

Güvenli, Ekonomik ve Çevreye Uyumlu Bir Kamusal Hizmet Olarak Toplu Taşımacılıkta Raylı Sistemler...

YENİDEN DEMİRYOLLARI

Cengiz GÖLTAŞ - *Elektrik Mühendisi*

cengiz.goltas@emo.org.tr

23 Eylül 1856 tarihinde 130 Km'lik İzmir-Aydın hattının işletmeye açılmasıyla Anadolu serüveni başlayan ve günümüzde Konvansiyonel (Mevcut eski hat) ve Yüksek Hızlı Tren hattı ile birlikte 9.032 Km'lik bir ana hat ağına sahip olan Demiryollarının tarihçesini ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik, sosyal ve siyasal süreçler içerisinde değerlendirmek ayrı ve kapsamlı bir yazı konusudur.

Bu yazı öncelikle ülkemiz demiryolları işletmeciliği açısından yaşanan son gelişmelere değinmek üzere kaleme alınmıştır. Son yıllarda ölümlü tren kazaları ile gündemde olan Demiryolları (TCDD), toplu ulaşım alanında güvenilirliğini arttıracak ciddi önlemler almak yerine maalesef yeni rant alanları yaratacak sorunlu bir sürece doğru itiliyor.

Yapılan açıklamalara göre; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, TCDD ile TÜBİTAK-Türkiye Sanayi Sevk ve İdare Enstitüsü "Demiryolu KİT'leri Kurumsal Dönüşüm Projesi" adıyla bir çalışma hazırladı.

Daha sade ve anlaşılır bir deyişle AKP iktidarı, bir kamu işletmesi olan TCDD'yi zarar ettiği gerekçesiyle "dönüştürme" adı altında tekrar tekrar bölme ve parçalama sonuçlarına kapı açacak ve demiryollarında kaosu derinleştirecek olan "şirketleştirme- holdingleştirme" sürecini gündemine aldı.

"Demiryolu KİT'leri Kurumsal Dönüşüm Projesi" Demiryollarında sessiz sedasız uygulamaya sokulmak istenirken, kamu işletmeciliğinin bütünsel yapısının yıllar içerisinde partizanca yapılan kadrolaşmalar ve taşeronlaşan en stratejik temel hizmetler ile kurumun içinin boşaltılmış olması gerçeği yaşanan onlarca kaza ve can kayıpları ile kendini gösteriyor.

Toplumsal yaşamın doğası gereği, önemli gördü-

ğümüz her olayda an olarak en derin tartışmaları sürdürmüş olsak da, zaman içerisinde yaşadıklarımız benzer bir olay karşımıza çıkmadığı sürece belleklerimizde üst başlıklar olarak tarihsel bir nota dönüşüyor.

Ülkemizde son 15 yılda öne çıkan toplumu sarsan ölümlü tren kazalarını yeniden anımsamak gerekirse;

- 22 Temmuz 2004 Pamukova tren kazasında 41 kişi yaşamını yitirdi 89 kişi yaralandı. Birlikçi incelemesinde 80 kilometre hızla gitmeleri gerekirken 132 kilometre hız yapan makinistler ile yol tamiratlarını yapmayan ve sinyalizasyon hatası nedeniyle TCDD 8'de 4 oranında kusurlu bulunmuştu. Bu süreçte "hızlandırılmış tren" adı altında imaj ve siyasal rant peşinde koşan yöneticilere hiçbir sorumluluk yüklenmezken, trende görevli makinistler suçlu ilan edilmişti.

-11 Ağustos 2004 - Kocaeli'nde 2 tren çarpıştı, 8 kişi yaşamını yitirdi. 88 kişi yaralandı. Adapazarı Ekspresi ve Başkent Ekspresi, Kocaeli'nin Gebze ilçesinin Tavşancıl mevkiinde çarpıştı. Dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, basın toplantısında "İstifa edecek misiniz?" sorusuna "Düşünmüyorum, uygun



bulmuyorum. Karayollarında yılda 5 bin kişi ölüyor, aldığım ilk izlenimlere göre kaza ışık ihlaldinden. Ölenlerden ikisi demiryolu işçisi, ancak nerede çalıştıklarını, niçin burada bulduklarını henüz bilmiyorum.” yanıtını verdi.

-27 Ocak 2008 - Kütahya'daki tren kazasında 9 kişi yaşamını yitirdi, 37 kişi yaralandı. İstanbul-Denizli seferini yapan Pamukkale Ekspresi, Çöğürler-Değirmenözü (Kütahya) istasyonları arasında seyrederken raydan çıktı. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) uzmanlarının ilk tespitlerine göre kazaya, conta başında ray kırılması (iki rayın birleştiği yer) sebep oldu. İTÜ İnşaat ve Kimya Fakültesi öğretim üyesi isimlerden kurulu bilirkişi heyetinin 24 Nisan 2008'de düzenlediği "iki seçenekli" raporda, "Ray birleşim noktasındaki çatlağın gözle görülebilecek boyutta olması halinde hat bakımı ile ilgili sorumluların, dolayısıyla TCDD İşletmesi'nin kusurlu olacağı, çatlağın gözle görülemeyecek boyutta olması halinde ise malzeme ve bakım yöntemlerinin yetersizliği, ray ve contalarda çatlak muayene yöntemlerinin ve gerekli araçların noksanlığı nedeniyle TCDD İşletmesi'nin kusuru olacağı" kaydedilmişti.

-6 Temmuz 2015 - Sivas'ın Kangal ilçesi yakınlarında iki yük treninin çarpışması sonucu yaşanan kazada bir makinist öldü, bir makinist ise yaralandı. Kazanın ardından yük trenlerinde "tren şefi" uygulamasının "yeniden yapılandırma" adı altında kaldırılmasının bu tür kazalara davetiye çıkarıldığı ifade edildi.

-6 Mayıs 2017 - Ankara-Kırıkkale hattında ilaçlama yapan trenin vagonu devrildi. Vagonun altında kalan işçilerden biri yaşamını yitirdi, 3 işçi yaralandı. Yol bakımlarının personel eksikliği ile zamanında yapılamadığından söz edildi.

-4 Ağustos 2017 - Elazığ'da yük treni devrildi. 930 ton demir cevheri taşıyan yük treninin raydan

çıkması sonucu makinist Mehmet Kirkin ve yardımcı makinist Sergen Ayverdi olay yerinde hayatını kaybetti. Kaza sonrası olay yerinde yapılan incelemelerde; vagonların fren aksamının çalışmadığı, trende eksikleri belirlemekle görevli tren teşkil memurlarının görevinin makinistlere yüklendiği, trende görevli memur sayısının 4 kişiden 2 kişiye düşürüldüğü tespit edildi.

-8 Temmuz 2018 - Tekirdağ'ın Çorlu ilçesinde, yolcu treninin devrilmesi sonucu 25 kişi hayatını kaybetti, 318 kişi yaralandı. Ulaştırma Bakanı

Ahmet Arslan kazanın "aşırı yağışlar nedeniyle menfez ile ray arasındaki toprağın boşalmasından" kaynaklandığını söyledi. İnşaat Mühendisleri Odası ise "Suçlu yağmur değildir. Yapanlar, yaptırılan ve yapılmış olan yapıları denetlemeyenlerdir. Alt yapısı ve üstyapısı iyi durumda olmayan demiryolu hatlarında uygulanan seri fren, üstyapıda burkulma gibi bozulmalara neden olabilmektedir" açıklamasında bulundu. Kasım ayında savcılığa verilen bilirkişi rapora kazada ölenlerin yakınları itiraz etti. Bilirkişi heyetinde yer alan Prof. Dr. Mustafa Kardeş'in Ulaştırma Bakanlığı Danışmanı, Bekir Sıddık Binboğa Yarman'ın ise hattın sinyalizasyon işlerini yapan şirketlerin yönetim kurulu başkanı olduğu belirtilerek, "Görevleri, bilirkişinin tarafsızlığına ve hazırlanan raporun objektifliğine gölge düşürecek niteliktedir" denildi.

Milliyet BASINDA GÜVEN

HIZLI TREN FACİASI: 36 ÖLÜ

Bir şov uğruna öldüler

Uzmanlar, "Raydan çıkma olabilir. Seferi durdurun" dedi. Kimse dinlemedi. Ve facia dün geldi

Alkışlarla başladı

Biraz geç olmadı mı?

Milliyet uyarmıştı

3 Yalvardı, dinletemedi

Ölenlerin ailesine 50 milyar tazminat

Yeşil Erdoğan yakmıştı!

Ne demişlerdi?

'Ötobüsçülüğe benzemem' dedik

Sakladılar ama hız ortada

TCDD, gece boyunca trenin hızı açıklanmadı. Yolculara göre 136 kilometre hızı geçiyordu

Hatın varsa istifa ederim

Ne demişlerdi?

Ulaştırma Bakanı Mustafa Arslan: "Kaza trenin hızı açıklanmadığı için değil, rayın bozuk olması değil. Rayın bozuk olması ise diğer tarafta da bir sorundur. TCDD'ye sorulduğunda, 'Rayın bozuk olması' diye TCDD Genel Müdürlüğüne sorulmuş. 'Kazanın haberi, hatın bozuk olması değil, hızın yüksek olmasıdır' diye cevap vermişler."

TCDD Müdiri Süreyya Erkanan: "Kazanın saat 10:30'ta olduğunu öğrendik. Hızın yüksek olduğunu, 140 kilometre hızla gittiğini öğrendik."

İçişleri Bakanı Süreyya Erkanan: "Kazanın saat 10:30'ta olduğunu öğrendik. Hızın yüksek olduğunu, 140 kilometre hızla gittiğini öğrendik."

TCDD Genel Müdürü Süreyya Erkanan: "Kazanın saat 10:30'ta olduğunu öğrendik. Hızın yüksek olduğunu, 140 kilometre hızla gittiğini öğrendik."

Ulaştırma Bakanı Mustafa Arslan: "Kazanın saat 10:30'ta olduğunu öğrendik. Hızın yüksek olduğunu, 140 kilometre hızla gittiğini öğrendik."

İçişleri Bakanı Süreyya Erkanan: "Kazanın saat 10:30'ta olduğunu öğrendik. Hızın yüksek olduğunu, 140 kilometre hızla gittiğini öğrendik."

TCDD Genel Müdürü Süreyya Erkanan: "Kazanın saat 10:30'ta olduğunu öğrendik. Hızın yüksek olduğunu, 140 kilometre hızla gittiğini öğrendik."

-13 Aralık 2018 - Ankara-Konya seferini yapan yüksek hızlı tren ve aynı güzergahta yol kontrolü yapan bir kılavuz tren, Ankara'nın Yenimahalle ilçesine bağlı Marşandız İstasyonu'nda çarpıştı. 6'sı yolcu, 3'ü makinist 9 kişi hayatını kaybetti 47 kişi yaralandı. Özellikle kılavuz trenin, ticari tren seferine başladıktan sonra halen rayların üzerinde olması ve tren hattının sinyalizasyon sistemi olmadan açılması olayının Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS) tarafından hazırlanan raporda; "Kazanın sorumlusunun demiryolu politikalarını siyasi kazançla belirleyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olduğu" söylendi.

Bütün bu acı örneklerde yaşananlar ne tesadüf ne de kader değildir. TCDD’de son 20 yıl içinde adım adım gerçekleştirilenler, AKP eliyle en güvenilir kamusal toplu ulaşım olması gereken raylı sistemlerin piyasa kar ve rekabet ortamı ile iinin boşaltılması, insan hayatının hiçe sayılması ve ülkemiz ulaşım altyapısının bir bilinmeze sürüklenmesidir.



Bu bilinmeze gidilen süreçte Demiryollarında geçmişte kendi bünyesi içerisinde gerçekleştirilen bir çok hizmet zaman içerisinde “verimlilik” ve “teknolojik yenilikler” adı altında tasfiye edilirken, tüm bu uygulamalara yasal bir çerçeve oluşturmak üzere de en son olarak “Demiryollarında Serbestleştirme” başlığı ile; ülkemizde yerli ve yabancı işletmecilerin kendi trenlerini işletebilmesine imkan sağlayan 6461 Sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” 2013 yılında çıkarıldı.

Söz konusu Kanunla, TCDD Altyapı İşletmeciliğinden sorumlu olurken tren işletmeciliği için de TCDD’nin 4. bağılı ortaklığı olarak kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş 1 Ocak 2017 tarihinde faaliyete geçti.

Oysa bu yapılanların aksine, Demiryolu İşletmesi doğal konumu gereği altyapı ve üstyapısı, sabit tesisleri ve konusunda uzman çalışanları ile merkezi bütünsel bir yapıda yönetilmesi gereken stratejik öneme sahip kamusal bir hizmet olarak ele alınmalıdır.

Sonuç olarak; ülkemizin tarihsel sosyal ve kültürel gelişiminde ve ekonomisinde son derece önemli bir yere sahip olan Demiryollarında; tüm bu olumsuzluklara karşın ülkemizin bilim insanları, meslek odaları, sendikalar ve ilgili dernekler ile eşgüdüm içinde ortak bir akıl oluşturulması Kurum Yönetiminin ve Ulaştırma Bakanlığının ortak sorumluluğundadır. Kimin ne söylediğinin ön yargısızca dinlenmesi ve buna uygun diyalog platformlarının oluşturulması

yönetenlerin birinci derecede görevi olmalıdır. Bu anlayışla;

- Kurumda teknolojik yenilenmenin yanında bakım ve onarım hizmetlerinin yeterli sayıda uzman personel ile sürdürülmesi sağlanmalıdır.
- Yürütülecek hizmetlerin aksamaması için ihtiyaca uygun bir norm kadro çalışması yapılarak çalışan sayısı sağlıklı bir planlama ile arttırılmalıdır.
- Başta elektrifikasyon, sinyalizasyon ve haberleşme tesisleri olmak üzere altyapı ve üst yapıyı oluşturan tüm sabit tesisler ile çeken ve çekilen araçlarda yolcu ve yük trafiği dikkate alınarak planlama ve buna uygun yatırımlar yapılmalı ve bu yatırımlar kesintisiz olarak sürdürülmelidir.



- Yeniden yapılanma adı altında tüm özelleştirme taşeronlaştırma uygulamalarının sonuç ve işlemleri ile iptal edilmeli, Demiryollarının kendi personeli ve kendi araç gereçleri ile yol bakım onarım ve yenileme çalışmalarını yürütebilmesinin teknik altyapısı oluşturulmalıdır.
- Demiryollarında liyakatsiz atamalara ve vekalet görevlendirmelere son verilmelidir. Bu güne kadar siyasal kayırmacılık ile partizanca yapılan atamalar iptal edilmeli, Kurumda çalışma barışını tesis etmek üzere önlemler alınmalıdır.
- Bütçeden Demiryollarına ayrılan kaynaklar konvansiyonel (mevcut hatlar) ve Yüksek Hızlı Tren (YHT) hatları arasında eşit olarak yatırım ve yenilemeye ayrılmalıdır.
- Demiryolları Siyasetin Gölgesinden Kurtarılmalı, tüm yatırımlarında ve Kurumsal karar alma süreçlerinde bilimsel ve teknik doğrular esas olmalıdır.