

# TİCARİ BİR DEMİRYOLU DEĞİL, GÜVENLİ VE İNSANİ BİR DEMİRYOLU İSTİYORUZ

TMMOB Ankara İl Koordinasyon Kurulu

## GİRİŞ

**P**amukova'da raydan çıkan tren ile aslında Türkiye'de sadece trenlerin değil, insan yaşamının ve güvenliğin de devrildiğini gördük. Ortada bir dizi gerçek varken bunlar inkar edildi ve iki makinist tutuklanarak cezaevine kondu. Ama iki makinist ne yazık ki demiryollarında yatırımı engelleyen, güvenlik standartlarına uymayan altyapıyı iyileştirmeyen insanlar değildi. Onlar sadece yaşamlarını sürdürmek için emeklerini satan ve o vagonlarda ölen insanlar gibi yaşamlarını kazanacakları para ile sürdüren insanlardı. Onların hiçbiri Türkiye'de karayollarına verilen değer sonucunda en büyük 50 şirket arasına girmedi. Hatta onlar bütün yolcuların güvenliği için Birleşik Taşımacılık Sendikası'nın (BTS) Nisan 2004 tarihli haber bülteni ile bütün insanları hızlandırılmış trenlerin tehlikeli olduğunu söyleyerek uyarı bir insanliyetin parçası idiler.

Bu yazıda yer alan veriler TCDD yıllık istatistikleri incelenerek hazırlanmış olup BTS'nin bu konudaki kaynaklarından faydalanılarak derlenmiştir. Ancak sonuçta bu yazı demiryollarından insanca

**Demiryolu Yapım Maliyeti Karayoluna Göre Daha Ucuzdur !**

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

faydalanmak isteyen, ucuz, güvenli bir taşıma politikası arayan ve geleceğimizin ticaret olarak görülmesine karşı çıkan TMMOB'ye bağlı odalar tarafından daha güvenli ve insancıl bir gelecek ve ulaşım amacıyla hazırlanmıştır.

## TEKNİK BİR HATA MI, YANLIŞ POLİTİKA MI?

22 Temmuz'da yaşanan tren kazası ardından suçluyu hükümet buldu ve 2 makinisti hapse attı. Bu olay hükümet açısından sadece 130 km hızla gitmek olduğu tartışması yapıldı. Böylece dünyada eşi ve benzeri olmayan hızlandırılmış tren aklanmış oluyordu.

Aslında demiryolu taşımacılığı teknik olarak en güvenilir, en ekonomik ve aynı zamanda doğal kaynaklara en az zarar veren ulaşım biçimidir. Bu gerçeklik ne kadar

**Başbakan Recep Tayyip Erdoğan:**

"Bugüne kadar on binlerce yurttaşımızı trafik canavarına kurban ettik. Bu trajedi karşısında ağıt yakmayı bırakarak çağdaş çözümler bulmalıyız"(9 Haziran 2003 hızlandırılmış trenin temel atma törenleri sırasındaki konuşması)

yatırımsız ve ihmal politikaları ile zayıflatılsa da karayolları kadar hiçbir zaman tehlikeli olmamıştır. Nitekim 38 kişinin öldüğü gün ne kadar demiryolu taşımacılığı açısından kara bir gün olsa da, karayolunda hergün bir o kadar insan ölmektedir.

Ancak TCDD verilerine baktığımızda, kurların oldukça riskli olduğu, rayların ve altyapının yenilenmediği, çeker ve vagonların teknik sınırlılıkları olduğu ve hatta demiryolu çalışanlarının sayısının ve eğitimlerinin azaltıldığını görmekteyiz.

Sonuçta yaşanan sorun teknik bir hatadan çok, devletin bugüne kadar getirdiği taşımacılık politikasının bir sonucudur.

**Tablo 1.** Demiryollarına Önem Verdiğini AKP İktidarı Söylerken, Aslında AKP Dahil Hiçbir Hükümetin Bunu Hayata Geçirmediğini Görüyoruz.

Dönem	Yapılan Demiryolu
Osmanlı:	4086 km
1923-1950	3578 km
1951-1994	788 km
1995-2003	245 km

Bu noktada demiryolu politikalarını belirleyenlerin suçsuz olduğu, ama bunu yaşamları pahasına kullanmak zorunda olan makinistlerin hapiste olduğu bir noktada politikaları belirleyen kişi ve iktidarların suçlu olduğunu düşünüyoruz. Hızlandırılmış tren projesi özelinde mevcut politikalara mesleki yaşamları pahasına itiraz eden makinist ve mühendislerin bugün ne kadar haklı olduğunu görüyoruz. Bu yüzden, göstermelik yöntemlerle teknik çözümlere karar verenler asıl sorumludur .

**Tablo 2.** Karayolu-Demiryolu Kaza İstatistiklerine Göre 2003 Yılı İçinde Gerçekleşen Demiryolları ve Karayolları Kazalarının Sayısı, Ölüm ve Yaralı Sayısı Açısından Karşılaştırması.

Kaza Sayısı		Ölü Sayısı		Yaralı Sayısı	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
556	422.302	162	2818	299	95.324

**TCDD Genel Müdürü Süleyman Karaman:**

"Tren trafiğinin 120 kilometre işlediği bir yolda, üstyapıda yapılan tamiratlar sonucunda toleranslar dahilinde 140, gerekiyorsa 160 kilometre hız yapmasında hiçbir sakınca bulunmamaktadır. Hızlı trenin hiçbir riski yok." (7.07.2004)

## DEMİRYOLLARI NEDEN EN GÜVENLİ ULAŞIM ARACIDIR?

İlk demiryolunun 1866'da yapıldığı Türkiye'de her zaman için en güvenli taşıma şekli olmuştur. 2003 yılında karayolları kazalarında 2818 insanı kaybetmişken 95.324 kişi ise yaralanmıştır. Bu kadar yüksek yatırım yapılmasına rağmen elde edilen yaşamsal sonuç korkunçtur. Yatırım yapılmayan demiryollarında ise bu sayılar oldukça düşüktür. Bu rakamlar bize aslında demiryollarının ne kadar güvenli olduğunu gösteriyor. Kaldığı demiryollarının can alıcı kazalarının nedenlerinden biride son aylarda sıklıkla medyada gördüğümüz hemzeminli geçit kazalarıdır. Yani ulaşım sisteminde ki uyumsuz yatırımlardır. Bu örnek bile demiryolu güvenliğini azaltan herşeyin devletin önceliğinden kaynaklandığını gösteriyor. Bunun dışında kaynakların güvenli ve etkin kullanımı açısından tren hatları daha az enerji kullanmakta ve daha yüksek miktarlarda taşımacılık yapmaktadır. Bu güvenli yolculuk aynı zamanda yolculukları konforlu kılmaktadır.

## NEDEN DEMİRYOLLARINA YATIRIM YAPILAMAMAKTADIR?

1950 yılında demiryollarının yük ve yolcu taşımacılığı içindeki payı oldukça yüksekti. Türkiye'de o dönemde ucuz ve sağlıklı bir ulaşım aracı olan ve devlet tarafından işletilen demiryolları yerine, pahalı ve tehlikeli olan ve özel sektör tarafından bir pazar haline gelebilecek karayolları tercih edilmeye başlandı.

**Tablo 3.** 1950-1965 Politikaları Sonucunda Demiryolu ve Karayollarının Ulaşımındaki Payları ve 2003'de Geldiği Nokta. Bu Politikaların Köklerinin Nereye Dayandığını Görebiliriz!

Yıllar	Demiryolu		Karayolu	
	Yük	Yolcu	Yük	Yolcu
1950	% 78	% 42	% 19	% 49
1965	% 32	% 12	% 47	% 87
2003	% 5.2	% 2.7	% 91.4	% 95.7

Nitekim TCDD'nin bağlı olduğu Ulaştırma Bakanlığı bütçeden 2001 yılında % 0,16 pay alırken sadece Karayolları Genel Müdürlüğüne ayrılan pay 1999'da %4,2, 2004'de % 1,5 gibi daha fazla oranlardı.

Bugün için Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarını incelediğimizde politikaların hedefinin ulaşımın karı arttırmak olduğunu görüyoruz. 2003 yılında en büyük sanayi kuruluşunun 13 tanesinin petrol, otomotiv ve lastik şirketi olması bunun en somut örneği. Daha fazla zengin şirket yaratmak için bugün güvenli ve sağlıklı bir demiryolu politikasına kaynak aktarılmamaktadır.

**Tablo 4.** İSO Verilerine Göre 2003 Yılıın En Büyük Sanayi Kuruluşları Arasında İlk 50'deki Petrol, Otomotiv ve Lastik Şirketleri. Bu Tablo Demiryollarına Yatırım Yapılmamasının Kimin Çıkarına Olduğunu Gösteriyor. Sadece Bu 13 Firmanın Karayolu Ulaşımı Sayesinde Toplam Yıllık Ciroları 14 Milyar Dolar. Herhalde İnsan Hayatı Bu Rakamdan Daha Değerli Olamaz!

Sıra	Şirket	Sıra	Şirket
1	TÜPRAŞ	29	HYUNDAI ASSAN
2	FORD.	35	BMC
4	OYAK-RENAULT	36	BRİSA BRIDGESTONE
7	TOFAŞ	42	TÜRK PIRELLİ
11	TOYOTA	43	TÜRKİYE PETROLLERİ
13	PETKİM	48	GOODYEAR
17	MERCEDES-BENZ		

*Kaza sonrası yapmış olduğumuz bir toplantıda Emekli Demiryolcuları Derneği'nden bir katılımcı bizlere 1960'lardaki projelerden bahsetti ve o dönemde Kadıköy-Kızılay projesinin hazırlandığı yılları anlattı. Bu projeye göre ip gibi bir hat ile iki kent doğrudan bağlanacak ve İstanbul'un Kadıköy semtinden yola çıkan bir yolcu Ankara'nın ortası olan Kızılay'a 3 saatte varacaktı. Ancak bu proje karayolu destekli politikalar yüzünden daha sonra rafa kaldırılmıştı.*

## TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU İŞLETMECİLİĞİ

Türk Demiryolu Tarihi, 1856 yılında başlar. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir - Aydın hattı İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda kuruldu. Cumhuriyet döneminden önce yabancı şirketler tarafından inşa edilen 4000 km.lik demiryolu Cumhuriyetin ilanından sonra milli sınırlarımız içinde kalmıştır. Cumhuriyetin ilanından sonra 25.4.1924 tarihili 504 sayılı Kanun ile "Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi", 31.5.1927 tarihli 1042 sayılı Kanunla "Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi" adını alarak Liman işletmeciliği görevini de bünyesine almıştır. 1953 yılına kadar katma bütçeli idaresi olarak devam eden idari yapı 29.7.1953 tarihinde çıkarılan 6186 sayılı kanunla "Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adını alarak KİT haline getirilmiş, daha sonra yürürlüğe giren 233 sayılı KHK ile Kamu İktisadi Kuruluşu şeklini almıştır.

### Örgütsel Yapı :

TCDD; taşımacılık hizmetlerini Genel Müdürlük bünyesinde 18 Daire Başkanlığı, taşrada ise,7 Bölge Müdürlüğü (H.Paşa, Ankara,İzmir, Sivas, Malatya, Adana,

Afyon), 7 Liman Müdürlüğü (H.paşa, İzmir, Derince, Bandırma, Mersin, İskenderun, Samsun) 3 Bağlı Ortaklık (TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ), 5 Fabrika Müdürlüğü (Ankara Demiryol Fab., Sivas ve Afyon Beton Travers Fab., B.Bey Ray Kaynak Fab., Çankırı Makas Fab.) ile birlikte Van Gölü Feribot İşletme Müdürlüğü şeklinde yürütmektedir.

## TCDD'nin Mevcut Durumu

Ülkemizde demiryolları, karayollarına paralel olarak gelişmemektedir. Ulaşım sektöründe yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu payının artırılması ve karayolu ile rekabet edebilmesi için kalkınma planları ve yatırım programı çalışmaları yapılmamaktadır. Türkiye'de ulaştırma sektörüne ilişkin bir planın olmaması temel sorunlardan biridir. Ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi ve ulaştırma modları arasında dengeli bir dağılım sağlama yönünde bir adım olarak görülen, "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" ilgili tüm kurum ve kuruluşların katılımı ile hazırlanmış ancak bu plan uygulamada hayat bulamamıştır. Karayolu ulaşım payının % 72'den % 36'ya düşürülmesini hedefleyen ve demiryoluna daha fazla yatırım yapılmasını öngören bu plan 1986 yılından sonra uygulamadan kaldırılmıştır.

Söz konusu bu planda demiryollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması ile, örneğin enerji tasarrufu sağlanabilecek, karayolu trafik kazalarında düşüş olacak dolayısı ile binlerce insanımızın yaralanmasına ve ölmesine neden olunmayacak, hava kirliliğinde çok büyük oranlarda azalma söz konusu olacaktır.

1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1959 yılına kadar gelirleri giderlerini karşılayabilen bir kurum iken bu yıldan sonra uygulanan yanlış ulaşım ve yatırım politikaları sonucunda sürekli zarar eden hale getirilmiş, ulaşım sistemi adeta tek bir sisteme dayandırılmıştır.

TCDD'de gelirin gideri karşılama oranı % 48'lere

kadar gerilemiştir. Bu doğal olarak işletme faaliyetlerine yansımakta, kaliteli ve güvenli bir işletmecilik yapılamamaktadır.

Toplam 8697 km. anahat uzunluğuna sahip demiryollarının 1752 km'si elektrikli ve 440 km'si çift hatlıdır. Sefer sayısının azaltılmasına ve tren iptallerine neden olan tek hat işletmeciliği Avrupa ülkelerinde artık tarihe karışmıştır. Anahat üzerinde 200-500 metre olan 6124 adet kurp (viraj) mevcuttur. Bunun yanı sıra dünya standartlarında eğim binde 10 iken, bizde 2176 km. uzunluğundaki yol binde 10'un üzerindedir.

Personel açısından bakıldığında, sürekli personel azaltarak, az personelle çok iş yaptırma mantığıyla hareket edilmesi nedeniyle çoğu zaman tren işletilememesi, tren iptalleri ya da seferden kaldırılması gündeme gelmektedir. Faal personel sayısının yetersizliği aşırı çalışma ile kapatılmaya çalışılmaktadır. 1959 yılında çalışan personel sayısı 66.595 iken bu rakam 200 yılında 47.212'ye 2003 yılında ise 39.023'e kadar gerilemiştir.

Gerek yol durumu gerekse çeken-çekilen araçlardaki yetersizlikler nedeniyle çağın gereklerine ayak uydurmaktan uzak bir demiryolu ile, kaliteli ve düzenli bir taşıma hizmeti veremez duruma gelen demiryollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki payı sürekli düşmektedir.

**Tablo 5. Faaliyet Dışı Giderlerin (faiz, kur farkı gibi) Toplam Giderlerde Payı. Bu Koşullarda TCDD Hizmete Değil Faiz Ödemelerine Çalışıyor!**

Yıllar	1989	1994	1999	2003
Oran	%23,4	%26,5	%26,5	%18,1

## KARAYOLLARI ÖNCELİKLİ POLİTİKALAR SONUCUNDA DEMİRYOLLARININ DURUMU

Bütün bu tartışmalardan gördüğümüz gibi karayolu öncelikli bir taşıma politikası en güvenli ve ucuz ulaşım olan demiryollarını zayıflatmıştır. Bu politikaların ana başlıkları aşağıda açıklanmıştır.

**a- Sağlıksız altyapı:**

- 2003 yılında rayların %23,68'i 30 yıldan eskidir! Yani kullanımı sağlıklı değildir.
- Normal standartlarda 60 kg/m olan ray ağırlığı kullanırken Türkiye'de en yakın ray ağırlığı 49,05 kg/m'dir! Yani standart dışıdır.
- Kurb (viraj) yarı çapı en az 2500 metre olması gerekirken Türkiye'de kurpların tamamına yakını 2000 metreden küçüktür ve hatta Anahat üzerinde 200-500 metre olan 6124 adet kurb mevcuttur. Bu durumda mevcut yolların yüzde 35'inde aynı problem vardır!
- Dünyada yol eğimleri binde 10 iken Türkiye'de 2176 km. uzunluğundaki yol binde 10'un üstündedir.
- Rayların kaldırabildiği dingil basıncı, çelik köprülerin ömrü ve çeken araçların ömrü limitlerin üstündedir.

**b- Ticari bir bakışla teknik düzenlemeler:**

Hızlandırılmış tren lokomotifleri Bosna-Hersek'ten kiralanmış ve mevcut fren sistemleri düzenlenmeden hızları arttırılmıştır. Bunun gibi önlemlerle demiryolunu iyileştirdiklerini düşünmektedir.

- c- Personel azaltma :** Mevcut hatlara az sayıda hat eklenmesine rağmen mevcut yatırımları iyileştirmek ve ihtiyacı karşılayan personeli istihdam etmek yerine politikalar demiryollarında çalışanların sayısını azaltmayı tercih etmişlerdir.

**Tablo 4. Demiryollarında Çalışan Sayısı 1959 Yılı'nın Neredeyse Yarısına Düşmüştür!**

Yıllar	Çalışan Personel sayısı
1959	66.595
2000	47.212
2003	39.023

- d- Aşırı Çalıştırma:** Diğer ülkelerde bir makinistin 6 ayda lokomotif kullanma süresi 1.100 saatken TCDD'de bu süre 1500-1600 saattir. Azalan istihdamı daha fazla süre ile çalışarak telafi etmeye çalışmaktadırlar.

- e- Çalışanların eğitimlerinin azaltılması:** Yukarıdaki istihdam politikalarını gerçekleştiren yönetimler aynı zamanda demiryolu çalışanlarının mesleki eğitim okulları olan Demiryolu Meslek Liseleri ve Eğitim Merkezlerini teker teker kapatmaktadırlar.

## GÜVENLİ VE İNSANİ BİR ULAŞIM İÇİN: NE YAPMALI?

*Birleşik Taşımacılık Sendikası'nın (BTS) Nisan 2004 tarihli yayınında*

" Kara dayalı bir demiryolu ulaşımı yurttaşların tümünün yararlandığı bir hizmet olmaktan çıkan, parası olanın yararlandığı, kara dayalı olduğu için istenilen bölgelerde çalıştırılan bir ulaşım sistemi olacaktır" derken güvenli, ekonomik ve çağdaş bir demiryolunun hakkımız olduğunu söyleyerek uyarıyordu. BTS'nin bugün ne kadar haklı olduğunu görüyoruz. Tıpkı hızlandırılmış tren ile ilgili raporu imzalamayanların ne kadar haklı olduğunu gördüğümüz gibi.

Bugün bu doğru tavrı gösteren demiryolu çalışanları ile hemfikir olduğumuz bazı şeyler var. Çünkü bizlerde güvenli ve insani bir ulaşım istiyoruz. Burada isteklerimizi iyi tanımlamamız gerekiyor.

Güvenlikten anladığımız şey, ulaşım politikalarının bütün insan yaşamını tehlikeye atmadan olması. Zaten demiryolu taşımacılığı bu anlamıyla doğru bir tercih. Ancak bu güvenliğin kullanım ömrü dolan ray, travers, altyapı ve politikalarla olamayacağı ortada. Kaldığı değişen

ihtiyaçlar ve gelişen teknolojiler ile birlikte TCDD çalışanlarının eğitimi bu güvenliğin bir garantisi. Dolayısıyla bizler güvenli bir ulaşım olarak siyasi göz boyamalar değil, yatırım istiyoruz.

İnsani bir ulaşımdan kastettiğimiz şey ise zamanında, ucuz, rötarsız, çevreye zarar vermeyen, bu politikalar için çalışanların çalışma ve yaşama koşullarına saldırmayan bir ulaşım anlıyoruz. Bugün yatırım yapılmaması ve ticari açıdan bakılarak uygulamaya geçilmesinin sonuçları yeterince ortada: 38 ölü!

Bu iki kavramın geçerli olacağı bir ulaşım politikası şu ana başlıklardan oluşmak zorunda:

- 1- Öncelikle can güvenliğinin tehlikede olduğunun farkında olan demiryolu çalışanlarının kararlarda rolü olmak zorunda.
- 2- Buna ek olarak demiryolu çalışanlarının ücretlerinin arttırılması, çalışma sürelerinin azaltılması ve eğitim imkanlarının sağlanması gerekmektedir.
- 3- Ardından bir ulaştırma ana planı hazırlanarak ray, vagon, lokomotiflerin ömürleri dolanlarının yenilenmesi ve buna paralel olarak sağlıklı karp ve eğimlerin yenilenmesi sağlanmalı.
- 4- Double yol gibi ölüm ve kar üreten yatırımlar ve diğer sübvansiyonların demiryollarına aktararak desteklenmesi ile kaynak sorunu çözülmeli.

Bu temel politika yaklaşımlarını detaylandırmak mümkün. Ama öncelikle bizim hedefimiz bu düzeyde bile olsa bir politikanın hayata geçmesini sağlayarak her yıl 6000 kişinin ölümüne, binlerce insanın yaralanmasına alternatif ucuz, doğaya zarar vermeyen, güvenli ve insancıl bir demiryolu politikasının başlaması.

## TALEPLERİMİZ

Bizler güvenli, doğaya zarar vermeyen, kaynakları israf etmeyen, ucuz olduğu için demiryollarını istiyoruz.

Ancak bugün uygulanan politikaların bunu sağlamadığını görüyoruz.

Biz aşağıdaki taleplerin yerine getirilmesi için insanca ve güvenli ulaşımını isteyen herkesi bu mücadeleye çağırıyoruz. Daha güvenli bir ulaşım için aşağıdaki taleplerin yükseltilmesini istiyoruz:

- Tutuklanan 2 makinist serbest bırakılsın!
- Başta Ulaştırma Bakanı olmak üzere bütün sorumlular istifa etsin!
- Ömrü bitmiş bütün raylar, vagonlar ve lokomotifler yenilensin!
- Demiryolu Kanunu derhal çıkarılmalı, bu kanunla birlikte demiryolu çalışanları örgütleri aracılığıyla kararlarda söz sahibi olmalıdır.
- Demiryollarında eğitim merkezleri tekrar açılmalı, işçi ve ücret kıyımına son verilsin!

### **AKP Demiryollarını istiyor mu?**

*15.000 km double yol yapmayı düşünen AKP bu para ile mevcut hatların iki ile üç katı çift hatlı ve sinyalizasyon ile elektrifikasyonu yapılmış demiryolu inşaa edebilir. Yani onbin kilometre olan hatta 20-30 bin kilometre ekleyebilir. Bu karşılaştırma ile double yolu savunan AKP'nin demiryollarına yatırım yaptığına inanabiliyor musunuz?*

- Bütün demiryolu çalışmalarında insan hayatı ve güvenlik gözönüne alınsın!

**DAHA FAZLA DEMİRYOLU,**

**DAHA FAZLA YATIRIM,**

**DAHA FAZLA GÜVENLİK,**

**DAHA FAZLA İNSANA ÖNEM**

**İSTİYORUZ!**