

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ AŞIRI GERİLEME DURDURULMALI!

1 975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin yatırım programına alınmasıyla başlayan “hız” öyküsü ani kararlarla kaosa dönüşmüş ve en sonunda 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan “hızlandırılmış tren”in Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmıştı. Bu olay üzerine “hızlandırılmış tren” ve demiryolu politikaları kamuoyu nezdinde daha tartışılır olmuştur.

Odamız, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu'yla mevcut durum, sorunlar ve izlenmesi gereken politikaları ayrıntılı olarak belirlemiştir. Odamız ve konuyla ilgili duyarlı çevrelerin tespit ettiği üzere demiryolları, 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları lehine ikinci planda kalmıştır. Demiryollarının yüzde 41,5'i Cumhuriyet'ten önce yapılmış; 1923-1950 arasında yılda ortalama 172 km; 1950 sonrasında yılda ortalama 34 km demiryolu inşa edilmiştir. 1950 yılında 9 bin 24 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu bugün 11 bin 52 km'dir. 61 yılda yalnızca bin 981 km demiryolu yapılmıştır. Anahat yapımı ise 1951 sonrasında toplam 972 km, yıllık ortalaması ise 16 km olarak gerçekleşmiştir.

Sonuçta demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında olağandışı gerilemeye yol açılmıştır. 1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, bugün yolcuda yüzde



MMO Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, Pamukova tren kazasının yıldönümünde bir basın açıklaması yaparak, demiryolu taşımacılığındaki gerilemenin durdurulması çağrısında bulundu.

1,8'e, yükte yüzde 5,4'e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 19'dan yüzde 94,6'ya, yolcuda ise yüzde 98,3'e yükselmiştir.

Uluslararası istatistiklere göre Türkiye 21 Avrupa ülkesi arasında demiryoluyla yolcu taşımada yüzde 2,3 ve yük taşımada yüzde 4,4 oranıyla sondan ikinci sıradadır.

Kaynaklarını karayolları üzerinden uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken dışa bağımlı ulaşım politikaları bu durumun başlıca nedenidir. AB uyum programları, Dünya Bankası ve IMF'ye verilen taahhütler uyarınca serbestleştirme, özelleştirme, “yap-ışlet-devret”, “yap-ışlet” ve “kamu-özel sektör ortaklığı” yoluyla kamunun güçsüz kılınıp özel sektörün güçlendirilmesi politikaları uygulanmaktadır. Bu kapsamda TCDD'nin yeniden yapılandırılması yoluyla altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi, kurum yapısının

parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazların satılması, istihdamın azaltılması, teknik yeteneklerin zayıflatılması yoluyla demiryollarının yerli, yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir.

Azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek ve güvencesiz çalışma koşulları, performansa bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, iş gücü kalitesinin düşürülmesi; istasyonları kapatma, yolcu trenlerinin azaltılması, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması söz konusudur.

“Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı” ve “TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı”yla bir bütün olarak 154 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesi amaçlanmaktadır.

Oysa doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, petrole bağlı olunmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamusal hizmet perspektifine dayandırılmalıdır. Aşağıdaki öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Mutlaka ciddi bir “Ulaştırma Ana Planı” yapılmalı; bu plan kapsamında demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu taşımacılığının, seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı, tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesini içeren Kombine Taşımacılığa yönelim ekseninde belirlenmelidir.
- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşıma oranları planlı olarak artırılmalıdır.
- Ulaştırmanın bütünü ve demiryollarında, altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.
- Yeni raylı sistemlerin mevcut

ulaşım ağlarıyla entegrasyonu sağlanmalı, Ankara–İstanbul hattı ile Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.

- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan demiryolu ve denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemler kapasite ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; ulaşım da petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmeli; mevzuat bu doğrultuda gözden geçirilmelidir.
- TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD'nin personel açığı siyasi değil, mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; “performansa göre ücret”, “toplam kalite yönetimi” vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.
- Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisler yeniden işlevli kılınmalıdır.
- Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Tasarısı Taslakları geri çekilmelidir.

- TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi politikası terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.
- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ 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, nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.
- Demiryolu modlarındaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalı; demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.
- Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek projelerde meslek odaları, üniversiteler ve ilgili meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. ■