



t m m o b
m a k i n a
m ü h e n d i s l e r i
o d a s ı

oda raporu



Ulaşım Demiryolu Gerçeği

Yayın No: MMO/619



tmmob
makina mühendisleri odası

ODA RAPORU

ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ

Revize Edilmiş Dördüncü Baskı

Nisan 2014

Yayın No: MMO/619

tmmob
makina mühendisleri odası

Meşrutiyet Caddesi No: 19 Kat: 6-7-8
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/619

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

1. Baskı: Nisan 2008/Ankara

4. Baskı: Nisan 2014/Ankara

sunuř

Demiryolları, Cumhuriyetin ilk yıllarından İkinci Dünya Paylaşım Savaşı'nın başlanğına kadar Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde temel bir öneme sahip olmuştur.

İkinci Dünya Paylaşım Savaşı aralığını saymazsak, 1950'lerden sonra Cumhuriyetin ilk yıllarının aksine karayolları geliştirilmiş, demiryolları ikinci plana atılmıştır. Karayolu taşımacılığına verilen aşırı önem, diğer taşıma türlerinin ihmal edilmesine yol açmış; yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı ile yatırım maliyetlerindeki artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliğı oluşmuş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ölkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir.

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, ölkemiz demiryollarının 157 yıllık tarihine özlü bir şekilde değinilmekte; demiryolu politikası, ulaşım politikasının bütünselliğı 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 getirdiğı görüşleri kolektif doğrular haline dönüştürme yolunda bir çaba olarak değeriendirilmesi bizi sevindirecektir.

Raporu hazırlayan Ali Ekber ÇAKAR ve emeğı geçen Oda çalışanlarına teşekkürlerimizi sunarız.

Nisan 2014

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

içindekiler

1. ULAŞTIRMANIN ÖNEMİ	1
Genel Yaklaşım	1
2. SÖMÜRGEÇİLİK KISKACINDAKİ OSMANLI DÖNEMİ	3
3. CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ	5
Türkiye Demir Ağlarıyla Örülüyor	5
4. 1950'DEN GÜNÜMÜZE DURUM	9
1950 Sonrası Dönem: ABD Yönlendirmesi ile Demiryollarındaki Hızlı Atılım Duruyor	9
Kalkınma Planlarında Durum	13
Orta Vadeli Program (2012-2014), 60-61 Hükümet Programları ve 2012 Programında Ulaşım	19
5. MEVCUT DURUMA DAİR GENEL DEĞERLENDİRME	27
Genel Değerlendirme	27
Demiryolları ve TCDD Üzerinde Oynanan Oyunlar	30
6. İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU	41
7. "SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİ"NDEN "YÜKSEK HIZLI TREN"E	57
8. DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASININ BAZI UNSURLARI	69
Enerjinin Verimli Kullanımında Demiryollarının Avantajı	69
Demiryollarında Güvenlik Unsuru Yüksek	71
Demiryollarının Çevre Kirliliği, Arazi Kullanımı, Maliyetler ve Gürültü Unsurları Açısından Avantajları	72
9. DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASI İÇİN ÖNERİLER	73
KAYNAKÇA	77

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 taşımının 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, insanları 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 ölçeği ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu açıdan ulaşım gereksinimlerini;

- İnsan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli ve çevre problemi yaratmadan hareketi ve
- Yöntem ve planlama unsurlarıyla birlikte

planlamak 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 İmparatorluğunun, endüstri devrimini başlatacak altyapıyı oluşturamadığı bilinmektedir.

Avrupa'nın sömürgeci devletleri tarafından, Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyetin 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 İmparatorluğunda demiryolu serüveni Büyük Britanya İmparatorluğu'nun demiryolu devrimini tamamlayarak Bağdat–Basra üzerinden Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine uzanan yolu güvencede tutma çabalarıyla başlamıştır.

İngiliz İmparatorluğunun 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 gerçekleştirilmiştir. 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 ekonomi-borç kısı kacına alacak demiryolu projeleri geliştirmektedir.

Osmanlı İmparatorluğunun "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 lırayı 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

DÖNEMLER	KONVANSİYONEL HAT TOPLAMI (Km)	YÜKSEK HIZLI TREN HAT TOPLAMI (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	397	11.405
2011	11.112	888	12.000
2012	11.120	888	12.008

Kaynak: TCDD İstatistiklerinden Hareketle MMO tarafından hazırlanmıştır.

Tablodan da görüleceği üzere; yaygın demiryolu ağıımızı ifade eden konvansiyonel hatların %41'i; toplam demiryollarımızın %38'i Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km olmak üzere toplam 4 bin 465 km demiryolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 45,2 km demiryolu inşa edilebilmiştir. 1950 yılı itibarıyla 9 bin 204 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2012 yılı sonunda, yüksek hızlı tren hattı da dahil olmak üzere, 12 bin 008 km'dir. Yani 62 yılda yalnızca 2 bin 804 km demiryolu yapılmıştır.

1951 yılı ve sonrasında toplam 1742 km demiryolu anahattı yapılmıştır. Buna göre 1951 ve sonrası anahattı yapımı yılda ortalama 28 km olarak gerçekleşmiştir. Anahattı yapımındaki durum aşağıda verilmiştir.

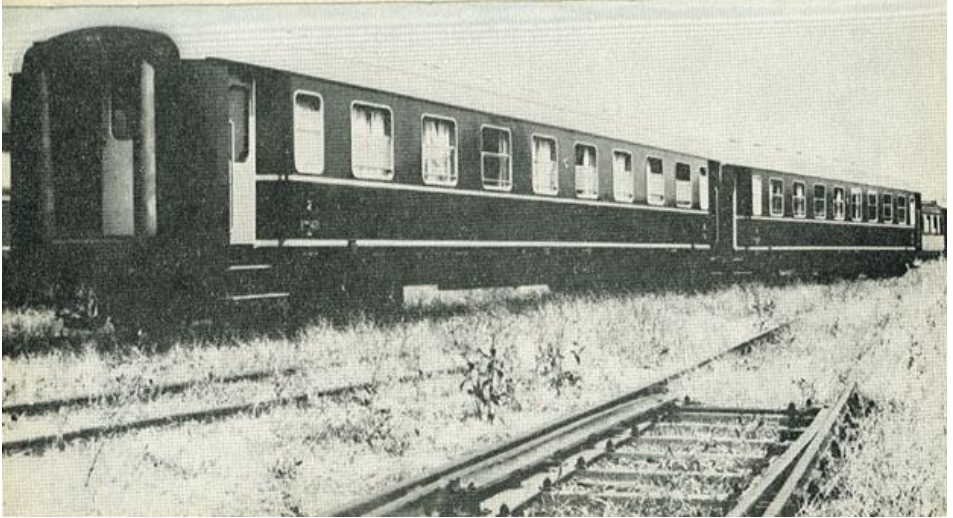
Osmanlı Dönemi Dahil Demiryolu Anahattı Yapımı

Demiryolu Yapımları (Anahattı) (2., 3. ve 4. hatlar dahil)		
	Km	Ortalama Yıllık Yol İnşası (km)
Cumhuriyet Öncesi	4.136	66
1923-1950	3.764	134
1951 ve sonrası	1742	28
2012 Sonu Toplam Konvansiyonel Anahattı Yol Uzunluğu	8.770	
2012 Sonu Hızlı Tren Anahattı Uzunluğu	872	
Toplam (Hızlı+Konvansiyonel) Anahattı Uzunluğu	9.642	

Kaynak: TCDD Demiryolu Sektör Raporu-2012 Yılı

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 ve sonrasında ortalama 28 km ile neredeyse yerinde sayılmaktadır.

Diğer yandan, TCDD 2012 Yılı Sektör Raporu'nda demiryolu politikamızın yüksek hızlı tren projelerine göre şekillendiği 2003-2012 yıllarını kapsayan dönemde 1086 km demiryolu yapıldığı vurgulanmaktadır. Raporumuzun güncelendiği dönemde 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.



2012 yılı sonunda 11 bin 136 km'lik konvansiyonel demiryolu hattının 2 bin 350 km'si tali hat, 8 bin 770 km'si ise anahattır. Bu ana hatların 6 bin 442 km'si elektriksiz, 2 bin 328 km'si ise elektrikli. 2008 yılı verilerine göre 8 bin 699 km'nin 156 km 484 metresi hiç kullanılmamakta, 1581 km'sinde ise yolcu taşımacılığı yapılmamakta; toplam 1787 km yani demiryolu şebekesinin % 20'sinde yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır

Ayrıca 2009 yılında 397 km olan yüksek hızlı tren hat toplamı 2010'da 888 km'ye yükselmiştir. Bunun 872 km'si anahatlardan 16 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 Túrkiye'ye dayatılan ulaşım politikalarının bir gereği olarak şekillenmiş, Túrkiye 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.

2. Dünya savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu ulaşımını 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 ulaşıma 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 Bakanlığından ayrılır ve 1950 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığına 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 tetikleme v.b. 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.

2009 yılında demiryolu taşımacılığı yolcuda %1,6’ya, yükte %5,3’e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte % 19’dan %91,5’e, yolcuda ise %97,9’a yükselmiştir. Demiryolu yük taşımacılığında görülen gerileme 2011 yılında da sürmüştü ve %4,1 olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu dönemde yolcu taşımacılığı 2009 yılı oranıyla aynı seviyeyi gösteren %1,6’da sabitlenmiştir.

DPT’nin 2010 Yılı Yatırım Programı belgesine göre, 2007’ye göre 2008’de demiryolu yurtiçi yolcu taşıması, milyon yolcu/km bazında % 11,2; 2008’e göre 2009’da ise % 7 gerilemiştir. Demiryolu yurtiçi yük taşımasında ise milyon ton/km bazında, 2007’e göre 2008’de %7,8; 2008’e göre 2009’da %8 gerileme

yaşanmıştır. 2012 Yılı Yatırım Programı verilerine göre ise, 2010 yılında 2009'a kıyasla demiryolu yolcu taşımada (yurtiçi) %0,7 ; yük taşımada (yurtiçi) %10,5 artış görülürken, aynı kategoriler için 2011 yılı tahmini sırasıyla %14,1 ve %2,7 olmuştur. Tahminlerdeki sapmalar bir kenara bırakılırsa, 2011 de 3 milyon 985 bin olacağı tahmin edilen yolcu taşıma potansiyelinin bile 2007 yılında gerçekleşen 3 milyon 999 bin yolcu sayısının altında olduğu görülecektir. Son beş yılda yatırımlardaki çarpıcı artışa rağmen demiryollarımızın yolcu kaybetmesinin nedeni irdelenmelidir.TCDD verilerine göre, 2011'de ülkemizdeki yük taşımacılığının %73,8'i karayolu, %4,1'i demiryolu, % 5,8'i denizyolu; yolcu taşımacılığının %97,8'i karayolu, %1,6 demiryolu, %0,7'si denizyolu aracılığıyla yapılmaktadır. 2011 yılı verilerine şehir içi taşımacılığın dahil edilmediğini hatırlatalım.

Yurtiçi yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin TCDD verileri şöyledir:

Taşımacılığın Ulaştırma Sistemlerine Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Yük (Netton-Km)				Yolcu (Yolcu-Km)			
	Kara yolu	Demir yolu	Deniz yolu	Hava yolu	Kara yolu	Demir yolu	Deniz yolu	Hava yolu
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	-	97,9	1,7	0,4	-
2009	91,5	5,3	3,2	-	97,9	1,6	0,4	-
2010*	75,0	4,5	5,0	-	97,8	1,6	0,7	-
2011*	73,8	4,1	5,8	-	97,8	1,6	0,7	-

Kaynak: TCDD Demiryolu Sektör Raporu- 2012Yılı

(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; ulaştırmayla ilgili ana ilkelere 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. Ulaşımına ilişkin 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

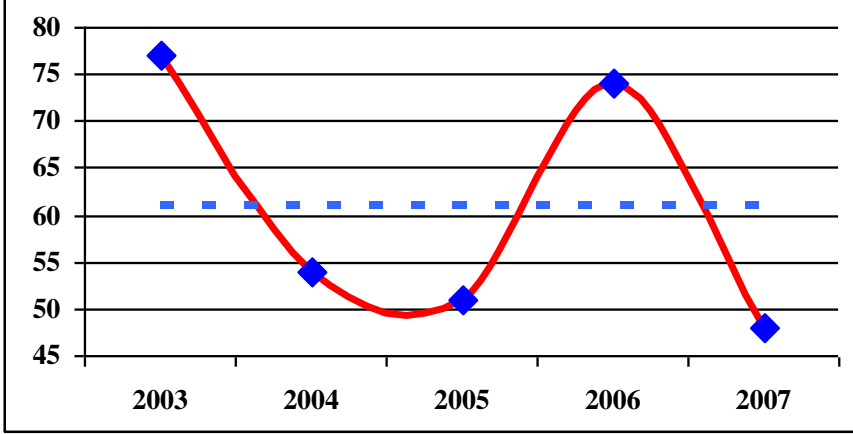
Tablodan görüldüğü gibi ulaştırma alt sistemleri içerisinde karayolu ulaşımının payının düşmesi hedeflenmesine rağmen yıllar itibarıyla bu pay giderek yükselmiş, demiryolları ise giderek gerilemiştir. “Ulaşım Ana Planı” hedefleri arasında karayolu taşımacılığı payının %70'lere çekilmesi var iken planın 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 açığı oluşmuş; 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.

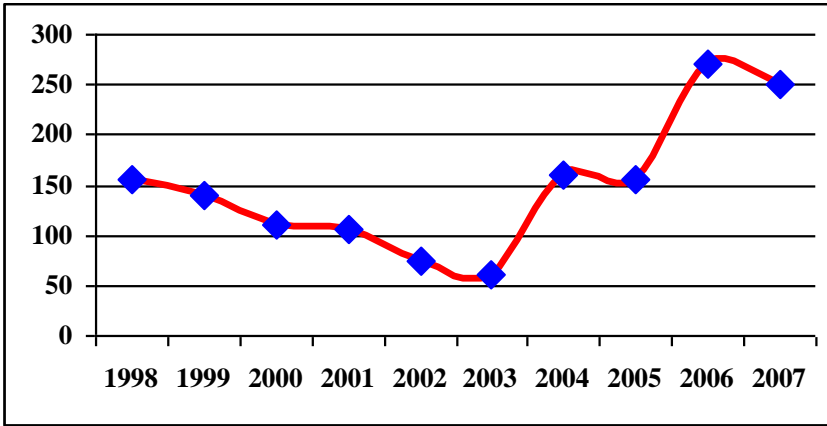
Yatırım Ödeneklerinin Gerçekleşme Yüzdesi



Kaynak: Demiryolu Sistemimizin Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası

Uzmanların da belirttiği üzere, yüksek hızlı tren dışında TCDD'ye yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler bulunmamaktadır. Kısaca, yüksek hızlı trenin gölgesindeki 11 bin km'lik demiryolu varlığının adeta kendi kaderine terk edildiğini söyleyebiliriz.

Dolar Bazında Hızlı Tren Hariç Yatırımlar (Milyon Dolar)

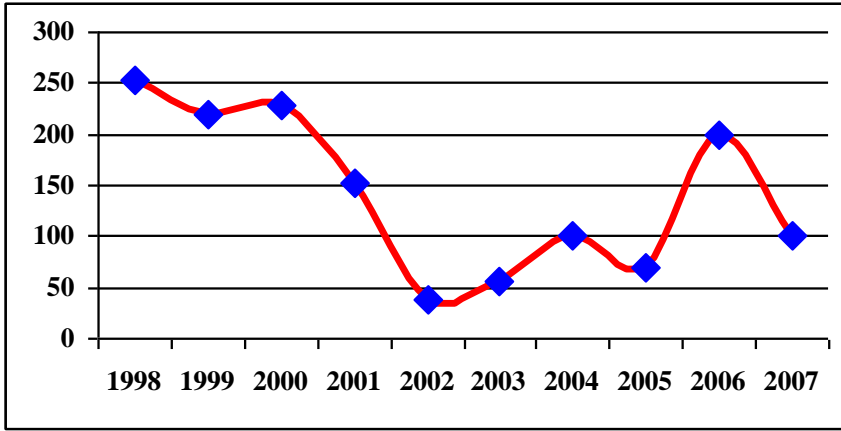


Kaynak: Demiryolu Sistemimizin Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası

Kıscacası özelleştirme sonrası kalan Haydarpaşa limanı (İskenderun limanı özelleştirme portföyündedir), 5 fabrika, 60'a yakın atölye ve on binlerce m² kapalı alan vd. varlıklarıyla demiryolu sistemine, Ankara-İstanbul hattı hariç, kilometre başına yılda ortalama 10 bin dolar tutarında yatırım yapılmaktadır ve bu trajikomik bir rakamdır.

Yol yenilemesinde de durum benzerdir.

Yol Yenilemeleri (Km)



Kaynak: Demiryolu Sistemimizin Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası

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. Son yıllardaki kazalar önemli ölçüde bu bakımsızlığın sonucu olarak yaşanmaktadır.

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 hazırlana-

cağı 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 ifadelere 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 hâlâ 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 2006 yılında (ki Türkiye açısından 2006-2010 verileri neredeyse aynıdır) Türkiye km/1.000km² demiryolu yoğunluğu bazında AB-27'nin 4 kat altındadır. Km/1.000km² 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 yüzdelik 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 dağılımı-

nın 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.

Bu arada dünyada son dönemde ulaşımın büyük oranda yolcu ve yük taşımacılığının birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli Kombineler/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanması; bu sistemde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu boru hatları taşımasının birlikte kullanılması ve çevreyi gözetken bir yaklaşım söz konusudur. Ancak AB uyum programları ve Türkiye'nin Dünya Bankası ve IMF'ye verdiği taahhütler uyarınca özelleştirme, "yap-işlet-devret", "yap-işlet" 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 demagojik birer gerekçelendirme olmaktadır.

Orta Vadeli Program (2012-2014), 60-61. Hükümet Programları ve 2012 Programında Ulaşım

Orta Vadeli Program 2011-2013'ün ulaşım ile ilgili kısmı, bir önceki OVP (2010-2012) ile bir madde hariç aynı değerlendirmelere sahip idi. Aynı durum OVP 2012-2014'te de geçerlidir ve yalnızca bir maddeye "karayolları ağı ile kentiçi ulaşımında akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımı yaygınlaştırılacaktır" eki

yapılmış, bir de lojistik ile ilgili bir madde eklenmiştir. Programın ana yönelimi “serbestleştirme ve rekabet” doğrultusunda yeniden yapılanmayı kapsamakla beraber hâlâ sağlıklı ulaşım politikalarını içermemektedir. OVP 2011–2013’ün girişinde belirtilen, OVP’nin, “bir önceki OVP’nin devamı niteliğinde olup, uygulanmakta olan ilke, politika ve önceliklerle uyum arz etmektedir” yaklaşımı 2012–2014 Programı için de geçerlidir.

OVP 2011–2013’te yer alan “B. Makroekonomik Politikalar” bölümünün “f. Kamu İktisadi Teşebbüsleri ve Özelleştirme” alt başlığının vi) şikkında “Kamunun elektrik dağıtımı ve şeker üretimi alanlarından tamamen çekilmesi; elektrik üretimi, telekomünikasyon, liman, otoyol ve köprü işletmeciliğindeki payının ise azaltılması hedeflenmektedir” yaklaşımı OVP 2012–2014’te aynen sürmektedir. Yani ulaşım hizmetlerinin özelleştirilmesi, serbestleştirilmesi, kamunun tamamen devre dışı bırakılması politikaları önümüzdeki döneme de damgasını vuraacaktır. 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, “Ulaştırma sektöründe temel amaç; taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik, güvenli ve hızlı taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının zamanında oluşturulmasıdır. Ulaştırma alt sektörlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması esastır” yaklaşımına yer verilmiştir. Bu amaçlar ilk bakışta olumlu bir görüntü sunsa da yük ve yolcu taşımacılığı göstergeleri, sürekli olarak farklı gerçeklere işaret etmektedir.

Taşıma türleri arasında denge sağlanması için 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 artma-

sının 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 hâlâ 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 *“iv. TCDD'nin hizmet kalitesi artırılacak, hızlı trenle yolcu taşımacılığı yaygınlaştırılacaktır. Demiryolunun sektör içindeki payını artırmak ve TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükünü azaltmak amacıyla, demiryolu sektörü ve TCDD yeniden yapılandırılacaktır”* 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 61. Hükümet uygulamalarını belirleyen 60. Hükümet Programının *“Altyapı ve Ulaşım Bölümü”*nde, *“ulaştırma, enerji, bilgi ve iletişim teknolojileri gibi altyapı hizmetlerinin sunumunda etkinlik sağlanacak ve kalite standartları yükseltilecektir. Mal ve hizmet üretiminin en önemli ön şartı ve girdisi olan altyapı hizmetlerinin rekabetçi piyasada özel sektör tarafından sunumu esas alınacaktır”* 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.

Programda, *“Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanabileceği bir ülke olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmişti. Yurt içinde karayolu taşımacılığına yüzde 90 düzeyinde bağımlı hale gelen ulaşım sisteminizin bu haliyle sürdürülebilmesi artık mümkün değildir”* denilmektedir. Bu saptama doğrudur. Zira 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 kaynağını daha az, alternatif finans modellerini daha fazla kullanarak, havaalanları ve deniz yapılarında başarıyla uyguladığımız modellerin diğer altyapı projelerine de tatbik edilmesi önceliklerimiz arasında olacaktır*” yaklaşımının “yap–işlet–devret”, “yap–işlet” ve “işletme 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.

Diğer yandan Türkiye’de kamu yatırımları alanındaki olumsuz gelişmelere karşın kamunun ulaştırma yatırımları artmaktadır. Örneğin 2008 yılında %37,7 olarak gerçekleşen kamu yatırımları 2010 yılında genel kamu yatırımlarının cari fiyatlarla %43,7’sini oluşturmuştur ve 2011 tahmini beklentisi de aynı oran düzeyindedir. Ancak bu yatırımlar, demiryollarında son yıllarda yaşanan gelişmelerden anlaşılacağı gibi, esasen ulaştırma sektörünün özel sektöre devredilmesine yöneliktir. Yeni yapılan otoyol ve yüksek hızlı tren ihaleleri özelleştirme anlayışıyla yapılmış ve hızla özelleştirme programlarının uygulanmasına geçilmiştir. Bu v.b. 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. TCDD bünyesindeki 7 limandan 6'sı 2005 yılında özelleştirme kapsamına alınmıştır. Mersin limanının 2007 yılında, Bandırma ve Samsun limanlarının 2010 yılında, İskenderun limanının 2011 yılında özelleştirilmesinin yanı sıra Derince ve İzmir limanlarının ihaleleri gerçekleştirilmiş vaziyettedir. 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.

60. Hükümet programı ile mevcut göstergeler ve istatistikî veriler incelendiğinde; Ulaştırma Bakanlığı'nın yayınladığı 2009–2013 Strateji Planında 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.

61. Hükümetin 2012 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.

61. 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, “te-

mel amaç ve hedefler” bölümünde ağırlıklı olarak ifade bulunmaktadır. Uygulama programının hedefler kısmında ağırlıklı olarak YİD ve KOİ’ye yönelik politikalarla finansman sorunun çözüleceği belirtilmektedir. 2011 yılı sonu itibarıyla ulaşım sektöründeki gelişmeleri değerlendirdiğimizde gelinen düzey daha anlaşılır olacaktır. 9. Kalkınma Planında yer alan, “Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanılacağı, dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının bütüncül bir yaklaşımla ele alındığı; yük taşımalarının demiryollarına kaydırıldığı, limanların lojistik merkezler olarak geliştirildiği, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılacağı, mevcut altyapının verimli kullanımının sağlanacağı, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılacağı, ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımının benimsenmesinin sağlanacağı, alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım modunu belirleyen bir yapının esas alınmasının sağlanacağı, 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” ifadeleri değerlendirildiğinde hazırlanan ulaşım politikalarına ilişkin metinlerle pratik uygulamaların aynı olmadığı görülmektedir.

Demiryolları sektöründe de özelleştirme fıryası hızla devam etmektedir. Avrupa Birliği ve Dünya Bankası programları çerçevesinde peşpeşe hazırlanan yasa tasarılarının son perdesi olarak 2013 yılında Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun yasalaşmış olup kendi tabirleri ile “*Kamu yükü sürdürülebilir seviyeye getirilecektir.*” YİD modeli uygulaması ile yüksek hızlı tren projeleri dışında, yatırımlar yeterli değildir. Ankara–İzmir, Ankara–Sivas hattında çalışmalar devam etmektedir. Yeni ana hat yapımı ve hat yenileme yatırımları 9. Kalkınma Planında yer alan seviyeye ulaşmamıştır. Lojistik merkezlerin bir kısmının inşaat çalışmaları devam etmekle beraber bu projenin ne zaman bitirileceği ve limanlarla kapasite açısından uyumlu çalışıp çalışmayacakları da şüphelidir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) bünyesinde DPT tarafından açıklanan 2009 Programı’nda demiryolu altyapısının en önemli sorunu olarak “*büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli hizmete uygun olmaması*” görülmektedir. Programda yük taşımalarında ağırlığın demiryollarına kaydırılması stratejik bir amaç olarak vurgulanırken, bu doğrultuda demiryollarında özel sektör tren işletmeciliğine geçileceğinin müjdesi verilme-

tedir. Gerekçeler ve reçete ise bugüne kadarki özelleştirmelerden farklı değildir. Programda “Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır” denilerek, önümüzdeki dönemde de ulaşım politikalarında temel hedefin özelleştirme ve ulaşım hizmetlerinin piyasalaştırılması olacağının altı çizilmektedir. Demiryolları ve TCDD’ye ilişkin yeni yasal düzenlemelerin yapılması 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.

2010 Yılı Programında ulaştırma sektöründe izlenecek rotanın farklılık göstermediği görülmektedir. Yük taşımalarında ağırlığın tren yollarına kaydırılması gerekliliğine vurgu yapılan programda yöntem 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, 2009 yılında yük taşımacılığında ton-km bazında yurtiçinde %8, yurtdışında %30 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 toplumcu 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, Ulaştırma Bakanlığı tarafından 27 Eylül-1 Ekim 2009 tarihleri arasında “Vizyon 2023: Geleceğin Ulaştırma Politikası” sloganıyla 10. Ulaştırma Şurası gerçekleştirilmiştir. Şura’da ulaşımaya yönelik yaklaşık 100 karar alınmıştır. Ulaşımaya 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 10. Ulaştırma Şurası'na katılımının 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 herkeşe çağrı yapıldığı” iddiası ise hem yöntem olarak hem de söylendiği zaman itibarıyla ciddiyyetten uzaktır.

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.

Bu bilgiler ışığında, bazılarında 10. 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 vurgulamakta 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.

9. Kalkınma Planı, Ulaştırma Bakanlığı Stratejik Planı (2009–2011), Orta Vadeli Plan [(2010–2011), (2011–2013), (2012–2014)] ve 60–61. Hükümet Programı birlikte ele alınıp değerlendirildiğinde, ulaşım politikasında bütünlüklü anlayış yerine parçalı çözüm önerilerinin yer aldığı bir modelin uygulandığı görülmektedir. Tüm planlarda ve 61. Hükümet Programında ulaşım politikalarının düzeyi ve hedefine ilişkin sorgulama yapmak mümkün değildir. Örneklersek 1.000 m² 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 sor-

gulamalar olanaklı değildir. Hâlâ 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 fiyatlarının artması ve çıkan kriz ile birlikte petrole dayalı ulaşım politikalarını uygulayan ülkeler bu politikalarını gözden geçirmeye ve değişiklikler yapmaya başlamıştır. Özellikle petrol yoksullu 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 olacaktır.

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 bağlantılı 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 ulaştırma politikalarıyla demiryolları ihmal edilmiştir. 2000 yılında demiryollarının ulaştırma 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 ulaştırma ve diğer hizmet alt sektörlerinin paylarında bir gerileme söz konusudur. 2008 yılında kamu sabit sermaye yatırımlarının %37'si ulaştırmaya ayrılmışken, 2010 Yılı Yatırım Programı belgesinde ulaştırma kamu sabit sermaye yatırımlarının 2009 yılında %33'e, 2010'da da %31,9'a gerileyeceği tahmininde bulunulmuştur. DPT verilerine göre, yatırımların gerçekleşme düzeyi ise dalgalı bir seyir izlemiştir. 2009 yılında ulaştırmanın kamu yatırımları içerisindeki payı %29,6 ile tahmin edilen seviyenin altındayken, 2010 yılında %43,7 ile artış yönünde bir sapma gerçekleşmiştir. DPT verilerinde bir diğer dikkat çeken nokta özel kesim sabit sermaye yatırımlarının yıldan yıla artan yüzdelerle sahip olmasıdır. Son olarak, 2012 Yılı Programı'nda ulaştırmanın yatırımlar içerisindeki toplam payında (%25,3) ciddi bir değişiklik öngörülmezken, kamu yatırımları içerisindeki payda yaşanan %10'u bulan azalmayı özel kesim yatırımlarındaki %3 artış izlemektedir.

2008 yılı itibarıyla ulaştırma ödeneklerinin içindeki demiryolu ödenek payının %45,8 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. Örneğin 2007 yılında TCDD yatırımları için 869 milyon 645 bin YTL yatırım ödeneği, yüksek hızlı tren içinse 810 milyon 500 bin YTL ödenek, toplamda ise 1 milyar 680 milyon 145 bin YTL ayrılmıştır. 2008'de ise TCDD yatırımlarına 870 milyon 500 bin YTL, yüksek hızlı trene de 685 milyon 315 bin YTL, toplamda 1 milyar 555 milyon 815 YTL ayrılmıştır. 2009'un TCDD ve yüksek hızlı tren yatırımları toplamı da 1 milyar 350 milyon TL'dir.

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 sen-

dikalar, 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 2009 yılı itibarıyla gelişmiş ülkelerden İtalya'da demiryolu ana hat uzunluğu 17 bin 003 km, İngiltere'de 31 bin 471 km, Fransa'da 29 bin 903 km iken ülkemiz demiryollarının yüksek hızlı tren hattı dahil toplam ana hat uzunluğu 9 bin 80 kmdir. Ülkemizin yüzölçümü ise sırasıyla bu ülkelerin yüzölçümlerinin 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır. TCDD tarafından yayınlanan 2011 yılı uluslararası göstergelerinde ilginç farklılıklar olmakla birlikte açığı 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 kullanımı 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 bozmamış, 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 kullanıldığı bütünsel sistemler olarak görülmelidir.

Demiryolları ve TCDD Üzerinde Oynanan Oyunlar

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 taşı-

macılığı 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 neo-liberal politikaların hayata geçirildiği ve egemen olduğu bir dönemdir. Bu süreçte başta İngiltere olmak üzere, kapitalist liberal ekonominin hakim olduğu ülkelerde yeniden yapılanma 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 neo liberal 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 sığınarak 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 157 yıllık demiryolu kazanımları yok edilecektir. Yeniden yapılanma adı altında yapılan bu düzenlemelere ilave olarak, TCDD’nin nihai tasfiyesini gerçekleştirmek için yasa tasarıları 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 müktesabatına 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 tasarısıyla, “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 gözetilen bir modelin esas alınması ve TCDD’nin taşınmazlarının pazarlanması, on binlerce çalışanın güvencesiz çalışmaya zorlanması gündeme getirilmiştir.

En son TCDD'nin taşınmazları yine hukuksal süreçleri beklemezsizin özelleştirilerek 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 satış 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 ve Samsun limanlarının özel şirketlere devri tamamlanmıştır. Derince ve 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 pekçok 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 düşürülmüştür. 2007 yılında ise 31 bin 901 olan memur, sözleşmeli, daimi işçi ve geçici işçi sayısı 2010 yılında 28 bin 542'ye gerilemiştir. TCDD tarafından yayımlanan değişik kaynaklarda geçmiş yıllara ait personel sayısı farklılaşmakla birlikte 2012 yılında geçici işçilerle birlikte TCDD çalışanlarının toplam sayısı 28.073'e kadar inmiştir (Bu hesaplamalara bağlı ortaklıklar dahil değildir.).

TCDD personel mevcudu, diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında, 2008 yılı itibarıyla 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Avusturya'da 8, Almanya'da 5, Fransa'da 5 iken ülkemizde 3 olmuştur. 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.

2012 yılı sonu itibarıyla, demiryolu şebekesinin %26,8'inde (3216 km) elektrikli, %33,4'ünde (4016 km) sinyalli işletmecilik yapılmaktadır. Konvansiyonel hatların %18'inde kurpların (viraj) yarı çapı 500 metreden küçüktür. Yarıçapı 1500 metreden küçük kurpların oranı %32'dir. Toplam hatların %25'inde eğim %10'un üzerindedir. Hatların %14'ünde çelik ve ahşap traversler döşeli durumdadır. Dolayısıyla demiryollarımız gelişmiş ülkelere göre son derece düşük bir standartta kalmıştır. 2012 yılı istatistiklerine göre, mevcut hatların %19'u 21-30 yaş arasında, %17,1'i ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları 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 çalıştırabilecek 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 altyapı ve yeni hatlar oluşturulmaksızın yüksek hızlı tren uygulamasına geçilmesi ve bakım-yenileme çalışmalarının yetersizliğinden kaynaklanan tren kazaları; demiryolu altyapısını teknik gerekliliğe uygun hale getirilmeden taşımacılık yapılması; büyük kentlerde kent içi ulaşım problemlerini çözecek olan toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümlere yönelinmesi mevcut sorunları daha da derinleştirmektedir.

Ülkemizde bu gelişmeler yaşanırken, resmi çevrelerce son zamanlarda demiryolu yapımının bir devlet politikası haline getirildiği sık sık vurgulanmaktadır. Demiryollarında yaşanan sıkıntılardan çözümü için kapsamlı devlet politikalarının geliştirilmesi gerektiği açıktır. Mevcut “devlet politikası”nın 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. 2012 yılı sonunda sinyalli hat uzunlukları üçte bir ve elektrikli hat uzunlukları beşte bir seviyelerinde gezinmektedir. Anahatların %91'i tek yönlü vaziyettedir. En kapsamlı çalışmaların yürütüldüğü hızlı tren hattında başka trenlerin çalışmasına dair bir açılım göze çarpmamaktadır. Geçmiş 157 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 yazılılarıyla “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 Tren 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" buyurulmuştur. 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 % 5'lerin üzerinde büyüğünden övündüğümüz bir ekonomi içerisinde geleceğın demiryolu sisteminin ulaştırma sektörü içerisindeki payı ne olmalıdır sorusuna dair maalesef hazırlanan/hazırlattırılan raporlarda ciddi bir öneriye rastlanılmamaktadır.

Diğeri 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 ulaşımın 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 Hükmünde 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 157 yıllık Kurumun parçalara ayrılmasının ve demiryolu işletmeciliğini tamamlayan her türlü iş ve hizmetin 3. Şahıslarca 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.

Neo liberal merkezlerin dayatmasıyla demiryollarında yıllardan uygulanan bütün olumsuz politika unsurlarını bünyesinde barındıran Kanun, demiryolu hizmetini bir bütün olarak kamu yararı anlayışından uzaklaştıracak düzenlemeler içermektedir. Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS)'nin 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 neo-liberal 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 özelleştirme.
- Ve son olarak neo-liberal 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 tanımını 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,
- Kanununun 3. Maddesinde TCDD Demiryolu altyapı işletmecisi olarak tanımlanırken, "TCDD, Devletin tasarrufundaki demiryolu alt-

yapısının kendisine devredileni 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 işletmecisi 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-Hatların ve Yolların Uzunlukları (2008–2012)

(Km)

	2008	2009	2010	2011	2012
KONVANSİYONEL HAT					
ANAHA TLAR	8.257	8.243	8.276	8.324	8.324
2.3.4. ANAHA TLAR	442	443	446	446	446
ANAHA T TOPLAMI	8.699	8.686	8.722	8.770	8.770
İLTİSAK+ İSTASYON YOLLARI	2.306	2.322	2.330	2.342	2.350
KONVANSİYONEL HAT TOPLAMI	11.005	11.008	11.052	11.112	11.120
YÜKSEK HIZLI TREN HATTI					
ANAHA T	-	197	436	436	436
2.ANAHA T	-	197	436	436	436
ANAHA T TOPLAMI	-	394	872	872	872
İSTASYON YOLLARI	-	3	16	16	16
YÜKSEK HIZLI TREN HAT TOPLAMI	-	397	888	888	888
GENEL TOPLAM					
ANAHA TLAR	8.257	8.440	8.712	8.760	8.760
2.3.4 ANAHA TLAR	442	640	882	882	882
ANAHA T TOPLAMI	8.699	9.080	9.594	9.642	9.642
İLTİSAK + İSTASYON YOLLARI	2.306	2.325	2.346	2.358	2.366
TOPLAM YOLLAR	11.005	11.405	11.940	12.000	12.008

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

Görüldüğü gibi son beş yılda toplam 115 km konvansiyonel hat, son dört yılda toplam 888 km yüksek hızlı tren hattı demiryollarımıza eklenmiştir. 1950'den sonra ise yılda ortalama 45,2 km demiryolu inşası yapılmıştır.

Tren Cinslerine Göre Yolcu Taşımaları (2008–2012)

(1000)

	2008	2009	2010	2011	2012
BANLİYÖ					
<i>Sirkeci</i>	22.236	21.105	22.268	23.736	24.341
<i>Haydarpaşa</i>	23.829	25.324	16.409	28.987	26.020
<i>Ankara</i>	9.152	10.824	11.224	6.703	-
<i>Basmane</i>	-	-	-	-	-
<i>Alsancak</i>	-	-	-	-	-
TOPLAM	55.217	57.253	59.901	59.426	50.361
ANAHAT					
<i>Mavi Tren</i>	1.377	1.389	1.024	1.102	958
<i>Ekspres</i>	20.502	18.224	19.240	21.127	14.552
<i>Normal Yolcu</i>	1.692	1.910	1.719	1.232	903
<i>Yataklı</i>	144	133	139	127	36
<i>YHT</i>	-	942	1.890	2.557	3.350
TOPLAM	23.715	22.598	24.012	26.145	19.799
ULUSLAR ARASI	255	241	260	181	124
GENEL TOPLAM	79.187	80.092	84.173	85.752	70.284
İZBAN BANLİYÖ	-	-	2.647	35.438	50.361

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

Bu tabloda demiryolu ana hatlarıyla yolcu taşıma sayılarında son yıllarda görülen birbirine yakın iniş çıkışlar ve genel olarak yerinde sayma hali 2012 yılında %24 azalmaya dönüşmektedir. Her ne kadar Yüksek Hızlı Tren (YHT) ve bazı konvansiyonel hatlardaki rehabilitasyon çalışmaları azalmanın dayanağı haline getirilmeye çalışılsa da, bakımı tamamlandığı halde Pamukkale Ekspresi'nin 6 yıldır seferlere başlatılmaması örneğindeki gibi yanlış politikaların bu tarihi başarısızlıktaki payı büyüktür. 2009 yılından itibaren YHT seferleri hesaplama-ya katılmasına rağmen anahat yolcu taşımacılığında henüz 26 milyon 50 bin kişi olan 2004 yılı seviyesini dahi yakalayamadığımız görülmektedir.

Demiryolu İşletme Kazaları (2008–2012)

İŞLETME KAZALARI	2008	2009	2010	2011	2012
<u>I.KAZA SAYISI</u>					
- Tren çarpışması	16	5	8	8	4
- Derayman	104	63	52	51	32
- Trenden düşme	47	54	18	17	13
- Diğer kazalar	8	9	2	3	9
Toplam	175	131	82	79	58
Trenin şahsa çarpması	93	83	66	56	45
Geçit çarpışması	118	85	46	42	44
Toplam	211	168	112	98	89
Toplam Kaza Sayısı	386	299	194	177	147
<u>II.ÖLÜ SAYISI</u>					
<u>Yolculardan</u>					
- Tren çarpışması	-	-	-	-	-
- Derayman	8	-	-	-	-
- Trenden düşme	1	7	3	1	3
Toplam	9	7	3	1	3
<u>Personelden</u>					
-Tren çarpışması	-	1	1	2	2
-Derayman	1	-	1	-	-
-Trenden düşme	-	-	-	-	-
Toplam	1	1	2	2	2
<u>Diğer şahıslardan</u>					
-Trenin şahsa çarpması	64	43	39	32	27
- Geçit çarpışması	37	38	25	36	23
Toplam	101	81	64	68	50
Toplam Ölü Sayısı	111	89	69	71	55
<u>III.YARALI SAYISI</u>					
<u>Yolculardan</u>					
- Tren çarpışması	28	-	25	5	12
- Derayman	23	-	-	-	-
- Trenden düşme	40	47	16	9	6
Toplam	91	47	41	14	18
<u>Personelden</u>					
- Tren çarpışması	3	7	4	11	17
- Derayman	2	2	4	-	-
- Trenden düşme	2	-	-	-	-
Toplam	7	9	8	11	17
<u>Diğer şahıslardan</u>					
-Trenin şahsa çarpması	35	44	29	26	19
- Geçit çarpışması	114	203	64	61	47
Toplam	149	247	93	87	66
Toplam Yaralı Sayısı	247	303	142	112	101

*UIC Standartlarına göre

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

Demiryolu işletme kazalarını gösteren tabloda, Türkiye'deki demiryollarının sorunlu olmasına karşın, karayollarına göre demiryolu kazalarının sayısal azlığı dikkati çekmektedir. Örneğin 2012 yılında demiryollarında 147 kaza olurken karayollarında 1 milyon 296 bin 634 kaza olmuş; demiryolu kazalarında 55 kişi, karayollarındaki kazalarda ise 3 bin 750 kişi ölmüş; demiryolu kazalarında 101 kişi yaralanırken karayolu kazalarında 268 bin 79 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 ŞAHSİ 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	-	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	-	18	83	19	120	-	5	-	9
HOLLANDA	2	-	-	2	-	21	23	-	-	-	-
İSPANYA	-	4	4	8	50	21	79	-	13	-	-
BELÇİKA	8	1	2	11	30	34	75	-	9	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
FİNLANDİYA	-	-	-	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 Yıllığı 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 2010 yılında 52 kez yaşanmıştır. Son beş 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 52 kez raydan çıkılması kabul edilebilir bir durum değildir. 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 (1985-2011)
(Milyon)

YILLAR	KARAYOLU		DEMİRYOLU		DENİZYOLU		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	96,0	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	2,0	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

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

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 2009’dan itibaren %1,6 düzeyinde yerinde saymaktadır.

Türkiye’de Ulaştırma Sistemlerine Göre Yük Taşımaları (1985-2011)

YILLAR	KARAYOLU		DEMİRYOLU		DENİZYOLU		HAVAYOLU		PETROL BORU HATTI		GENEL TOPLAM
	Ton- km	%	Ton- km	%	Ton- km	%	Ton- km	%	Ton- km	%	
1985	45.634	42,9	7.747	7,3	4.504	4,2	59	0,1	48.463	45,5	106.407
1990	65.710	51,0	7.915	6,1	7.234	5,6	107	0,1	47.812	37,1	128.778
1995	112.515	90,2	8.516	6,8	276	0,2	231	0,2	3.193	2,6	124.731
2000	161.552	71,0	9.761	4,3	14.631	6,4	310	0,1	41.319	18,2	227.573
2001	151.421	72,8	7.486	3,6	15.001	7,2	312	0,1	33.925	16,3	208.118
2002	150.912	69,6	7.169	3,3	10.627	4,9	185	0,1	47.691	22,0	216.674
2003	152.163	80,4	8.615	4,6	10.001	5,3	275	0,1	18.128	9,6	189.183
2004	156.853	84,5	9.334	5,0	7.277	3,9	276	0,2	11.927	6,4	185.712
2005	166.831	88,5	9.078	4,8	6.439	3,4	321	0,2	5.936	3,0	188.476
2006	177.399	88,8	9.545	4,8	7.084	3,5	392	-	5.841	2,9	199.869
2007	181.330	84,9	9.755	4,6	9.573	4,5	0	-	12.893	6,0	213.551
2008	181.935	75,8	10.553	4,4	11.114	4,6	0	-	36.402	15,2	240.004
2009	176.455	72,6	10.163	4,2	11.397	4,7	0	-	45.111	18,6	243.126
2010	190.365	75,0	11.300	4,5	12.570	5,0	0	-	39.636	15,6	253.871
2011	230.072	73,8	11.303	4,1	15.959	5,8	0	-	44.690	16,2	275.024

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

Türkiye’de ulaştırma sistemlerine göre yük taşımalarını gösteren yukarıdaki tabloda, demiryolu yük taşımacılığında 1980 sonrasında süren düşüş ve karayolu yük taşımacılığında yaşanan fahiş yükseliş görülmektedir. Demiryolu yük taşımacılığı 1985’te %7,3 iken 2011’de %4,1’edüşüş yaşamış, karayolu yük taşımacılığı ise aynı yıllarda %42,9’dan %73,8’e çıkmıştır. Petrol boru hattı taşımalarındaki ani artış son iki yılda taşıma oranlarına etki etmiş ve vasıtalı taşımaların oranlarında sapsmalarına yol açmıştır. TCDD istatistiklerinde de aynı verilerin yıldan yıla değişiklikler geçirdiği görülmektedir. Bir önceki raporumuzda TCDD istatistiklerinden hareketle hazırlanan tabloda 2008 karayolu yük taşıması oranı %91,7 iken, TCDD tarafından yeni istatistik yıllığında petrol boru hattı taşıması miktarı aynı yıl için revize edilerek söz konusu oran %77,5’e çekilmiştir. TCDD 2010 Sektör Raporunda, boru hattı taşımalarından bağımsız hesaplamayla, 2009 yılında yük taşımacılığı oranı karayollarında %91,5 iken demiryollarında %5,3 olarak belirlenmiştir. TCDD 2012 Sektör Raporu’nda 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 %4,1 ile son dokuz yılın en düşük oranına ulaşıldığı görülmektedir.

Ülkelere ve Ulaştırma Sistemlerine Göre Yolcu Taşımaları (Km) 2010 (Milyar)

ÜLKE VE KODU		DEMİRYOLU %		OTOMOBİL %		OTOBÜS %		TOPLAM
TÜRKİYE	TR	5,5	2,3	125,2	52,5	107,6	45,2	238,3
İNGİLTERE	GB	55,8	7,4	653,8	86,5	46,5	6,1	756,1
YUNANİSTAN	GR	1,3	1,1	99,6	81,6	21,1	17,3	122,0
ALMANYA	DR	83,0	8,0	887,0	86,0	61,3	5,9	1.031,3
İTALYA	IT	47,3	5,6	700,2	82,3	103,5	12,2	851,0
İSPANYA	ES	22,4	5,4	341,6	82,3	50,9	12,3	414,9
FRANSA	FR	85,9	10,0	727,3	84,3	49,9	5,8	863,1
AVUSTURYA	AT	10,4	11,1	73,0	78,2	9,9	10,6	93,3
ÇEK CUMHURİYETİ	CZ	6,6	7,5	63,6	72,6	17,4	19,9	87,6
POLONYA	PL	17,9	5,3	297,9	88,3	21,6	6,4	337,4
MACARİSTAN	HU	7,7	10,1	52,6	68,9	16,0	21,0	76,3
BULGARİSTAN	BG	2,1	3,5	46,9	78,7	10,6	17,8	59,6
ROMANYA	RO	5,4	5,8	75,5	81,3	12,0	12,9	92,9

Avrupa Ülkeleri tarafından, Toplam Havayolu ve Denizyolu Yolcu-km istatistikleri yayımlanmadığından tablo-
daki veriler Havayolu-Denizyolu hariç verilerdir.

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

Bu tabloda, Türkiye'nin 13 Avrupa ülkesi arasında demiryolu ile yolcu taşıma-
sında %2,3 oranıyla sondan birinci sırada yer aldığı görülmektedir.

Ülkelere ve Sistemlerine Göre Yük Taşımaları (Yolcu-Km) (2010)

(Milyar)

ÜLKE VE KODU		DEMİRYOLU %		KARAYOLU %		İÇ SUYOLU %		PETROL BORU HATTI %		TOPLAM
TÜRKİYE	TR	11,3	4,7	190,4	78,9	0,0	0,0	39,6	16,4	241,3
İNGİLTERE	GB	18,6	11,2	137,8	82,6	0,2	0,1	10,2	6,1	166,8
YUNANİSTAN	GR	0,6	2,3	25,3	97,7	0,0	0,0	0,0	0,0	25,9
ALMANYA	DR	107,3	24,5	252,5	57,6	62,3	14,2	16,3	3,7	438,4
İTALYA	IT	18,6	10,47	149,2	83,4	0,1	0,1	11,1	6,2	179,0
İSPANYA	ES	9,2	5,6	146,2	89,4	0,0	0,0	8,2	5,0	163,6
FRANSA	FR	30,0	13,5	164,3	74,2	9,5	4,3	17,7	8,0	221,5
AVUSTURYA	AT	19,8	45,9	13,9	32,3	2,4	5,6	7,0	16,2	43,1
ÇEK CUMH.	CZ	13,8	44,8	14,8	48,1	0,0	0,0	2,2	7,1	30,8
POLONYA	PL	48,7	30,6	86,2	54,1	0,1	0,1	24,2	15,2	159,2
MACARİSTAN	HU	8,8	34,2	11,3	44,0	2,4	9,3	3,2	12,5	25,7
BULGARİSTAN	BG	3,1	19,9	6,1	39,1	6,0	38,5	0,4	2,6	15,6
ROMANYA	RO	12,4	31,2	12,1	30,4	14,3	35,9	1,0	2,5	39,8

*Avrupa Ülkeleri tarafından, Toplam Havayolu ve Denizyolu Yolcu-km istatistikleri yayımlanmadığından tablo-
daki veriler Havayolu-Denizyolu hariç verilerdir.*

Kaynak: Avrupa Birliği Ulaştırma ve Enerji İstatistikleri Kitabı 2012

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

Bu tabloda, 2010 yılında Türkiye'nin demiryolu yük taşımasında 13 Avrupa ülkesi arasında sondan birinci sırada yer aldığı, Yunanistan ve İspanya dışındaki ülkelerle ciddi farklar söz konusu olduğu görölmektedir.

ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ (2011)

ÜLKE VE KODU	ÜLKE YÜZ ÖLÇÜMÜ (1000 Km)	NÜFUS (10 ⁶)	KARAYOLU UZUNLUĞU	DEMİRYOLU ANA HAT UZUNLUĞU			1.000 KM ² YE DÜŞEN KARAYOLU (Km)	1.000 KM ² YE DÜŞEN DEMİRYOLU (Km)	1 KM DEMİRYOLU DÜŞEN KARAYOLU (Km)	10.000 NÜFUSA DÜŞEN KARAYOLU (Km)	100.000 NÜFUSA DÜŞEN DEMİRYOLU (Km)	NÜFUSUN DEMİRYOLU İLE SEYAHAT SIKLIĞI
				TOPLAM	ELEKTRİKLİ HAT UZUNLUĞU	ELEKTRİKLİ HAT%						
TÜRKİYE TR	785	74	65	9.642	3.159	33	83	12	7	9	13	1,2
ALMANYA DE	357	82	231 ^b	41.876	20.497 ^a	49	647	117	6	28	51	29,0
AVUSTURYA AT	84	8	36 ^b	5.500	3.763	68	426	65	7	43	65	28,8
BELÇİKA BE	31	11	16 ^c	3.578 ^b	3.005 ^b	84	515	117	4	14	33	19,8
BULGARİSTAN BG	111	7	19 ^c	4.072	2.862	70	175	37	5	26	55	4,0
ÇEK CUMH. CZ	79	10	56 ^b	9.568 ^a	3.212 ^a	34	704	121	6	53	91	16,0
DANİMARKA DK	43	6	73 ^c	3.181 ^c	642 ^c	20	1.701	74	23	132	57	35,0
ESTONYA EE	45	1	17 ^c	1.196	132	11	365	26	14	123	89	3,6
FİNLANDİYA FI	338	5	27 ^c	5.944	3.172	53	79	18	5	50	111	12,7
FRANSA FR	640	65	401 ^b	29.273 ^a	15.687 ^a	54	627	46	14	62	45	16,9
HOLLANDA NL	42	17	13 ^c	3.013	2.266	75	311	73	4	8	18	22,1
İTALYA IT	301	61	184 ^c	16.726	11.925	71	611	56	11	30	28	13,8
İNGİLTERE GB	243	63	175 ^b	15.884 ^a	5.371 ^a	34	721	65	11	28	25	22,2
İRLANDA IE	70	5	17 ^c	1.889 ^c	108 ^c	6	243	27	9	37	41	8,2
İSPANYA ES	506	46	165 ^c	13.945	8.738	63	326	28	12	36	30	12,6
İSVEÇ SE	450	9	99 ^c	15.884 ^a	7.965 ^a	50	219	35	6	105	169	19,9
LETONYA LV	65	2	20 ^c	1.865	257	14	313	29	11	97	90	9,9
LİTVANYA LT	65	3	21 ^c	1.768	122	7	326	27	12	70	58	1,4
LÜKSEMBURG LU	3	1	3 ^c	657 ^b	...	...	1.115	253	4	57	128	35,5
MACARİSTAN HU	93	10	31 ^b	7.390 ^b	2.792 ^b	38	338	79	4	31	74	14,6
POLONYA PL	313	39	47 ^c	20.228	11.880	59	150	65	2	12	52	6,2
PORTEKİZ PT	92	11	16 ^e	2.794	1.630	58	170	30	6	15	26	14,1
ROMANYA RO	238	21	82 ^c	10.777	4.020	37	343	45	8	38	50	2,8
SLOVAKYA SK	49	5	18 ^c	3.624	1.578	44	365	74	5	33	67	8,8
SLOVENYA SI	20	2	7 ^c	1.209	500	41	330	60	6	33	59	7,5
YUNANİSTAN GR	132	11	42 ^b	2.552 ^c	264 ^c	10	315	19	16	37	23	1,2
AVRUPA BİRLİĞİ EU27	4.323	502	1.825 ^g	224.393 ^g	111.100 ^b	50	422	52	8	36	45	16,3
AMERİKA USA	9.629	312	2.026 ^b	375.774	...	...	210	39	5	65	121	0,1
ÇİN CN	9.561	1.348 ^a	425 ^b	66.239	32.717	49	44	7	6	3	5	1,1
HİNDİSTAN IR	3.287	1.241 ^a	1.085 ^b	63.974 ^a	18.927 ^b	30	330	19	17	9	5	5,8
JAPONYA JP	378	128 ^a	191 ^b	36.881 ^a	24.095 ^a	65	506	98	5	15	29	227,5
KANADA CA	9.971	34	416	45.880	129 ^b	0,3	42	5	9	121	133	0,1
RUSYA RU	17.098	143	963 ^b	85.700	43.179 ^a	50	56	5	11	67	60	6,9

(*) Trafik = Yolcu Km + Ton Km a: 2010 b: 2009 c:2008 d: 2007 e: 2005 f:2000 g: EU27 ülkelerinin en son verileri üzerinden hesaplanmıştır.

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

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 Km² ye düşen karayolunda sondan birinci,
- 1.000 Km² 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 (2011)

ÜLKE ve KODU	YOLCU SAYISI (10 ⁶)	YOLCU – KM (10 ⁶)	TON (103)	TON - KM(10 ⁶)	TRAFİK (*)	TREN KM (103)			HAT VERİMLİLİĞİ		ORTALAMA YÜK TAŞIMA MESAFESİ (km)
						YOLCU	YÜK	TOPLAM	HAT BAŞINA DÜŞEN TRAFİK (10 ³)	HAT BAŞINA DÜŞEN TREN (10 ³)	
TÜRKİYE TR	86	5.882	24.753	11.303	17.185	22.209	18.123	40.332	1.782	4.183	457
ALMANYA DE	2.368 ^a	82.837 ^a	374.737	113.317	196.154	1.090.772 ^a	226.000 ^c	1.316.772	4.684	31.445	302
AVUSTURYA AT	242	9.819	107.587	20.345	30.164	106.513 ^a	53.803 ^c	160.316	5.484	29.148	189
BELÇİKA BE	218 ^b	10.498 ^a	55.876	7.593	18.091	80.782 ^b	13.158 ^c	93.940	5.056	26.255	136
BULGARİSTAN BG	29	2.059	14.152	3.291	5.350	23.615	11.849 ^c	35.464	1.314	8.709	233
ÇEK CUMH. CZ	168	6.669	87.096	14.316	20.985	123.674 ^a	34.736 ^c	158.410	2.193	16.556	164
DANİMARKA DK	194	6.395	8.121 ^a	2.239 ^a	8.634	65.189 ^c	3.118 ^c	68.307	2.714	21.473	276
ESTONYA EE	5	243	48.378	6.271	6.514	3.208	3.609 ^c	6.817	5.446	5.700	130
FINLANDİYA FI	68	3.882	34.827	9.395	13.277	35.578	18.180 ^c	53.758	2.234	9.044	270
FRANSA FR	1.102 ^b	88.610 ^b	92.481	34.202	122.812	391.803 ^a	108.420 ^e	500.223	4.195	17.088	370
HOLLANDA NL	368 ^d	15.888 ^d	39.174	6.378	22.266	115.600 ^c	9.650 ^c	125.250	7.390	41.570	163
İTALYA IT	839 ^a	43.349	91.811	19.787	63.136	241.596	52.492 ^c	294.088	3.775	17.583	216
İNGİLTERE GB	1.389	56.617	100.364	20.974	77.591	516.234 ^a	5.485 ^f	521.719	4.885	32.846	...
İRLANDA IE	37	1.638	611	105	1.743	12.750 ^e	3.210 ^e	15.960	923	8.449	172
İSPANYA ES	579	22.478	25.014	9.748	32.226	161.227	30.737 ^c	191.964	2.311	13.766	390
İSVEÇ SE	187	11.379	67.907	22.864	34.243	97.946 ^a	47.673 ^c	145.619	2.156	9.168	337
LETONYA LV	20	733	59.385	21.410	22.143	6.341	11.920 ^c	18.261	11.873	9.791	361
LİTVANYA LT	4	269	52.330	15.088	15.357	5.460	10.179 ^c	15.639	8.688	8.848	288
LÜKSEMBURG LU	18	7.763	6.973	288	8.051	6.157 ^f	1.181 ^f	7.338	12.254	11.169	41
MACARİSTAN HU	146	7.763	47.424	9.118	16.881	87.237 ^b	19.240 ^c	106.477	2.284	14.408	192
POLONYA PL	239	17.633	248.606	53.746	71.379	142.093	80.445 ^c	222.538	3.529	11.001	216
PORTEKİZ PT	149	4.237	9.975	2.322	6.559	37.932 ^f	11.228 ^f	49.160	2.348	17.595	233
ROMANYA RO	61	5.044	60.723	14.719	19.763	71.092	23.061 ^c	94.153	1.834	8.736	242
SLOVAKYA SK	47	2.431	43.711	7.960	10.391	31.591 ^a	31.319 ^c	62.910	2.867	17.359	182
SLOVENYA SI	15	689	17.024	3.752	4.441	11.939	8.425 ^c	20.364	3.673	16.842	220
YUNANİSTAN GR	14 ^a	1.383 ^a	3.982 ^a	614 ^a	1.997	18.318 ^c	2.846 ^c	21.164	783	8.293	154
AVRUPA BİRLİĞİ EU27	8.187 ^d	390.212 ^d	1.584.440 ^a	389.900 ^b	780.112	3.484.647 ^g	821.964 ^g	4.306.611	3.477	19.192	246
AMERİKA USA	29 ^c	57.573 ^a	2.024.000 ^d	2.498.000 ^d	2.555.573	60.730 ^c	782.925	843.655	6.801	2.245	1.234
ÇİN CN	1.525 ^b	961.000	3.333.480 ^b	2.947.000	3.908.000	...	...	...	58.998	...	884
HİNDİSTAN IR	7.246 ^b	903.465 ^a	833.607 ^b	55.200 ^b	958.665	591.886 ^a	342.845 ^a	934.731	14.985	14.611	66
JAPONYA JP	29.078 ^a	548.020 ^a	43.600 ^a	20.400 ^a	568.420	697.976 ^a	64.582	762.558	15.412	20.676	468
KANADA CA	4 ^a	1.404 ^a	313.509 ^a	336.855	338.259	11.792 ^e	123.499 ^e	135.291	7.373	2.949	1.074
RUSYA RU	993	139.800	1.242.000	2.127.000	2.266.800	527.025	906.440	1.433.465	26.450	16.727	1.713

(*) Trafik = Yolcu Km + Ton Km a: 2010 b: 2009 c:2008 d: 2007 e: 2005 f:2000 g: EU27 ülkelerinin en son verileri üzerinden hesaplanmıştır.

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012

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.
- 2007 istatistiklerinde üçüncü sırada yer aldığımız (tespit edilebilen 21 ülke arasında) çeken araç başına düşen trafik hesaplamaları 2011 verilerinde de yer almamaktadır.

7. “SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİ”NDEN “YÜKSEK HIZLI TREN”E

1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi’nin Yatırım Programına alınması ile başlayan demiryollarında hızlanma macerası ülkemizde uygulanan yanlış ulaşım politikalarının ve plansızlığın ibretlik bir öyküsüdür. 39 yıldır devam eden süreç, yapılan yatırımları ve hazırlıkları gözardı eden ani kararlarla tam bir kaosa dönmüş, 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 gözardı 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”, 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 örneklemetedir:

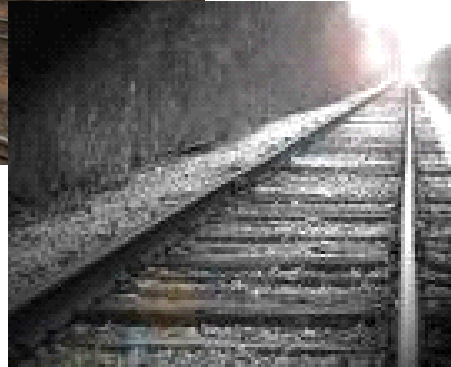
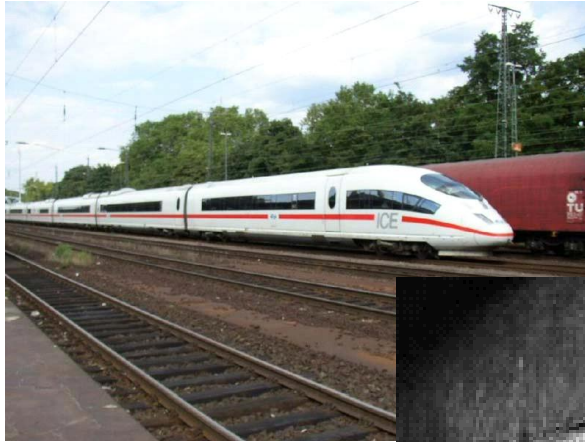
- “TCDD, UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği) üyesidir, yıllardır bu kurumun 3 yabancı dildeki araştırma yayınları gelmektedir. Bunlar kimse tarafından okunmadığı gibi, yer kalmadığında kağıt fabrikasına gönderilmektedir.
- 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı için demiryollarımızın “Hat Kapasitesi” bir 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 artırılmış, 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 39 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 39 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 39 yıldır 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 uygulaması”na geçiş yaşanmıştır. Öyle ki 2003 yılı Aralık ayında iki haftalık bir sürede Ankara–İstanbul hattının bütününe bakım ve yol yenileme çalışmalarının yapılacağı öngörülmüştür. Bu arada ilgili bilim insanı ve uzmanların uyarıları sürekli kulak arkası edilmiştir.

Bu süreçte, milyarlarca avro luk 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 öngörülmüşken, 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 gerektirdiği ihmal edilmiştir. Projelerde hız kurgusu 300 km’ye kadar çıkarılmıştır . Oysa uzmanların belirttiğine göre hiçbir ülke bu düzeyde hızlarla başlamamıştır.

Sağlıklı bir yüksek hızlı tren hattına sahip olmak için en gerekli unsur, altyapı ve üstyapıya 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 kaldıramayacaktır.

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 etütle-

rinde 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 taşımaya 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 2010 yılında Yüksek Hızlı Tren (YHT) ile 1 milyon 890 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 gözeltmemektedir.

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 gözlemlenmektedir.

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 ile Ankara–İzmir Yüksek Hızlı Tren Hattı da inşaatı devam eden projelerdendir. Konya–Karaman hızlı tren hattının temeli atılmış durumdadır. Bandırma–Bursa–Ayazma–Osmaneli Hızlı Tren Projesi’nin ilk ayağı olan Bursa–Yenişehir Hızlı Tren Projesi’nin yapımına başlandığı bildirilmiştir. Etüt çalışmaları biten ve 2010 yılında inşaatlarına başlanacağı belirtilen hızlı tren hatları olan Halkalı–Bulgaristan ve Sivas–Erzincan Projeleri ise henüz bekleme aşamasındadır. Ankara–İstanbul Hızlı Tren Projesi’nin 2004 yılında inşaatına başlanan 206 km uzunluğundaki Esenkent–Eskişehir bölümünün 2008 yılında tamamlandığı belirtilmiştir. 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 arzettiği 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. Güzergah üzerinde bulunan Ankara–Sincan hattındaki bazı çalışmalar ise hala sürmektedir. TCDD Genel Müdürlüğü bu etapları önce 2010 yılı Şubat ayında sonra Mart ayında YHT seferlerine açacağını duyurmuştur. Ankara–Eskişehir arası yüksek hızlı tren işletmeciliği şu an büyük ölçüde kendi hatları üzerinde yapılırsa dahi uzun süre konvansiyonel hatlar kullanılarak önemli bir uygulama hatasına imza atılmıştır. Eskişehir–İstanbul yüksek hızlı tren hattının da aynı yanlış anlayışla ve bilimsel uyarılara kulak tıkayarak işletmeye açılacağı yetkililer tarafından duyurulmuştur. Yatırım programına göre 2015 yılından önce bitirilemeyeceği öngörülen

yüksek hızlı tren hattının çözülmemiş onlarca sorun eşliğinde, gerekli denemeler yeterliliğe ulaşmadan ve yine bazı noktalarda konvansiyonel hatlar üzerinden sefer yapacak şekilde açılması öngörülmektedir.

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 gözükten 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 makinalarının 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 oldu bittiye 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 elektirifikasyon hatlarının her türlü bakımını yapabilen bu otoların temin edilmemesi üzerine çekilen ihtardan sonra firma 08.09.2009 tarihli başvuruyla Katener otosunu TCDD'den kiralamak istemiştir. Yani TCDD'den aldığı ihaleyi TCDD'nin araçlarıyla yerine getirmek için başvuru yapılmıştır. Daha sonra şirkete otonun verilir 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 gözönünde 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 taşımakta ve bu nedenle 19 ve 20. yüzyıllarda kanıtlanmış önemin yanı sıra 21. yüzyılın taşıma sistemi olarak da 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 kılan ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir. Ülkemizde ise yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan yatırım politikaları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

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 havayolu) rekabet eder hale gelmiştir. 112 milyar dolarlık bu proje, Avrupa yüksek 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 bağlı 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 üretilmektedir.

Aşağıdaki söz konusu ulaşım modları için verilen birim enerji tüketim değerlerinin dikkatle değerlendirilmesi gerekmektedir.

Birim Nakliyat Başına Enerji Tüketimleri

		Yolcu Taşımacılığı (kcal/ kişi-km)	Yük Taşımacılığı (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 30 milyon TL (46 milyon dolar) iken çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demiryolunun maliyeti sadece yaklaşık 5,3 milyon TL'dir (8 milyon dolar).

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 (2012)

AKTİF KAZA DURUMU		PASİF ÖLME/YARALANMA DURUMU	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
147	1.296.634	55 Ölü	3.750 Ölü
		101 Yaralı	268.079 Yaralı

Kaynak: KGM ve TCDD İstatistikleri

Görüldüğü üzere, 2012 yılı itibarıyla demiryolu kazaları karayolu kazalarının on binde 1'i; ölü sayısı yüzde 1,5'i; yaralı sayısı ise on binde 4'ü 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 DEMİR YOLU 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 lokomotifleri 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 düşünülmelidir.
- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlayan ulusal bir politika içinde sürdürülmesi esas alınmalıdır.

- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demiryolu ve denizyolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması ve ulaşım sektöründeki petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Ulaşım, taşıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir.
- Demiryoluna göre 2 misli, hızlı su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen karayoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar durdurulmalı, özellikle can ve mal güvenliğini tehdit eden ve “Duble Yol” denilen standart dışı bölünmüş yollar yatırımları ivedilikle gözden geçirilmeli, ağırlık demiryollarına verilmelidir.
- Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demiryolu hatlarına öncelik verilmeli, bunların süratle çoğaltılması, yenilenmesi ve etkin kullanılmasına yönelik yatırım hamleleri başlatılmalıdır.
- TCDD’nin 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 ve yasalaşan 6461 Sayılı Türkiye Demiryolları Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun tüm uygulamalarıyla birlikte yürürlükten kaldırılmalıdır
- 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 v.b.) 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.
- 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. Demiryolu Sektör Raporu 2008, TCDD, Ankara
18. 2009 Yılı Programı, DPT, Ankara
19. Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, TÜBİTAK, Ankara, 2003
20. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “A” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Şubat 2005
21. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “B” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Mart 2005
22. MERDOL Arif, “İMO Ankara Şubesi Haber Bülteni, Rapor” Ankara, Eylül 1991

23. DENGİZ Berna, KUTAY Fevzi, “Türkiye’de ve Avrupa Ülkelerinde Demiryolları”
24. SARIASLAN Ümit, “Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine”, Ankara, Temmuz 2007
25. ÇETİNKAYA Coşkun, “Ankara–İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 2006
26. ARI Yunus, Ülkemiz Demiryolu Sistemi ve Hızlı Tren Uygulamaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası
27. DEMİRKOL Yavuz, Türkiye’de Demiryolu Ulaşım Politikaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası
28. ŞAT, Enver, “Yaşadıkça”, Evrensel Gazetesi, 13 Mart 2007
29. EVREN Güngör, ÖGÜT Kemal Selçuk, “Türkiye Demiryolları için Gelişme Stratejileri”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 13–16 Aralık 2006
30. Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006, İstanbul
31. EREL Aydın, “Raylı Sistem Mühendisliğinde Yetkinlik Ölçütleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
32. EREL Aydın, “Yüksek Hızlı Demiryollarında Altyapının Önemi ve Tasarım İlkeleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
33. ÖNCÜ Erhan, “Hızlı Tren Sürat Demiryoluna Karşı”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
34. KOCABIYIK İshak, ŞİRVAN N. Şamil, ÇELİK Ömer, “Raylı Taşımacılıkta Yeni Yönelim: Hızlı Tren”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
35. Türkiye’de Ulaştırma Politikaları ve Genel Çıkar Hizmetleri Açısından Sorunları, Genel Çıkar Hizmetleri Konferansı 2004, Birleşik Taşımacılık Sendikası
36. Ankara–İstanbul Hızlı Tren Maceramız, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 2006
37. TCDD’nin Yeniden Yapılandırılması Reform mu, Tasfiye mi?, Yönlendirme Komite Toplantısı, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 9 Aralık 2003
38. Demiryolumuzu İstiyoruz, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Yayını, İstanbul, 2005
39. ORAL Murat, KOCABIYIK İshak, ÇETİNKAYA Coşkun, Demiryolu Sistemimizin Durumu, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildirisi, 2008

40. 2007–2011 Stratejik Plan, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara
41. Hızlı Tren Hakkında Herşey, TCDD, Ankara, 2009
42. 2009–2013 Stratejik Plan, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara
43. Hızlı Treni Sevmeyen de Çıktı, ANKA Haber Ajansı Haberi, 14 Mart 2009
44. Birleşik Taşımacılık Sendikası Basın Açıklamaları
45. 2010 Yılı Programı, DPT, Ankara
46. Anahat Yolcu Treni Tehir Raporu, BTS, Ankara, Eylül 2009
47. TCDD de Sordu; Demiryolu Ne Zaman Kapatılacak-I?, www.kentvedemiryolu.com, Ocak 2009
48. TCDD de Sordu; Demiryolu Ne Zaman Kapatılacak-II?, www.kentvedemiryolu.com, Ocak 2009
49. AYDIN Gökçe, Bozulmasından Korkulan Yol mu Yoksa YHT'nin Karizması mı?, www.kentvedemiryolu.com, Mayıs 2009
50. MMO Eskişehir Şube 13.11.2009 Tarihli YHT Kaza Raporu
51. www.tcdd.gov.tr
52. www.korhaber.com
53. www.ulastirmasurasi.org
54. Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatlar Raporu, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Mart 2010
55. TCDD İstatistik Yıllığı 2006-2010, Ankara
56. 2012 Yılı Programı, DPT, Ankara
57. Türkiye Demiryollarının Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Nisan 2010
58. Railway Safety Performance in the European Union, European Railway Agency, 2011
59. TCDD İstatistik Yıllığı 2008-2012, Ankara