



tmmob  
makina mühendisleri odası

## ODA RAPORU

# ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ

*Güncellenmiş Yedinci Baskı*

Şubat 2018

Yayın No: MMO/688

**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/688**  
ISBN: 978-605-01-1164-4

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

1. Baskı: Nisan 2006/Ankara

**7. Baskı: Şubat 2018/Ankara**

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

# SUNUŞ

Toplumsal refah odaklı sürdürülebilir bir kalkınma anlayışının vazgeçilmez parçası, 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 işlevsizleştirilerek 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 2008'de bir rapor boyutuna ulaştırmış ve her dönem güncellemiştir.

Bu çalışmada, ülkemiz demiryollarının 160 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  |
| 2. | SÖMÜRGEÇİLİK KISKACINDAKİ OSMANLI DÖNEMİ .....         | 3  |
| 3. | CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ .....                          | 6  |
| 4. | 1950'DEN GÜNÜMÜZE DURUM.....                           | 10 |
| 5. | MEVCUT DURUMA DAİR GENEL DEĞERLENDİRME .....           | 28 |
| 6. | İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU.....            | 42 |
| 7. | SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİNDEN YÜKSEK HIZLI TRENE.....    | 55 |
| 8. | DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASININ BAZI UNSURLARI ..... | 67 |
| 9. | DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASI İÇİN ÖNERİLER .....     | 72 |



# 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 da 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 bir ulaştırma türünü de ortaya çıkarmaktadır.

Ulaşımın amacı, insanlar ve eşyayı en kısa sürede daha 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 durumundadır.

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 teknolojisi ile realize ve organize edilmesi büyük önem taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle bütün ihtiyaçlar, kaynaklar ve ilişkiler bir planlama çerçevesinde değerlendirilmek durumundadır. Çünkü bir ulaşım sisteminden beklenen, en iyi biçimde hizmet sunumu ile birlikte ülkeye en ucuza mal olmasıdır. Yani ulaşım sistemlerinin, dar anlamıyla yalnızca kâr ölçütüyle değil, enerji savurganlığı, dışa bağımlılık, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren ekonomik-sosyal ölçüğü ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu açıdan ulaşım gereksinimlerini;

- İnsan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli, kaliteli, çevreye olumsuz etkisi en az olan, kamu yararını gözetken 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 egemen olması 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 atılım yapılmıştır.

Demiryolu yapımında uzmanlaşmış Batılı ülkeler teknoloji satabilmek için her yolu denemişlerdir. Çünkü bu ülkeler tarımsal ürünlerini, yeraltı ve yer üstü 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 gerçekleşmiştir. 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 kısı kacına alacak demiryolu projeleri geliştirmektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun "imtiyaz"ını verdiği İskenderiye-Kahire hattı, Köstence-Çernovada ve Varna-Ruşçuk 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 1950'li yıllarda tamamlanmıştır.

### 3. CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ

#### Türkiye Demir Ağlarla Örülüyor

Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan ve yabancı şirketlerin imtiyazında bulunan demiryolunun 3.714 km'si ana hat, 845 km'si tali hat olmak üzere toplam 4559 km'lik kısmı Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirilmiştir.

1932 yılında 1. Beş Yıllık Sanayi Planında ve özellikle 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planında 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)

| Dönemler  | Konvansiyonel Hat Toplamı (km) | Yüksek Hızlı Tren Hat Toplamı (km) | Toplam Yollar (km) |
|---|--------------------------------|------------------------------------|--------------------|
| Osmanlı İmparatorluğundan Devir Alınan Ana ve Tali Hat Uzunluğu | 4.559                          | -                                  | 4.559              |
| 1923-1931   | 6.011                          | -                                  | 6.011              |
| 1940  | 8.637                          | -                                  | 8.637              |
| 1950  | 9.204                          | -                                  | 9.204              |
| 2001  | 10.940                         | -                                  | 10.940             |
| 2003  | 10.984                         | -                                  | 10.984             |
| 2005  | 10.984                         | -                                  | 10.984             |
| 2007  | 10.991                         | -                                  | 10.991             |
| 2009  | 11.008                         | 394                                | 11.402             |
| 2011  | 11.112                         | 888                                | 12.000             |
| 2012  | 11.120                         | 888                                | 12.008             |
| 2013  | 11.209                         | 888                                | 12.097             |
| 2014  | 11.272                         | 1213                               | 12.485             |
| 2015  | 11.272                         | 1213                               | 12.485             |
| 2016  | 11.272                         | 1213                               | 12.485             |

**Kaynak:** TCDD İstatistiklerinden Hareketle MMO tarafından hazırlanmıştır.

Tablodan da görüleceği üzere; yaygın demiryolu ağıımızı ifade eden konvansiyonel hatların %40'ı; toplam demiryollarımızın %37'si Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 yılları arasında yılda ortalamayaklaşık 139 km olmak üzere toplam 3 bin 193 km demiryolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 52 km demiryolu inşa edilebilmiştir. 1950 yılı itibariyle 9 bin 204 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2016 yılı sonunda, yüksek hızlı tren hattı da dahil olmak üzere, 12 bin 532 km'dir. Yani 66 yılda yalnızca 3 bin 328 km demiryolu yapılmıştır.

2001 yılı ve sonrasında toplam 1.545 km demiryolu anahattı yapılmıştır. Buna göre 2001-2016 arası dönemde anahattı yapımı yılda ortalama 103 km olarak gerçekleşmiştir. Anahattı yapımındaki durum aşağıda verilmiştir.

### Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Anahattı Yapımı

| <b>Demiryolu Yapımları (Anahattı)</b><br><b>(2, 3 ve 4. hatlar dahil)</b> |               |  |
|---|---------------|--|
|   | <b>Km</b>     | <b>Ortalama Yıllık Yol İnşası (Km)</b> |
| Cumhuriyet Öncesi   | 4.136         | 63                                     |
| 1923-1950   | 3.764         | 139                                    |
| 1951-2003   | 945           | 18                                     |
| 2016 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahattı Yol Uzunluğu                      | 8.950         |  |
| 2016 Sonu Hızlı Tren Anahattı Uzunluğu                                    | 1.181         |  |
| <b>Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahattı Uzunluğu</b>                     | <b>12.532</b> |  |

*Kaynak: TCDD Demiryolu Sektör Raporu-ve T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2010-2016'ten 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

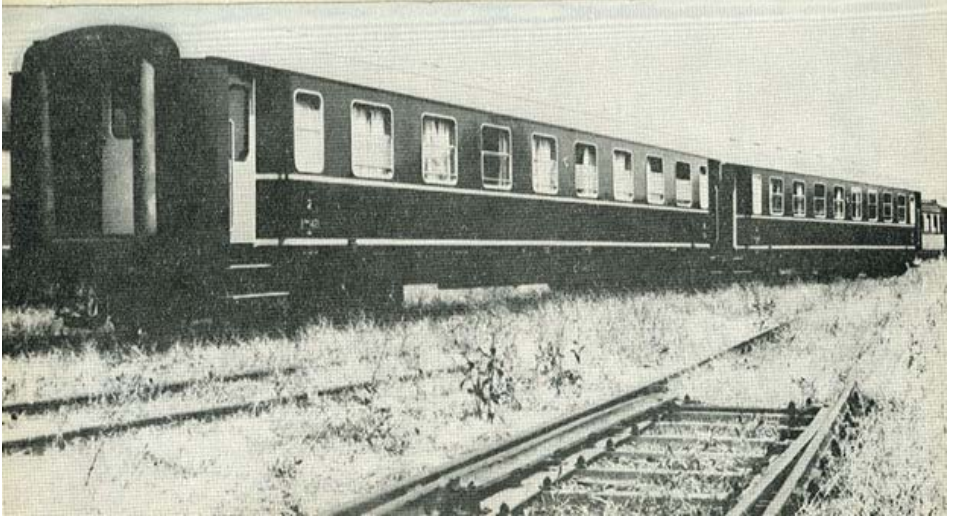
ortalama 134 km demiryolu inşa edilirken, 1951-2013 arası dönemde ortalama 28 km ile neredeyse yerinde sayılmaktadır.

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

| 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               | 606               | Yapımı devam ediyor    |
| Bursa - Osmaneli             | 106               | Yapımı devam ediyor    |
| Ankara - Kayseri             | 142               | Yapımı devam ediyor    |
| Halkalı- Kapıkule            | 229               | Yapımı devam ediyor    |

Tablo da görüleceği 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

TCDD 2016 Yılı Sektör Raporu'nda demiryolu politikasının yüksek hızlı tren projelerine göre şekillendiği 2004-2016 yıllarını kapsayan 12 yıllık dönemde 1,805 km yeni demiryolu yapıldığı vurgulanmaktadır. 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 sektörün makro sorunlarını çözmeye yarayacak bir sıçramadan uzak olduğunu göstermektedir.



2016 yılı sonunda 12.532 km'lik konvansiyonel demiryolu hattının 2 bin 401 km'si tali hat, 8 bin 950 km'si ise anahattır. Bu ana hatların 4.350 km'si elektrikli ve 5.462 km'si sinyalli olup, 2 bin 720 km'si ise elektriksizdir.

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 ise 1.213 km olan yüksek hızlı tren hat toplamının 1.181 km'si anahatlardan, 32 km'si istasyon yollarından oluşmaktadır.

Demiryolu bulunmasına karşın 7 il merkezinde (Burdur, Denizli, Isparta, Kahraman 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  |

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. Karayolları bu aşamada 14 bin km'si bozuk ve bakıma muhtaç olmak üzere toplam 18 bin 365 km uzunlukta bir yol ağından ibarettir.

Ancak 1950'li yıllarda, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları bir kenara bırakılarak, 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 Karayolları Genel Müdür Yardımcısı H. G. Hilts, bir Amerikan Yol Heyeti ile Türkiye'ye gelerek bir rapor hazırlar. Bu raporda “*Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın*” önerisinde bulunur. Yine aynı raporda Hilts denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye'ye verilecek kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması gündemdedir ve Hilts bu fabrikanın da kurulmasını istemez.

İşte böylece Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin emrine girmiş ve politika değişikliği ile birlikte idari alandaki politikalar da değişmeye başlamıştır. 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 ve İskan 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 sanayinin tetiklenmesi vb. etkenler sonucunda karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre ve karayolu 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 Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum

|           | Yük | Yolcu |
|-----------|-----|-------|
| Demiryolu | %78 | %42   |
| Karayolu  | %19 | %49   |
| Denizyolu | %5  | %8    |
| Havayolu  | %0  | %1    |

1960 yılında ise bu oranlar tersine dönmeye başlamıştır.

### 1960 Yılında Yük ve Yolcu Taşımacılığında Durum

|           | Yük | Yolcu |
|-----------|-----|-------|
| Demiryolu | %24 | %48   |
| Karayolu  | %73 | %38   |
| Denizyolu | %14 | %2    |
| Havayolu  | %0  | %1    |

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 %54 yükseliş ile %19'dan yüzde 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 2018 Yılı Programı belgesine göre, 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

Son beş yılda yatırımlardaki çarpıcı artışa rağmen demiryollarımızın yolcu ve yük taşımada etkin hale getirilmemesinin nedeni irdelenmelidir. TCDD verilerine göre 2015'de ülkemizdeki yük taşımacılığının %89,8'i karayolu, %3,9'u demiryolu, %6,3'ü deniz yolu,; yolcu taşımacılığının %89,2'si karayolu, %1,1'i demiryolu, %0,6'sı deniz yolu aracılığıyla yapılmaktadır. Demiryolu yük taşımacılığında 1980'de sahip olunan %12'ye yakın pay yıllar içinde eriyerek bugün yerini %3'lü seviyelere bırakmıştır. Bir 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 her geçen gün büyümektedir.

Yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin TCDD verileri şöyledir:

#### Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

| Yıllar | Yük (Netton-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   | 90,0            | 5,4       | 4,4        | 0,2       | 96,0             | 2,2        | 0,0        | 1,8      |
| 2008   | 91,7            | 5,1       | 3,0        | 0         | 97,9             | 1,7        | 0,4        | -        |
| 2009   | 91,5            | 5,3       | 3,2        | 0         | 97,9             | 1,6        | 0,4        | -        |
| 2010*  | 75,0            | 4,5       | 5,0        | 0         | 97,8             | 1,6        | 0,7        | -        |
| 2011*  | 73,8            | 4,1       | 5,8        | 0         | 97,8             | 1,6        | 0,7        | -        |
| 2012   | 76,8            | -         | -          | 0         | -                | -          | -          | -        |
| 2013   | 88,7            | 4,4       | 6,0        | 0         | 90,5             | 1,0        | 0,6        | 7,9      |
| 2015   | 89,8            | 3,9       | 6,3        | 0         | 89,2             | 1,1        | 0,6        | 9,1      |

**Kaynak:** TCDD Demiryolu 1950-2016 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 üzerine yıkıldığını 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; ulaşımla 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’ye 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 Paylar

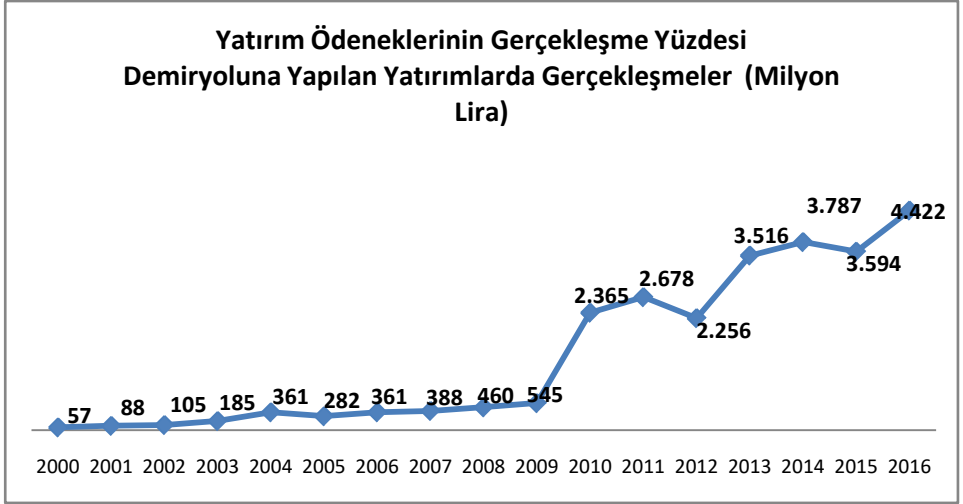
| SİSTEMLER    | 1983 | 1993 |
|--------------|------|------|
| Denizyolları | %16  | %32  |
| Demiryolları | %10  | %27  |
| Boru Hatları | %1.5 | %4.5 |
| Karayolları  | %72  | %36  |

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 kaldırıldığı 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.

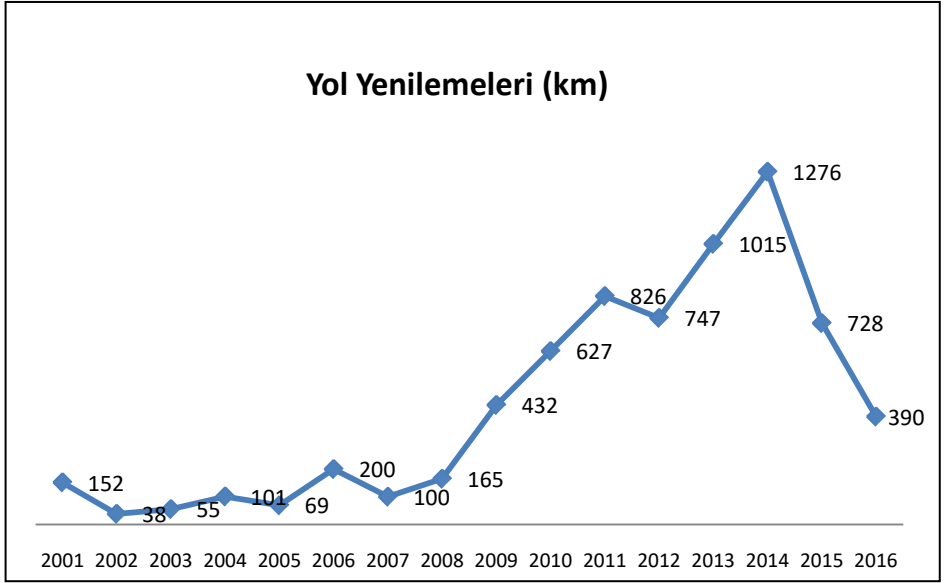
1 ve 2. Planlar hariç başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açılış olmuş; 6. Plandan itibaren de planlanan yatırımlar ile gerçekleşen yatırımlar arasında ciddi bir azalma yaşanmıştır.

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 2016 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 2012-2016

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 %45, çeken ve çekilen araçların %29 (diğerleri %7) oranında olması dikkat çekicidir. 2008 sonrası yol yenilemeleri ise yüksek hızlı trene aittir. 2008-2016 arasında ortalama 690 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.

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 yönetim 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 taşımasının birlikte kullanılması ve çevreyi gözeten 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 demagogik birer gerekçelendirme olmaktadır.

### **Orta Vadeli Program (2018-2020), 65. Hükümet Programları ve 2018 Programında Ulaşım**

Orta Vadeli Program 2018-2020'nin 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 bir 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 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 göstermektedir. Özel sektör üzerinde yoğunlaşan bu amaçlar ilk bakışta olumlu bir görüntü sunsa da yük ve yolcu taşımacılığı göstergeleri, sürekli olarak farklı gerçeklere işaret etmekte, 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 şu anki 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” denilmektedir. Bu yaklaşımın enerji ve iletişim sektörlerinde fiyat artışları ve sorunlara yol açtığı bilinmektedir. Yine bu yaklaşımın ulaştırma modlarına uyarlanmasıyla bütün ulaşım türleri ile ulaştırma altyapısının tamamen özelleştirileceği sonucuna ulaşmak mümkündür. Özelleştirme ve rekabetçi piyasanın istihdam azaltıcı olduğu/olacağı ve hizmetlerde fiyat artışına yol açacağı açıktır.

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-ışlet-devret”, “yap-ışlet” ve “ışletme hakkı devri” vb. modellere davetiye çıkardığı açıktır. 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 yüzde 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.

65. Hükümet Programı 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.

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 sorunun çözüleceği belirtilmektedir. 2015 yılı sonu itibarıyla ulaşım sektöründeki gelişmeleri değerlendirdiğimizde gelinen 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’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 yöneme ve stratejiye dair aynı reçete önümüze koyulmaktadır. 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 toplumsal 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 ardından bu kez 2013 yılında “Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim” sloganlı 11. Ulaştırma Şurası düzenlenmiştir. Ulaşımına 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 ciddiye alınmaz.

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 birlikte ele alınıp değerlendirildiğinde, ulaşım politikasında bütünlüklü anlayış yerine parçalı çözüm önerilerinin yer aldığı bir modelin uygulandığı görülmektedir. Tüm planlarda ve 65. Hükümet Programında ulaşım politikalarının düzeyi ve hedefine ilişkin sorgulama yapmak mümkün değildir. Örneklersek 1.000 m<sup>2</sup> ye düşen demiryolu uzunluğunda; AB standartlarına ulaşmak için hedef süre, proje ve politikaların neler olduğu bilinmemektedir. Çünkü ulaşım modları arasındaki makasın hangi sürede kapatılacağını planlayacak, tüm ulaşım modlarındaki yatırım düzeyleri, birbirilerine aksamalarda ne tür etki edeceği, ulaşım politikalarındaki hedeflerde sapma oranının yıllara göre tespiti gibi sorgulamalar olanaklı değildir. Hala büyük oranda mevzuat eksikliği vardır. Bu da merkezi bir koordinasyon ve denetleme mekanizmasının olmamasından kaynaklanmaktadır.

## 5. MEVCUT DURUMA DAİR GENEL DEĞERLENDİRME

### Genel Değerlendirme

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 ilişkili 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 telafisi mümkün olmayan yaraların açılmasına sebep olmaktadır.

1950 sonrası yarım asrı aşan süreçte demiryolları ve diğer ulaşım sistemleri cephesinde değişen hiçbir şey olmamıştır. Yanlış ulaşım politikalarıyla demiryolları ihmal edilmiştir. 2000 yılında demiryollarının ulaşım 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 ulaşım ve diğer hizmet alt sektörlerinin paylarında bir gerileme söz konusudur. 2008 yılında kamu sabit sermaye yatırımlarının %37'si ulaşıma ayrılmışken, 2010 yılında bu oran %43,7'ye, 2014'e gelince ise yeniden %37'li seviyelerine düşmüştür. 2015 yılında ulaşıma kamu yatırımlarından ayrılan pay %35 ile sınırlı kalmışsa da 2018 yılı programına göre kamu yatırımlarında ulaşımın payının 2017 yılsonu itibarıyla yüzde 33 olması beklenmektedir. 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.

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 2013 yılı itibarıyla gelişmiş ülkelerden İtalya'da demiryolu ana hat uzunluğu 16 bin 752km, İngiltere'de 16 bin 365 km, Fransa'da 30 bin 013 km iken ülkemiz demiryollarının yüksek hızlı tren hattı dahil toplam ana hat uzunluğu 9 bin 718 km'dir. Ülkemizin yüzölçümü ise sırasıyla bu ülkelerin yüzölçümlerinin 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır. TCDD tarafından yayınlanan İstatistik Yıllığı 2010-2016, uluslararası göstergelerinde ilginç farklılıklar olmakla birlikte açık farkı 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 bozmuş, 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 kullandığı 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 yapı-

lanma 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 sığınılarak özelleştirme, serbestleştirme politikaları bu alanda da uygulanır olmuştur. Bir önceki 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 yapılandırılmasıyla altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi ve farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı yapılmaması, kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazlarının satılması, istihdamın azaltılması ve teknik yeteneklerinin zayıflatılarak orta ve uzun erimde demiryollarının işbirlikçi yerli sermaye ile uluslararası yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir. Altyapı işletmeciliğinin bölünmesi, kurumsal bölünme, özelleştirme, “toplam 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 160 yıllık demiryolu kazanımları yok edilecektir. Yeniden yapılanma adı altında yapılan bu düzenlemelere ilave olarak, TCDD'nin nihai tasfiyesini gerçekleştirmek için yasa taslakları hazırlanmıştır. Bunlardan “Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı” ile “TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün 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'nin Yeniden Yapılandırılmasına Yönelik Kanun Tasarısı” ise Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğünün kurulması, taşınmazların satışı, özelleştirmelerle ve demiryolu çalışanlarının geleceği ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler içermiştir. Söz konusu yasa tasarısı, “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 gözeten bir modelin esas alınması ve TCDD'nin taşınmazlarının pazarlanması, on binlerce çalışanın güvencesiz çalışmaya zorlanması gündeme getirilmiştir.

En son 6 Ağustos 2016 tarihinde yasalanan 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 vardır. Çalışanların yüzde 50'si sözleşmeli çalışanlardan oluşmaktadır.

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. Türkiye'nin 1959 yılındaki demografik, ekonomik ve sınai 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.

2016 yılı sonu itibarıyla, demiryolu şebekesinin %35'inde (4.350 km) elektrikli, %44'ünde (5.462 km) sinyalli işletmecilik yapılmaktadır. Konvansiyonel hatların %36'sının kurp yarıçapı 1000 metreden daha küçüktür. Toplam hatların %12'sinin eğimi %0.10'dan daha büyük olmakla birlikte, %96'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. 2016 yılı istatistiklerine göre, mevcut hatların %62'si 51-100 yaş arasındadır. 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 birikimleri 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.

Ülkemizde bu gelişmeler yaşanırken, resmi çevrelerce son zamanlarda demiryolu yapısının 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. 2016 yılı sonunda sinyalli ve elektrikli hat uzunlukları toplamı ana hatların yüzde 78'ini oluşturmaktadır. Ana hatların %94'ü tek yollu 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 bıraksak bile yeniden yapılanma projesinin makro düzeyde ulaştırma sektörünün bir analizi üzerine oturtulması gerekmektedir. Yılda ortalama yüzde 5'lerde büyüdüğünden övündüğümüz bir ekonomi içerisinde geleceğin demiryolu sisteminin ulaştırma sektörü içerisindeki payı ne olmalıdır sorusuna dair maalesef hazırlanan/hazırlattırılan raporlarda ciddi bir öneriye rastlanılmamaktadır.

Diğer yandan, 14 Ocak 2010 tarihinde gazetelere yansıyan Anadolu Ajansı kaynaklı bir habere göre yetkililer, yüksek hızlı tren (YHT) hattının Köseköy-Gebze etabı için ay sonuna kadar ihaleye çıkılacağını ve bu kapsamda 30 ay içinde mevcut hattın sökülerek YHT işletmeciliğine uygun yeni hat döneceğini duyurmuşlardır. Yani bu güzergahta en az 30 ay boyunca yük ve yolcu taşımacılığı yapılamayacaktır. Aynı şekilde Ankara-İstanbul YHT Projesinin, Gebze’de Marmaray ile entegre edilmesi için Gebze-Haydarpaşa arasındaki güzergahın 2010 yılının ikinci yarısında başlayacak çalışmalar nedeniyle 24 ay ulaşımına kapanacağı duyurulmuştur. Bu uzun süreler boyunca şehirlerarası ve bölgesel trenler ve banliyö trenleriyle seyahat eden, çoğunluğu işçi ve dar gelirli milyonlarca insanın ulaşım hakkı gasp edilmiş olacaktır.

Özetle, yıllardır kaderine terk edilen, halka ucuz ulaşım hizmeti veren mevcut tren seferleri bir dizi yanlış karar sonucu kaldırılmakta, kaldırılmayan seferler geciktirilmekte, aksamalara izin verilmektedir.

Son olarak, sektörün geleceği açısından olumsuz sonuçlar doğuracak bazı yasal düzenlemelere değinmek gerekmektedir. AKP hükümetinin 06.04.2011 tarih ve 6223 sayılı Kanununun verdiği 6 aylık Kanun Hükümünde Kararname (KHK) çıkarma yetkisiyle çıkarılan 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. şahıslarla 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 madde de 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 kurullarında oluşturulabilmesi konusunda Bakan'a dolayısıyla siyasi otoriteye yetki tanınmıştır.

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

KHK ile bir kısmı üstü örtülü olarak daha sonra yapılacak düzenlemelere bırakılmış gibi görünse de;

- 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.

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 değerlendirmeleri 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,
- Kanunun 3. Maddesinde TCDD Demiryolu altyapı işletmecisi olarak tanımlanırken, "TCDD, Devletin tasarrufundaki demiryolu altyapısının kendisine devredilene 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 işleticisi ve taşeronlara 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.

## 6. İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU

### Yol Durumu-Hat ve Yolların Uzunlukları (2008–2014)

|                                      | 2008<br>(km)  | 2009<br>(km)  | 2010<br>(km)  | 2011<br>(km)  | 2012<br>(km)  | 2013<br>(km)  | 2014<br>(km)  | 2015<br>(km)  | 2016<br>(km)  |
|--------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Konvansiyonel Hat</b>             |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| Anahatlar                            | 8.257         | 8.243         | 8.276         | 8.324         | 8.324         | 8.336         | 8.334         | 8.356         | 8.356         |
| 2, 3, 4. Anahatlar                   | 442           | 443           | 446           | 446           | 446           | 510           | 569           | 591           | 591           |
| Anahat Toplamı                       | 8.699         | 8.686         | 8.722         | 8.770         | 8.770         | 8.846         | 8.903         | 8.947         | 8.947         |
| İltisak+ İstasyon Yolları            | 2.306         | 2.322         | 2.330         | 2.342         | 2.350         | 2.363         | 2.369         | 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>Yüksek Hızlı Tren Hattı</b>       |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| Anahat                               | -             | 197           | 436           | 436           | 436           | 436           | 594           | 594           | 594           |
| 2.Anahat                             | -             | 197           | 436           | 436           | 436           | 436           | 590           | 590           | 590           |
| Anahat Toplamı                       | -             | 394           | 872           | 872           | 872           | 872           | 1184          | 1.184         | 1.184         |
| İstasyon Yolları                     | -             | 3             | 16            | 16            | 16            | 16            | 29            | 29            | 29            |
| <b>Yüksek Hızlı Tren 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>Genel Toplam</b>                  |               |               |               |               |               |               |               |               |               |
| Anahatlar                            | 8.257         | 8.440         | 8.712         | 8.760         | 8.760         | 8.772         | 8.928         | 8.950         | 8.950         |
| 2.3.4 Anahatlar                      | 442           | 640           | 882           | 882           | 882           | 946           | 1.559         | 1.181         | 1.181         |
| Anahat Toplamı                       | 8.699         | 9.080         | 9.594         | 9.642         | 9.642         | 9.718         | 10.087        | 10.131        | 10.131        |
| İltisak + İstasyon Yolları           | 2.306         | 2.325         | 2.346         | 2.358         | 2.366         | 2.379         | 2.398         | 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> |

**Kaynak:** TCDD İstatistik Yılığ 2012-2016



Görüldüğü gibi son sekiz yılda toplam 314 km konvansiyonel hat, son altı yılda toplam 816 km yüksek hızlı tren hattı demiryollarımıza eklenmiştir.

### Tren Cinslerine Göre Yolcu Taşımaları (2008–2014)

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

*Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2012-2016*

Bu tabloda demiryolu ana hatlarıyla yolcu taşıma sayılarında son yıllarda görülen birbirine yakın iniş çıkışlar ve genel olarak yerinde sayma hali 2014 yılında 2011 yılına göre yüzde 29 azalmaya 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 hesaplamaya katılmasına rağmen anahat yolcu taşımacılığında henüz 26 milyon 50 bin kişi olan 2004 yılı seviyesini dahi yakalayamadığımız görülmektedir.

## Demiryolu İşletme Kazaları (2008-2016)

| İşletme Kazaları            | 2008       | 2009       | 2010       | 2011       | 2012       | 2013      | 2014      | 2015       | 2016       |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|-----------|-----------|------------|------------|
| <b>I. Kaza Sayısı</b>       |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| - Tren çarpışması           | 16         | 5          | 8          | 8          | 4          | 2         | 2         | 4          | 6          |
| - Derayman                  | 104        | 63         | 52         | 51         | 32         | 22        | 10        | 28         | 23         |
| - Trenden düşme             | 47         | 54         | 18         | 17         | 13         | 2         | 3         | 2          | 2          |
| - Diğer kazalar             | 8          | 9          | 2          | 3          | 9          | 1         | 3         | 6          | 4          |
| Demiryolu kaza toplamı      |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| Trenin şahsa çarpması       |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| Geçit çarpışması            | 175        | 131        | 82         | 79         | 58         | 27        | 18        | 40         | 35         |
| Diğer çarpışmalar toplamı   | 93         | 83         | 66         | 56         | 45         | 29        | 34        | 34         | 34         |
|                             | 118        | 85         | 46         | 42         | 44         | 33        | 44        | 27         | 51         |
|                             | -          | 131        | 112        | 98         | 89         | 62        | 75        | 61         | 85         |
| <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>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>   |
| Personelden                 |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| -Tren çarpışması            | -          | 1          | 1          | 2          | 2          | -         | -         | 1          | -          |
| -Derayman                   | 1          | -          | 1          | -          | -          | -         | -         | -          | -          |
| -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>   |
| Diğer şahıslardan           |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| -Trenin şahsa çarpması      | 64         | 43         | 39         | 32         | 27         | 20        | 21        | 26         | 22         |
| -Geçit çarpışması           | 37         | 38         | 25         | 36         | 23         | 23        | 43        | 23         | 58         |
| <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>Toplam Ölü Sayısı</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>III. Yaralı Sayısı</b>   |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| Yolculardan                 |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| - Tren çarpışması           | 28         | -          | 25         | 5          | 12         | -         | -         | -          | -          |
| - Derayman                  | 23         | -          | -          | -          | -          | -         | -         | -          | -          |
| - Trenden düşme             | 40         | 47         | 16         | 9          | 6          | -         | 1         | 2          | 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>   |
| Personelden                 |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| - Tren çarpışması           | 3          | 7          | 4          | 11         | 17         | -         | -         | 2          | -          |
| - Derayman                  | 2          | 2          | 4          | -          | -          | -         | -         | -          | -          |
| - Trenden düşme             | 2          | -          | -          | -          | -          | -         | -         | -          | -          |
| <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>   |
| Diğer şahıslardan           |            |            |            |            |            |           |           |            |            |
| -Trenin şahsa çarpması      | 35         | 44         | 29         | 26         | 19         | 9         | 15        | 6          | 11         |
| - Geçit çarpışması          | 114        | 203        | 64         | 61         | 47         | 43        | 35        | 23         | 60         |
| <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>Toplam 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>  |

\*UIC Standartlarına göre

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

Bu tabloda, Türkiye'deki demiryollarının sorunlu olmasına karşın, karayollarına göre demiryolu kazalarının sayısal azlığı dikkati çekmektedir. Örneğin 2016 yılında demiryollarında 120 kaza olurken karayollarında 1 milyon 182 bin 491 adet kaza olmuş; demiryolu kazalarında 81 kişi, karayollarındaki kazalarda ise 7 bin 300 kişi ölmüş; demiryolu kazalarında 72 kişi yaralanırken karayolu kazalarında 303 bin 812 kişi yaralanmıştır (Emniyet Genel Müdürlüğü istatistiklerinden derlenen bu rakamlara tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kazaları da dahil edilmiştir).

## Ülkelere Göre Kaza Sayısı-Ölü ve Yaralı Yolcu Sayısı Karşılaştırmaları (2007)

| ÜLKE ve KODU | KAZA SAYISI |             |               |        |                       |                |                    |                         | YOLCU |                         |       |  |
|--------------|-------------|-------------|---------------|--------|-----------------------|----------------|--------------------|-------------------------|-------|-------------------------|-------|--|
|              | ÇARPIŞMALAR | DERAYMANLAR | DİĞER KAZALAR | TOPLAM | TRENİN ŞAHSA ÇARPMASI | GEÇİT ÇARPMASI | TOPLAM KAZA SAYISI | ÖLÜ SAYISI              |       | YARALI SAYISI           |       |  |
|              |             |             |               |        |                       |                |                    | ÇARPIŞMA VE DERAYMANLAR | DİĞER | ÇARPIŞMA VE DERAYMANLAR | DİĞER |  |
| TÜRKİYE      | 7           | 89          | 61            | 157    | 98                    | 139            | 394                | -                       | 1     | 1                       | 27    |  |
| İNGİLTERE    | 12          | 19          | 13            | 44     | 58                    | 13             | 115                | 1                       | 2     | 11                      | -     |  |
| LÜKSEMBURG   | -           | -           | -             | -      | -                     | -              | -                  | -                       | -     | -                       | -     |  |
| YUNANİSTAN   | 5           | 8           | -             | 13     | 18                    | 22             | 53                 | -                       | -     | 4                       | 2     |  |
| İRLANDA      | 1           | 1           | -             | 1      | -                     | -              | 1                  | -                       | -     | -                       | -     |  |
| PORTEKİZ     | 5           | 5           | -             | 10     | 56                    | 27             | 93                 | 1                       | -     | 2                       | 3     |  |
| ALMANYA      | 22          | 11          | 3             | 36     | 185                   | 94             | 315                | -                       | 3     | 3                       | 17    |  |
| DANİMARKA    | ...         | ...         | ...           | ...    | ...                   | ...            | ...                | -                       | -     | 1                       | 5     |  |
| İTALYA       | 4           | 9           | 5             | 18     | 83                    | 19             | 120                | -                       | 5     | -                       | 9     |  |
| HOLLANDA     | 2           | -           | -             | 2      | -                     | 21             | 23                 | -                       | -     | -                       | -     |  |
| İSPANYA      | -           | 4           | 4             | 8      | 50                    | 21             | 79                 | -                       | -     | -                       | -     |  |
| BELÇİKA      | 8           | 1           | 2             | 11     | 30                    | 34             | 75                 | -                       | 13    | 1                       | 11    |  |
| FRANSA       | 2           | -           | 3             | 5      | 59                    | 37             | 101                | -                       | 9     | -                       | 7     |  |
| İSVİÇRE      | 6           | -           | -             | 6      | 20                    | 1              | 27                 | -                       | -     | -                       | 6     |  |
| NORVEÇ       | 3           | -           | 1             | 4      | 2                     | 2              | 8                  | -                       | 1     | -                       | -     |  |
| AVUSTURYA    | 4           | 13          | 1             | 18     | 30                    | 47             | 95                 | -                       | 4     | 1                       | 10    |  |
| İSVEÇ        | 1           | 7           | 1             | 9      | 21                    | 8              | 38                 | -                       | -     | -                       | 1     |  |
| FİNLANDIYA   | 1           | -           | 1             | 1      | 9                     | 48             | 58                 | -                       | -     | -                       | -     |  |
| ÇEK CUMH.    | 3           | 3           | 1             | 7      | 59                    | 49             | 115                | -                       | -     | 1                       | 17    |  |
| SLOVAKYA     | 2           | -           | 1             | 3      | 68                    | 13             | 84                 | -                       | -     | -                       | -     |  |
| MACARİSTAN   | 3           | 1           | 1             | 5      | 87                    | 47             | 139                | -                       | 8     | -                       | 26    |  |
| BULGARİSTAN  | 3           | 1           | -             | 4      | 42                    | 10             | 56                 | -                       | 2     | -                       | 6     |  |
| HİRVATİSTAN  | 4           | 4           | 7             | 11     | 27                    | 18             | 56                 | -                       | 3     | -                       | 3     |  |
| ROMANYA      | 4           | -           | 4             | 8      | 89                    | 270            | 367                | -                       | 1     | -                       | 9     |  |
| JAPONYA      | -           | 5           | 1             | 6      | 209                   | 174            | 389                | -                       | 25    | 1                       | 77    |  |
| AMERİKA      | -           | -           | -             | -      | -                     | -              | -                  | -                       | -     | -                       | -     |  |

Kaynak: TCDD İstatistik Yılı 2004-2008

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.

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.

2007 yılı istatistiklerine göre 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.

Çarpışmalara bağlı kazalarda Türkiye dördüncü sırada, diğer kazalarda ise birinci sıradadır. Toplam kaza sayısında da ülkemiz 394 kazayla 24 Avrupa ülkesi içinde ilk sırada yer almaktadır.

TCDD istatistiklerinde 2007 yılından sonra ülkelere göre kaza kıyaslamalarının yapıldığı tablo bulunmamaktadır. Altyapı sorunlarının tipik bir göstergesi olan deraymanlar 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 (1985-2014)**  
(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      |

**Kaynak:** TCDD İstatistik Yıllıkları 1985-2016

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 Taşımacılığı (1985-2016)**  
(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  | 92,6 | 11.661    | 4,3 | 8.547     | 3,1 | 0        | -   | 273.343      |

**Kaynak:** TCDD İstatistik Yıllığı 2010-2016

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 2016 yılına gelindiğinde %4,3 ile yerinde sayarken, karayolu yük taşımacılığı ise aynı yıllarda %42,9’dan %92,6’ya 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 %4,3'e gerilediği görülmektedir.

**Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (Km) 2014 (Milyar)**

| ÜLKE            | DEMİRYOLU (%) |      | OTOMOBİL (%) |      | OTOBÜS (%) |      | TOPLAM |
|-----------------|---------------|------|--------------|------|------------|------|--------|
| Türkiye         | 4,4           | 1,6  | 182,2        | 65,0 | 93,9       | 33,5 | 280,5  |
| İngiltere       | 64,7          | 8,5  | 654,2        | 86,1 | 41,1       | 5,4  | 760,0  |
| Yunanistan      | 1,1           | 0,9  | 96,9         | 81,4 | 21,0       | 17,6 | 119,0  |
| Almanya         | 89,5          | 8,3  | 920,8        | 85,8 | 63,2       | 5,9  | 1073,5 |
| İtalya          | 50,0          | 6,3  | 642,9        | 80,8 | 102,8      | 12,9 | 795,7  |
| İspanya         | 25,1          | 6,5  | 319,7        | 83,2 | 39,5       | 10,3 | 384,3  |
| Fransa          | 86,7          | 9,1  | 815,7        | 85,3 | 53,4       | 5,6  | 955,8  |
| Avusturya       | 12,0          | 12,2 | 76,6         | 77,6 | 10,1       | 10,2 | 98,7   |
| Çek Cumhuriyeti | 7,6           | 8,4  | 66,3         | 73,2 | 16,7       | 18,4 | 90,6   |
| Polonya         | 15,9          | 5,8  | 218,9        | 79,9 | 39,2       | 14,3 | 274,0  |
| Macaristan      | 7,7           | 9,9  | 52,7         | 67,6 | 17,6       | 22,6 | 78,0   |
| Bulgaristan     | 1,7           | 2,5  | 54,0         | 80,4 | 11,5       | 17,1 | 67,2   |
| Romanya         | 5,0           | 4,8  | 85,2         | 81,7 | 14,1       | 13,5 | 104,3  |

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

Bu tabloda, Türkiye'nin 13 Avrupa ülkesi arasında demiryolu ile yolcu taşımasında %4,4 oranıyla sondan birinci sırada yer aldığı görülmektedir.



## Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları (Yolcu-Km) (2014) (Milyar)

| ÜLKE            | DEMİRYOLU (%) |      | KARAYOLU (%) |      | İÇ SU YOLU (%) |      | PETROL BORU HATTI (%) |      | TOPLAM |
|-----------------|---------------|------|--------------|------|----------------|------|-----------------------|------|--------|
| Türkiye         | 11,9          | 4,5  | 234,5        | 89,6 | -              | -    | 15,3                  | 5,8  | 261,7  |
| İngiltere       | 22,1          | 13,2 | 135,6        | 80,8 | 0,2            | 0,1  | 10,0                  | 6    | 167,9  |
| Yunanistan      | 0,3           | 1,9  | 15,1         | 96,8 | -              | -    | 0,2                   | 1,3  | 15,6   |
| Almanya         | 112,3         | 24,9 | 263,0        | 58,2 | 59,1           | 13,1 | 17,5                  | 3,9  | 452,2  |
| İtalya          | 20,1          | 15,2 | 102,4        | 77,5 | 0,1            | 0,1  | 9,6                   | 7,3  | 132,2  |
| İspanya         | 10,8          | 7,3  | 128,2        | 86,6 | -              | -    | 9,0                   | 6,1  | 148    |
| Fransa          | 32,2          | 15,8 | 151,1        | 74,4 | 8,8            | 4,3  | 11,1                  | 5,5  | 203,2  |
| Avusturya       | 20,5          | 45,6 | 14,0         | 31,1 | 2,2            | 4,9  | 8,3                   | 18,4 | 45     |
| Çek Cumhuriyeti | 14,6          | 43,6 | 16,8         | 50,1 | -              | -    | 2,1                   | 6,3  | 33,5   |
| Polonya         | 50,1          | 29,7 | 96,6         | 57,2 | 0,1            | 0,1  | 22,1                  | 13,1 | 168,9  |
| Macaristan      | 10,2          | 41,8 | 9,6          | 39,3 | 1,8            | 7,4  | 2,8                   | 11,5 | 24,4   |
| Bulgaristan     | 3,4           | 21,4 | 6,8          | 42,8 | 5,1            | 32,1 | 0,6                   | 3,8  | 15,9   |
| Romanya         | 12,3          | 33,1 | 12,1         | 32,5 | 11,8           | 31,7 | 1,0                   | 2,7  | 37,2   |

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

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

Bu tabloda, 2014 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,
- 1.000 Km<sup>2</sup> ye düşen karayolunda sondan birinci,
- 1.000 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<br>Country and Code | ÜLKE YÜZÖLÇÜMÜ<br>Area<br>(1.000 Km <sup>2</sup> ) | NÜFUS<br>Population (10 <sup>6</sup> ) | KARAYOLU UZUNLUĞU<br>Length of Roads<br>(1.000 Km) | DEMİRYOLU ANAHAHAT UZUNLUĞU (Km) |                                      |  | 1.000 KM <sup>2</sup> ye DÜŞEN KARAYOLU Road per 1.000 Km <sup>2</sup> (Km) | 1.000 KM <sup>2</sup> ye DÜŞEN DEMİRYOLU Railway per 1.000 Km <sup>2</sup> (Km) | 1 KM DÜŞEN KARAYOLU Road per railway Km (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 Travelling Frequency of people by railway |
|----------------------------------|--|--|--|----------------------------------|--------------------------------------|--|---|---|--|--|--|---|
|                                  |  |  |  | TOPLAM Total                     | HAT UZUNLUĞU Electrified line length | ELEKTRİKLİ HAT % Electrified line percentage |   |   |  |  |  |   |
| TÜRKİYE TR                       | 785  | 78                                     | 66 j   | 10.131                           | 3.423                                | 34   | 84  | 13  | 7  | 8  | 13   | 1,2   |
| ALMANYA DE                       | 357  | 81                                     | 230  | 38.836 j                         | 20.195 j                             | 52   | 644   | 109   | 6  | 28   | 48   | 33,3  |
| AVUSTURYA AT                     | 84   | 9                                      | 35 i   | 5.522                            | 3.905                                | 71   | 417   | 66  | 6  | 41   | 65   | 32,9  |
| BELÇİKA BE                       | 31   | 11                                     | 16 g   | 3.631 j                          | 3.086 j                              | 85   | 525   | 119   | 4  | 14   | 32   | 20,7  |
| BULGARİSTAN BG                   | 111  | 7                                      | 20 j   | 4.023 j                          | 2.861 j                              | 71   | 180   | 36  | 5  | 32   | 56   | 3,2   |
| ÇEK CUMH. CZ                     | 79   | 11                                     | 56   | 9.456 j                          | 3.215 j                              | 34   | 709   | 120   | 6  | 53   | 90   | 16,7  |
| DANİMARKA DK                     | 43   | 6                                      | 74 g   | 2.612 j                          | 621 j                                | 24   | 1.717   | 61  | 28   | 132  | 46   | 37,3  |
| ESTONYA EE                       | 45   | 1                                      | 41   | 1.164                            | 132                                  | 11   | 907   | 26  | 35   | 312  | 88   | 5,3   |
| FINLANDIYA FI                    | 338  | 5                                      | 78   | 5.923                            | 3.262                                | 55   | 231   | 18  | 13   | 143  | 109  | 13,9  |
| FRANSA FR                        | 544  | 66                                     | 399  | 28.987                           | 16.008                               | 55   | 733   | 53  | 14   | 61   | 44   | 18,8  |
| HİRVATİSTAN CR                   | 57   | 4                                      | 18   | 2.604                            | 970                                  | 37   | 318   | 46  | 7  | 42   | 61   | 5,2   |
| HOLLANDA NL                      | 42   | 17                                     | 16 j   | 3.032 j                          | 2.307 j                              | 76   | 386   | 73  | 5  | 10   | 18   | 20,6  |
| İTALYA IT                        | 301  | 61                                     | 180 h  | 17.037 j                         | 12.133 j                             | 71   | 598   | 57  | 11   | 30   | 28   | 14,4  |
| İNGİLTERE GB                     | 243  | 64                                     | 176 i  | 16.248                           | 5.440                                | 33   | 724   | 67  | 11   | 27   | 25   | 26,8  |
| İRİLANDA IE                      | 70   | 5                                      | 18   | 1.931                            | 145                                  | 8  | 256   | 27  | 9  | 39   | 42   | 8,7   |
| İSPANYA ES                       | 506  | 47                                     | 166 g  | 15.901 j                         | 9.717 j                              | 61   | 328   | 31  | 10   | 36   | 34   | 12,2  |
| İSVEÇ SE                         | 450  | 10                                     | 173  | 10.908                           | 8.235                                | 75   | 384   | 24  | 16   | 179  | 113  | 22,2  |
| LETONYA LV                       | 65   | 2                                      | 7 g  | 1.860                            | 251                                  | 13   | 108   | 29  | 4  | 35   | 93   | 8,5   |
| LİTVANYA LT                      | 65   | 3                                      | 21 g   | 1.877                            | 122                                  | 6  | 322   | 29  | 11   | 71   | 64   | 1,4   |
| LÜKSEMBURG LU                    | 3  | 1                                      | 3  | 275                              | 262                                  | 95   | 1.154   | 106   | 11   | 55   | 50   | 40,0  |
| MACARİSTAN HU                    | 93   | 10                                     | 203  | 7.197                            | 2.963                                | 41   | 2.183   | 77  | 28   | 206  | 73   | 14,8  |
| POLONYA PL                       | 313  | 38                                     | 175  | 19.231                           | 11.865                               | 62   | 559   | 61  | 9  | 46   | 51   | 7,1   |
| PORTEKİZ PT                      | 92   | 10                                     | 14 i   | 2.546 j                          | 1.630 j                              | 64   | 152   | 28  | 5  | 13   | 24   | 12,5  |
| ROMANYA RO                       | 238  | 20                                     | 53   | 10.770                           | 4.030                                | 37   | 223   | 45  | 5  | 27   | 54   | 3,3   |
| SLOVAKYA SK                      | 49   | 5                                      | 8  | 3.626                            | 1.587                                | 44   | 163   | 74  | 2  | 15   | 67   | 11,1  |
| SLOVENYA SI                      | 20   | 2                                      | 7  | 500                              | 500                                  | 41   | 345   | 60  | 6  | 34   | 59   | 6,8   |
| YUNANİSTAN GR                    | 132  | 11                                     | 42 i   | 2.240                            | 494                                  | 22   | 318   | 17  | 19   | 38   | 20   | 1,5   |
| AVRUPA BİRLİĞİ EU28              | 4.380  | 507                                    | 2.075 k  | 218.646 k                        | 115.936 k                            | 53   | 474   | 50  | 9  | 41   | 43   | 19  |
| AMERİKA USA                      | 9.834  | 318                                    | 2.026 e  | 228.218 g                        | ...                                  | ...  | 206   | 23  | 9  | 64   | 72   | 0,1   |
| ÇİN CN                           | 9.597  | 1.364                                  | 425 e  | 67.212                           | 38.521                               | 57   | 44  | 7   | 6  | 3  | 5  | 1,1   |
| HİNDİSTAN IR                     | 3.287  | 1.296                                  | 3.090 e  | 66.030                           | 22.224                               | 34   | 940   | 20  | 47   | 24   | 5  | 6,3   |
| JAPONYA JP                       | 390  | 127                                    | 192 h  | 19.204                           | 11.545                               | 60   | 492   | 49  | 10   | 15   | 15   | 185,8   |
| KANADA CA                        | 9.985  | 36                                     | 416 h  | 52.002 g                         | 258 g                                | 0,5  | 42  | 5   | 8  | 116  | 144  | 0,1   |
| RUSYA RU                         | 17.098   | 146                                    | 1.018  | 85.262                           | 43.424                               | 51   | 60  | 5   | 12   | 70   | 58   | 7,0   |

Kaynak: TCDD İstatistik Yılığ 2012-2016

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,
- 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.

# ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ

| ÜLKE ve KODU<br>Country and Code | YOLCU SAYISI<br>Number of Passengers<br>(10 <sup>6</sup> ) | YOLCU - KM<br>Passenger - Km<br>(10 <sup>6</sup> ) | TON<br>Tonne<br>(10 <sup>6</sup> ) | TON - KM<br>Tonne - Km<br>(10 <sup>6</sup> ) | TRAFİK (*)<br>Traffic Unit | TREN KM Train - Km<br>(10 <sup>6</sup> ) |                |                 | HAT VERİMLİLİĞİ<br>Line Utilization                                  |  | ORTALAMA<br>YÜK TASIMA<br>MESAFESİ (km)<br>Average<br>distance of freight<br>transport |
|----------------------------------|--|--|------------------------------------|--|----------------------------|--|----------------|-----------------|--|--|--|
|                                  |  |  |                                    |  |                            | YOLCU<br>Passenger                       | YÜK<br>Freight | TOPLAM<br>Total | HAT BAŞINA<br>DÜŞEN TRAFİK<br>Traffic Per Line<br>(10 <sup>6</sup> ) | HAT BAŞINA<br>DÜŞEN TREN<br>Train Per Line<br>(10 <sup>6</sup> ) |  |
| TÜRKİYE TR                       | 95   | 4.828  | 25.878                             | 10.474                                       | 15.302                     | 22.501                                   | 19.372         | 41.873          | 1.510  | 4.133  | 405  |
| ALMANYA DE                       | 2.693  | 90.978   | 365.003                            | 112.629                                      | 203.607                    | 1.109.000                                | 250.000        | 1.359.000       | 5.390  | 35.976   | 309  |
| AVUSTURYA AT                     | 280  | 12.104   | 97.642                             | 20.266                                       | 32.370                     | 110.121                                  | 40.927         | 151.048         | 5.862  | 27.354   | 208  |
| BELÇİKA BE                       | 232  | 10.333   | 55.876                             | 7.593  | 17.926                     | 80.782                                   | 12.617         | 93.399          | 5.010  | 26.104   | 136  |
| BULGARİSTAN BG                   | 23   | 1.549  | 14.635                             | 3.650  | 5.199                      | 20.904                                   | 7.659          | 28.563          | 1.292  | 7.100  | 249  |
| ÇEK CUMH. CZ                     | 176  | 8.125  | 97.280                             | 15.261                                       | 23.386                     | 124.318                                  | 35.799         | 160.117         | 2.445  | 16.738   | 157  |
| DANİMARKA DK                     | 210  | 6.804  | 8.086                              | 2.273  | 9.077                      | 65.189                                   | 3.118          | 68.307          | 2.854  | 21.473   | 281  |
| ESTONYA EE                       | 7  | 286  | 28.026                             | 3.117  | 3.403                      | 5.214                                    | 2.738          | 7.952           | 2.924  | 6.832  | 111  |
| FINLANDIYA FI                    | 76   | 4.114  | 33.392                             | 8.468  | 12.582                     | 35.888                                   | 12.666         | 48.554          | 2.124  | 8.198  | 254  |
| FRANSA FR                        | 1.241  | 91.653   | 95.545                             | 34.252                                       | 125.905                    | 397.346                                  | 62.659         | 460.005         | 4.343  | 15.869   | 358  |
| HİRVATİSTAN CR                   | 22   | 941  | 9.939                              | 2.184  | 3.125                      | 14.883                                   | 4.833          | 19.716          | 1.200  | 7.571  | 220  |
| HOLLANDA NL                      | 346  | 17.018   | 41.721                             | 6.545  | 23.563                     | 124.029                                  | 11.365         | 135.394         | 7.771  | 44.655   | 157  |
| İTALYA IT                        | 873  | 52.207   | 92.273                             | 20.781                                       | 72.988                     | 225.726                                  | 33.568         | 259.294         | 4.357  | 15.478   | 225  |
| İNGİLTERE GB                     | 1.722  | 66.399   | 96.821                             | 21.990                                       | 88.389                     | 531.010                                  | 37.198         | 568.208         | 5.440  | 34.971   | 227  |
| İRLANDA IE                       | 40   | 1.918  | 540                                | 96   | 2.014                      | 17.811                                   | 392            | 18.203          | 1.043  | 9.427  | 178  |
| İSPANYA ES                       | 569  | 26.247   | 28.960                             | 11.131                                       | 37.378                     | 338.824                                  | 47.596         | 386.420         | 2.441  | 25.236   | 384  |
| İSVEÇ SE                         | 214  | 12.741   | 64.999                             | 20.583                                       | 33.324                     | 117.280                                  | 35.458         | 152.738         | 3.055  | 14.002   | 317  |
| LİTVANYA LV                      | 17   | 590  | 55.465                             | 18.906                                       | 19.496                     | 6.071                                    | 11.093         | 17.164          | 10.482   | 9.228  | 341  |
| LÜKSEMBURG LU                    | 4  | 262  | 48.053                             | 14.036                                       | 14.298                     | 5.458                                    | 8.679          | 14.137          | 7.617  | 7.532  | 292  |
| MACARİSTAN HU                    | 22   | 418  | 5.207                              | 207  | 625                        | 7.955                                    | 691            | 8.646           | 2.273  | 31.440   | 40   |
| POLONYA PL                       | 146  | 7.710  | 50.333                             | 10.010                                       | 17.720                     | 84.529                                   | 23.014         | 107.543         | 2.462  | 14.943   | 199  |
| PORTEKİZ PT                      | 270  | 17.240   | 224.320                            | 50.603                                       | 67.843                     | 138.942                                  | 70.196         | 209.138         | 3.528  | 10.875   | 226  |
| ROMANYA RO                       | 130  | 3.957  | 11.108                             | 2.688  | 6.645                      | 30.787                                   | 6.135          | 36.922          | 2.610  | 14.502   | 242  |
| SLOVAKYA SK                      | 66   | 51.48  | 55.306                             | 13.673                                       | 18.821                     | 61.249                                   | 18.692         | 79.941          | 2.610  | 7.423  | 247  |
| SLOVENYA SI                      | 60   | 3.411  | 47.358                             | 8.439  | 11.850                     | 34.151                                   | 11.838         | 45.989          | 3.268  | 12.683   | 178  |
| SUYUNİSTAN GR                    | 14   | 628  | 17.832                             | 4.175  | 4.803                      | 11.182                                   | 7.435          | 18.617          | 3.972  | 15.397   | 234  |
| YUNANİSTAN GR                    | 16   | 1.263  | 1.404                              | 394  | 1.657                      | 9.999                                    | 838            | 10.837          | 740  | 4.838  | 281  |
| AVRUPA BİRLİĞİ EU28              | 9.564  | 448.872  | 1.673.002                          | 424.424                                      | 873.296                    | 3.731.149                                | 776.576        | 4.507.725       | 4.018  | 20.741   | 254  |
| AMERİKA USA                      | 29   | 10.331   | 1.710.000                          | 2.524.585                                    | 2.534.916                  | 60.575                                   | 804.746        | 865.321         | 11.107   | 3.792  | 1.476  |
| ÇİN CN                           | 1.544  | 723.006  | 2.294.100                          | 1.980.061                                    | 2.703.067                  | ...                                      | ...            | ...             | 40.217   | ...  | 863  |
| HİNDİSTAN IN                     | 8.224  | 1.147.190  | 1.095.260                          | 681.696                                      | 1.828.886                  | 760.800                                  | 401.900        | 1.162.700       | 27.698   | 17.609   | 622  |
| JAPONYA JP                       | 23.600   | 413.970  | 43.424                             | 21.029                                       | 434.999                    | 1.231.540                                | 68.547         | 1.300.087       | 22.651   | 67.699   | 484  |
| KANADA CA                        | 4  | 1.349  | 331.502                            | 411.623                                      | 412.972                    | 10.872                                   | 102.040        | 112.912         | 7.941  | 2.171  | 1.242  |
| RUSYA RU                         | 1.020  | 120.413  | 1.329.010                          | 2.304.758                                    | 2.425.171                  | 527.025                                  | 906.440        | 1.433.465       | 28.444   | 16.812   | 1.734  |

## 7. SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİNDEN YÜKSEK HIZLI TRENE

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. 41 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 bir 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.

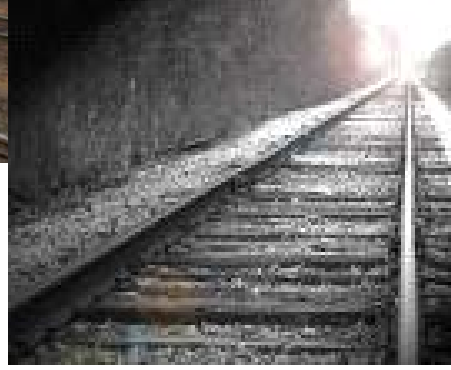
Konuyla ilgili ülkemizin en önemli uzmanı Prof. Dr. Aydın EREL, bu trajediden hareketle, “raylı sistemler konusunda ülkemizde yaşanan bazı üzücü durumları” şöyle örnelemektedir:

- *“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 41 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. Hızlandırılmış tren tartışmalarının gölgesinde kalan ve 41yıdır gündemde olan projenin geleceği, ulaşım sektörünün yanıt bekleyen önemli sorunlarından biridir.

“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 öngörülüşken, 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. Kaldı ki: Uluslararası Demiryolları Derneği (International Union of Railways) tanımına göre hızlı trenler; eski hatlarda saatte 250 km hıza çıkabilen, gelişmiş teknolojiyle yapılmış yeni hatlarda saatte 250 km ve üstüne çıkabilen trenler olarak tanımlanmaktadır.

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–taşı–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 etütünde 2010 yılı hedeflenerek belirlenen 1 milyon 517 bin 670 yolcu sayısı, 2005 etütünde 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 gözletilmemektedir.

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 Müdürlüğün 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 otunun 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 inşaaata başlanmıştır.
- Hattın tamamlanması durumunda bu hat üzerinde yük taşımacılığı yapılamayacak bir durum yaratılmıştır. Bu yük taşımacılığının önemli oranda tasfiyesi anlamına gelecektir.
- Hattın tamamlanması durumunda Ankara–İstanbul yolcu taşımalarının %80’inin hızlı trenle gerçekleştirilmesi gerekecektir. Bu mevcut yolcu taşımacılığının tasfiyesi anlamına gelecektir. Öte yandan 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.
- Demiryolu ulaşımı, öngörülen hattaki ön ücretlendirmenin 2010 yılı için 30 avro olarak belirlenmesiyle (ki mevcut piyasa koşullanmalarıyla bu düzey çok aşılacaktır) ekonomik olmaktan ve halkın çoğunluğunun kullanımından çıkarılmış olacaktır. 14 Mart 2009’da seferle-

re başlayan hızlı tren bilet ücretleri birinci sınıf için önce 60 sonra 40 TL, ekonomi sınıfı için önce 40 sonra 32 TL olarak belirlenmiştir. Tanıtım amacıyla fiyatlar her ne kadar düşük tutulmaya çalışılsa da orta ve uzun dönemde rekabet yasalarına tabiyet ile demiryollarının ucuz ve yaygın kullanımı kısıtlanacaktır.

- Özel olarak bu trenle ilgili sürücü ve bakım elemanlarına yönelik eğitim çalışmaları tamamlanmamıştır.
- Ülkemizin bilimsel, mesleki birikimi ile uluslararası deneyimler devre dışı bırakılmıştır.

Oysa ulaştırma sistemlerine yapılacak yatırımlar makro planlamaları gerektirir. Ancak bugün, Odamız, ilgili sendikalar ve bilim insanları ile 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 Kanun Tasarıları, 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 çanak tuttuğu açıktır. Bu stratejinin demiryolu çalışanları, kamu hizmetlerinin yürütülüşü ve toplumun geneli açısından olumlu sonuçlar üretmeyeceği açıktır.

Bu koşullarda “yüksek hızlı tren” uygulamasını Odamız kaygı ile izlemektedir. Odamız “sürat demiryolu” kapsamlı “hızlı treni” bugün için uygun bulmakta, mevcut projeyi 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 uyarıları dışlayan bir uygulama olması söz konusudur. Bu durumun, güçlendirilmesi gereken demiryolu ulaşımına prestij kaybı yaşatmasının yanı sıra ekonomik kayıplara yol açması da kesindir.



## 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 kılınan 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 hava-

yolu) 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

|           |          | Yolcu Taşımacılığı<br>(kcal/ kişi-km) | Yük Taşımacılığı<br>(kcal/ ton-km) |
|-----------|----------|---------------------------------------|------------------------------------|
| Karayolu  | Otomobil | 567                                   | -                                  |
|           | Otobüs   | 155                                   | -                                  |
|           | Kamyon   | -                                     | 921                                |
| Demiryolu |          | 48                                    | 61                                 |
| Denizyolu |          | 20                                    | 25                                 |
| Havayolu  |          | 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. 2012 yılı içinde gerçekleşen demiryolu ve karayolu kazalarındaki ölü ve yaralı sayısı karşılaştırması şöyledir:

#### **Demiryolu ve Karayolu Kaza, Ölüm ve Yaralı Sayıları (2014)**

| AKTİF KAZA DURUMU |           | PASİF<br>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 otopana eş değerdir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Demiryolu yapım maliyeti de karayoluna göre daha ucuzdur. 1 km Otopanın 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 lokomotifliği 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 düşünülmalıdır.
- 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, 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’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 % 0,7 den 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, kentsel 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.

## KAYNAKÇA

1. 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, TCDD, Ankara, 15–17 Aralık 1997.
2. 9. Ulaştırma Şurası, Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 8–10 Haziran 1998.
3. II. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, Mayıs 1999.
4. III. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 18–21 Mayıs 2001.
5. Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporu Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2008.
6. Dünyada ve Türkiye’de Enerji Verimliliği Oda Raporu, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2008.
7. 50. Hükümet Programının Ekonomi, Sanayi, KOBİ, AR-GE, Enerji, Ulaşım, İş Sağlığı ve Güvenliği Bölümlerinin Değerlendirilmesi Oda Raporu, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2007.
8. 2008 Yılı Programı, Ankara, Ekim 2007.
9. 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
10. Ulaştırmada 50. Yıl, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara.
11. I., II., III., IV., V., VI., VII., VIII., IX. Beş Yıllık Kalkınma Planları, DPT Yayın ve Temsil Daire Başkanlığı, Ankara.
12. Beş Yıllık Kalkınma Planları Özel İhtisas Komisyon Raporları, DPT, Ankara.
13. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1, 2, 3. Rapor, İTÜ, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2004, 2005.
14. DİE ve TÜİK İstatistik Yıllıkları, Ankara.
15. TCDD İstatistik Yılığ 2001–2005, Ankara.
16. TCDD İstatistik Yılığ 2004–2008, Ankara.
17. TCDD İstatistik Yılığ 2009–2013, Ankara.
18. TCDD İstatistik Yılığ 2010–2014, Ankara.
19. TCDD İstatistik Yılığ 2011–2015, Ankara.
20. TCDD İstatistik Yılığ 2012–2016, Ankara.
21. Demiryolu Sektör Raporu 2008, TCDD, Ankara.
22. 2009 Yılı Programı, DPT, Ankara.
23. Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, TÜBİTAK, Ankara, 2003.
24. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “A” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Şubat 2005.

25. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “B” Raporu, CanacInc. Montreal/Kanada– IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Mart 2005.
26. MERDOL Arif, “İMO Ankara Şubesi Haber Bülteni, Rapor” Ankara, Eylül 1991.
27. DENGİZ Berna, KUTAY Fevzi, “Türkiye’de ve Avrupa Ülkelerinde Demiryolları”.
28. SARIASLAN Ümit, “Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine”, Ankara, Temmuz 2007.
29. ÇETİNKAYA Coşkun, “Ankara–İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 2006.
30. ARI Yunus, Ülkemiz Demiryolu Sistemi ve Hızlı Tren Uygulamaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası.
31. DEMİRKOL Yavuz, Türkiye’de Demiryolu Ulaşım Politikaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası.
32. ŞAT, Enver, “Yaşadıkça”, Evrensel Gazetesi, 13 Mart 2007.
33. EVREN Güngör, ÖGÜT Kemal Selçuk, “Türkiye Demiryolları için Gelişme Stratejileri”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 13–16 Aralık 2006.
34. Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006, İstanbul.
35. EREL Aydın, “Raylı Sistem Mühendisliğinde Yetkinlik Ölçütleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
36. EREL Aydın, “Yüksek Hızlı Demiryollarında Altyapının Önemi ve Tasarım İlkele-ri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
37. ÖNCÜ Erhan, “Hızlı Tren Sürat Demiryoluna Karşı”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
38. KOCABIYIK İshak, ŞİRVAN N. Şamil, ÇELİK Ömer, “Raylı Taşımacılıkta Yeni Yönelim: Hızlı Tren”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007.
39. Türkiye’de Ulaştırma Politikaları ve Genel Çıkar Hizmetleri Açısından Sorunları, Genel Çıkar Hizmetleri Konferansı 2004, Birleşik Taşımacılık Sendikası.
40. Ankara–İstanbul Hızlı Tren Maceramız, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 2006.
41. TCDD’nin Yeniden Yapılandırılması Reform mu, Tasfiye mi? Yönlendirme Komite Toplantısı, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 9 Aralık 2003.
42. Demiryolumuzu İstiyoruz, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Yayını, İstanbul, 2005.

43. ORAL Murat, KOCABIYIK İshak, ÇETİNKAYA Coşkun, Demiryolu Sistemimizin Durumu, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildirisi, 2008.
44. 2007–2011 Stratejik Plan, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara.
45. Hızlı Tren Hakkında Herşey, TCDD, Ankara, 2009.
46. 2009–2013 Stratejik Plan, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara.
47. Hızlı Treni Sevmeyen de Çıktı, ANKA Haber Ajansı Haberi, 14 Mart 2009.
48. Birleşik Taşımacılık Sendikası Basın Açıklamaları.
49. 2010 Yılı Programı, DPT, Ankara.
50. Anahat Yolcu Treni Tehir Raporu, BTS, Ankara, Eylül 2009.
51. TCDD de Sordu; Demiryolu Ne Zaman Kapatılacak-I?, [www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com), Ocak 2009.
52. TCDD de Sordu; Demiryolu Ne Zaman Kapatılacak-II?, [www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com), Ocak 2009.
53. AYDIN Gökçe, Bozulmasından Korkulan Yol mu Yoksa YHT'nin Karizması mı?, [www.kentvedemiryolu.com](http://www.kentvedemiryolu.com), Mayıs 2009.
54. MMO Eskişehir Şube 13.11.2009 Tarihli YHT Kaza Raporu.
55. [www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr).
56. [www.korhaber.com](http://www.korhaber.com).
57. [www.ulastirmasurasi.org](http://www.ulastirmasurasi.org).
58. Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatlar Raporu, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Mart 2010.
59. TCDD İstatistik Yıllığı 2006-2010, Ankara.
60. 2012 Yılı Programı, DPT, Ankara.
61. Türkiye Demiryollarının Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Nisan 2010.
62. Railway Safety Performance in the European Union, European Railway Agency, 2011.