve taşeron şirketlerin eline teslim edilmeye çalışılmakta ve TCDD’nin tasfiyesi amaçlanmaktadır. Böylece demiryolu hizmeti, kamu hizmeti vasfından çıkartılarak sadece parası olanın kullanabileceği daha pahalı bir “meta” haline dönüşecek ve

kamusal denetim ortadan kaldırılacaktır.

Bu süreç kuşkusuz kamusal bir hak olan ulaşım hakkımızın elimizden alınma sürecinin son halkasıdır. Karayolu ve havayolundan sonra bu kez demiryolunun ticarileştirilmesi ve piyasaya açılmasıyla bu süreç tamamlanmak istenmektedir. Karayolu ulaşımı dışında, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımalarının hak ettiği düzeye ulaşması ve ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef olmalıdır.

Türkiye’nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu”nda detaylarıyla açıkladığımız ve aşağıda kısaca özetlediğimiz görüş 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 Plan”lar hazırlanmalıdır.

- 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.
- 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.
- 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, taşıma 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 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 gözeterek yeni bir yeniden yapılandırma programı uygulanmalı, bu yapılandırma çalışmaları da söz ve karar sahibi olması sağlanmalıdır.
- 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.
- 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, kentsel ve kentler arası ulaşımında toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmeli, kentlerde özellikle tramvay ve metro yaygınlaştırılmalıdır.
- 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.

**Ali Ekber ÇAKAR**

*TMMOB Makina Mühendisleri Odası  
Yönetim Kurulu Başkanı*

