

Ulaşımında Demiryolu Gerçeği

Odamız, "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği" isimli raporunu yayımladı. Raporda, Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryollarına büyük önem verildiği sonraki yıllarda bu tablonun değiştiği belirtilirken "Şu anda Türkiye'de yolcuların ancak yüzde 1.9'u demiryolu ile taşınmaktadır. Bu oran itibariyle Avrupa'nın 24 ülkesi arasında sonuncuyuz. Bir başka ifadeyle sondan birinciyiz" denildi

TMMOB Makina Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporunda", Türkiye'nin Avrupa ülkelerine kıyasla demiryolu hat uzunluğu bakımından çok geride kaldığı, ancak kaza sayısında ilk sırada yer aldığına dikkat çekildi ve demiryolu yatırımlarına, bakım-yenileme çalışmalarına ağırlık verilmesi istendi.

Makina Mühendisleri Odası 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferi yapan hızlandırılmış trenin Pamukova ilçesinde raydan çıkması sonucu meydana gelen kazanın yıldönümü dolayısıyla 21 Temmuz 2009 tarihinde Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar tarafından bir basın açıklaması yapıldı.

60 yılda 2 bin kilometre demiryolu!

Raporda "yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan yüksek hızlı tren" projelerinin durdurulması gerektiği belirtilerek, eski hatlarda "sürat demiryolu" projelerinin hayata geçirilebileceği kaydedildi. Rapora göre, mevcut demiryollarının yüzde 41,5'i Cumhuriyetin ilanından önce inşa edildiği, 40,5'i de 1923-1950 döneminde, 1950'den sonra yılda ortalama 34 kilometre olmak üzere 58 yılda yalnızca 1.981 kilometre demiryolunun ulaşımına açıldığı ifade edildi. 1950 yılı itibarıyla 9 bin 24 kilometreyi bulan toplam demiryolu hattı uzunluğu, 2008 yılı sonunda 11 bin 5 kilometre olduğu, aradan geçen 60 yıl boyunca sadece 2 bin kilometre demiryolunun işlendiğini dile getirildi.

Trajikomik rakamlar

Ankara-İstanbul hattı hariç demiryolu sistemine, kilometre başına yılda ortalama 10 bin dolar yatırım yapıldığı belirtilen raporda, tutarın 'trajikomik bir rakam' olduğu ve "11 bin kilometrelik demiryolu hattının gerekli bakım ve yenilemeden mahrum kaldığını gösterdiği" ifade edilen raporda, "2008 istatistiklerine göre, mevcut hatların

yüzde 20'si 21-30 yaş arasında, yüzde 25'i ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları yetersizdir" denildi.

Rapora göre Türkiye, Avrupa ülkelerine kıyasla hat uzunluğu bakımından çok geride, kaza sayısı açısından ise ilk sırada yer alıyor. Çarpışma, raydan çıkma ve diğer kazalar olarak nitelendirilen "kazalar" kategorisinde 2007 yılında Türkiye'de toplam 157 kaza meydana geldiği dile getirilirken, Toplam kaza sayısında Türkiye 394 kazayla 24 Avrupa ülkesi içinde ilk sırayı aldı. Türkiye, demiryolu yolcu taşımada yüzde 1,9 ile son sırada bulundu. Kilometrekareye düşen demiryolunda 23., 10 bin nüfusa düşen demiryolunda sonuncu, nüfusun demiryolu ile seyahat sıklığında sonuncu, elektrikli demiryolu hat yüzdesinde 21. sırada yer aldı.

Raporda, demiryollarının kurtarılması ve sağlıklı bir ulaşım politikasının hayata geçirilmesi için şu önerilerde bulunuldu:

- Bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalı, bu plan kapsamında demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalı.

- Ulaşım politikaları karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu entegrasyonlu Kombine Taşımacılık, başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesi ekseninde yeterli fiziki kapasite ve olanaklara sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminaleri oluşturulmalı.

- Yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılık oranları planlı olarak artırılmalı.

- Ulaştırma sektörü ve demiryollarının altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlarına yönelik bütün özelleştirmeler, belediyeler ve üçüncü şahıslara devirler durdurulmalı.

- Gerekli olan altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda 'sürat demiryolu' projelerine yönelinmeli. Yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan 'yüksek hızlı tren' projeleri durdurulmalı.

- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika olarak ele alınmalı.

- Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Tasarıları geri çekilmeli.

- Siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmeli.

- TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi uygulaması terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmeli.

- Yolculuk alışkanlıklarının değiştirilmesine yönelik programlar hazırlanmalı.

- Başta demir cevheri, kömür olmak üzere kamu yükleri demiryolu aracılığıyla taşınmalı.

