

TCDD’NİN “YENİDEN YAPILANDIRMA” SÜRECİ
VE
MARŞANDİZ İSTASYONUNDA MEYDANA GELEN
YÜKSEK HIZLI TREN FACİASI
RAPORU

13 Aralık 2018 tarihinde Ankara-Konya seferini yapmakta olan YHT ile yol kontrolünden dönen (klavuz tren) lokomotifin aynı hat üzerinde Marşandiz istasyonunda saat 06.36’da çarpışması (karambol) sonucu ikisi YHT makinisti, biri klavuz lokomotif makinisti olmak üzere dokuz yurttaşımız hayatını kaybetmişti. Ayrıca kazada biri klavuz lokomotif makinisti olmak üzere 86 yurttaşımız da çeşitli derecelerde yaralanmıştır.

Raporumuzun aşağıdaki sorulara yanıt olmasını hedefliyoruz.

- Dünyada en güvenilir ulaşım aracı olarak bilinen ve kabul edilen demiryolu taşımacılığı ülkemizde neden ve nasıl güvensiz ulaşım seçeneğine dönüştürülmüştür?
- Son yıllarda neden sık sık birden fazla kişinin yaşamını yitirmesi veya yaralanmasıyla sonuçlanan büyük tren kazaları olmaktadır?
- Neden ramak kala olaylar fazlaşmıştır?
- Neden kazalara açık ve aşırı riskler barındıran bir işletmecilik yapılmaktadır?
- Tren kazaları önlenbilir mi?
- Bu kazanın değerlendirilmesindeki amaç, bir suçlu bulmaktan öte görünen eksiklik ve olumsuzluklara dair görüş ve önerilerimizle güvenli bir demiryolu ulaşımının sağlanması noktasında katkıda bulunmaktır.
- Kaza sonrası basın ve yayın organlarında da yer aldığı ve kimi açıklamalarda olduğu gibi bu kaza bir kaç farklı unvanda çalışan personelin mi yoksa TCDD’de yönetim kademesinde karar verici mekanizma içerisinde yer alan; bürokratlar ve yöneticiler ile birlikte siyasilerin yer aldığı birden fazla unsurun mu sorumluluğu olduğudur?
- Belirtmek gerekir ki demiryollarının dünyanın en güvenli ulaşım modlarının başında gelmesinin nedeni sistemin bir veya birkaç kişinin hatası nedeniyle kazanın oluşmasına izin vermeyecek şekilde bir kontrol mekanizmalarıyla donatılmış olmasındadır. Bu nedenle yaşanan kazada olduğu gibi kazanın bir veya birkaç kişinin yaptığı hata ile izah edilmesi demiryolu sisteminin mantığına aykırıdır.

Bu kapsamda bir yandan kısaca ülkemiz demiryolu tarihini aktarırken özellikle 1980 sonrası ülkemiz ve demiryolları özelinde neolibarell politikaların etkileri sonucu hayata geçirilen politikalar ve bu politikalar sonucu demiryollarında yaşananlara değinilecektir.

Demiryollarında Kamusal İşletmecilikten Vazgeçilmesi Nelere Mal Oldu?

Ülkemizde demiryollarının tarihçesi 1856 yılına dayanmaktadır. Bu tarihlerde yabancı şirketler eliyle verilen tren işletmeciliği Cumhuriyetle birlikte millileştirilerek yurdun dört bir yanına demiryolunu götürme seferberliği ile büyük bir atılım içine girilmiştir.

1950'li yıllara gelindiğinde ABD ile girilen ekonomik ve siyasi ilişkiler kapsamında ülkemiz karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikası izlemeye yönelmiştir. Amerika Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hilt's'in ülkemize bir heyetle gelerek hazırladığı raporla birlikte bu tarihten itibaren ülkemizin ulaşım politikasında ciddi bir değişikliğe gidilmiştir. Bu tarihi bir milat olarak ele alırsak; o günden bu güne kadar karayolu sisteminin tek taraflı olarak beslendiğini, diğer ulaşım sistemlerinin gözardı edildiğini görüyoruz.

Yıllar	Yük (Netton-km)				Yolcu (Yolcu-km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25	68,2	6,8	0	50,3	42,2	7,5	0
1960	45	52,9	2	0,1	72,9	24,3	2	0,8
1970	75,4	24,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,4	6,4	0,1	96	2,2	0	1,8
2010	89,9	5,3	5	0	97,8	1,6	0,7	-
2015	89,8	3,9	6,3	0	89,2	1,1	0,6	9,1

Taşımacılığın Ulaştırma Sektörlerine Göre Dağılımı (TCDD Demiryolu Sektör Raporu 2016)

1960 yılından sonra ülkemiz ekonomisi beşer yıllık planlama dönemlerinin yapıldığı yıllar olup (1963-1967) birinci beş yıllık kalkınma planı döneminde; ulaştırma ile ilgili ana ilkeler bölümünde; " *Demiryollarımızın yapım tekniği eski tekniğe dayanmaktadır. Yol boylarında ileri işletmeciliğin gerektirdiği düzeltmeler yapılmamıştır. Demiryolları bundan böyle yurdumuzun şartlarına uygun standart ve teknikte yapılacaktır.*" denilerek uygulanan politikalarının tek yönlü bir ulaşım türünü ön plana çıkardığı işaret edilmiştir.

Birinci beş yıllık kalkınma planında yapılan bu doğru tesbite rağmen diğer kalkınma planlarında da benzer tespitler dile getirilmişse de 1963 ile 1996 yılları arasında geçen 36 yıllık süreçte demiryolları cephesinde; taşımacılık payının artırılması ve tüm yurttaşlara ulaşabilirlik açısından değişen ciddi şey olmadığı görülmüştür.

1980'li Yıllar ve Demiryollarında "Yeniden Yapılanmaya" Geçiş Süreci

1980'li yıllardan günümüze kadar geçen süreç ise tüm dünyada neoliberal politikalarının hayata geçirildiği bir dönem olmuştur. Bu dönemde başta İngiltere olmak üzere kapitalist-liberal ekonominin hüküm sürdüğü ülkelerde yeniden yapılanma adı altında kamunun tasfiyesi ve özelleştirmelerle tüm ekonomik ilişkiler ters yüz edilmiş, sermayenin özgür dolaşımı adına tüm dünyanın küçük bir köy haline getirilmesi amaçlanmış ve bu kapsamda Uluslararası Para Fonu (IMF) ve Dünya Bankası (DB) eliyle pek çok ülkede bir dönüşüm yaşanmıştır.

Ülkemizde de 1983 seçimlerinde iş başına gelen Anavatan Partisi (ANAP) iktidarı dünyada yaşanan gelişmeler paralelinde liberal ekonominin gerektirdiği tüm değişim ve düzenlemeleri hızla hayata geçirirken ulaşımı da karayollarına ağırlık veren bir biçimde hayata geçirmiştir.

Bugüne kadar kamu eliyle yürütülmekte olan hizmetlerden kamunun elini çekmesi ve bu hizmetlerin serbest piyasa kurallarına göre yürütülmesi amacı ana tema olmuştur.

Dünya çapında demiryollarının “yeniden yapılanma” çalışmaları bir canlandırma çabası olarak gündeme gelmiş, bu çaba taşımacılıkta demiryollarını daha cazip hale getirme amacı taşımış gibi gösterilmişse de asıl amaç, demiryollarının parçalanıp özelleştirilerek tasfiye edilmesine ve sermayenin bu alana girmesi olmuştur.

Ticaretin serbestleştirilmesi ve küreselleşme çerçevesinde atılan ilk önemli adım; 1995-1996 tarihleri arasında Dünya Bankası fonlarından sağlanan hibe ile Booz-Allen & Hamilton Firması'nca yürütülen çalışmalardır.

2000'li yıllarla birlikte yeniden yapılanma süreci hızlandırılmış ve değişik finans kuruluşlarının ve değişik ülkelerin anlayışlarının yansıtıldığı çalışmalar raporlaştırılmıştır. Bu raporlar incelendiğinde temelde; bir bütün halinde serbestleşmenin önündeki engellerin kaldırılması olarak özetlenebilecek genel mantığın yer aldığı burada da görülmüştür.

Çalışmaların dikkat çeken ortak noktası yapılan harcamaların önemli ölçüde hibe olarak karşılanmış olmasıdır. Yani; finansman sağlayan kuruluşlar, en küçük bir yatırımı bile faizsiz desteklemekten konu yeniden yapılanma olduğunda fonlarını ücretsiz kullanılmaktan kaçınılmamıştır.

Projelere İlişkin Bilgiler

Adı	Orijini	Destekleyen Kuruluş	Maliyet	Tarih
Booz-Allen & Hamilton	ABD	Dünya Bankası	1.000.000 \$	1995-1996
CANAC	Kanada	Dünya Bankası	700.000 \$	2004-2005
Eşleştirme WB	Almanya	AB	835.600 €	2005-2006
EUROMED	Almanya	AB	3.430.000 €	2006
R&H Railway Consultant	Güney Afrika	Dünya Bankası	435.000 \$	2009-2010

Firmalara Göre Öneriler

Öneri	Booz-Allen & Hamilton	CANAC	EUROMED	R&H
Performans yönetimi	Var	Var	Var	Var
MIS Projeleri	Var	Var	Var	Var
Yasal Düzenleme	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı	
Özelleştirme	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı
Bölgesel Yapılanma	Kalksın	Kalksın	Kalksın	-
Hat kapatma	Var	Var	Var	-
Tren kaldırma	Var	Var	Var	-
İş Birimleri bazında yeni organizasyon	Geçilmeli	Geçilmeli	Geçilmeli	Geçilmeli
Birim konsolidasyonu	Var	Var	Var	Var
İş Gücü Azaltımı	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı	Yapılmalı

TCDD'nin Yeniden Yapılandırılması Sürecinde Hayata Geçirilen Uygulamalar

TCDD'nin yeniden yapılandırılması adı altında yürütülen çalışmalar kapsamında hazırlanan bu raporlarla TCDD'nin kar amaçlı ticari bir kuruma dönüştürülmesi, dolayısıyla kamu hizmeti veren bir kurum olmaktan çıkarılması amaçlanırken, TCDD'nin hem dikey olarak alt yapı ve işletmeciliğinin birbirinden ayrılması hem de yatay olarak faaliyet alanlarının bölünmesi ve asli olmayan faaliyetlerin bitirilmesi istenmiştir.

Yine raporlar doğrultusunda; personel sayısının azaltılması, istasyon, atölye ve fabrikaların kapatılması, elektrikli işletmeden vaz geçilip dizel işletmeciliğine geçilmesi, prestij (saygınlık) yolcu trenleri dışında tren işletilmemesi, kamusal işletmecilikten vazgeçilerek demiryolu taşımacılığının özelleştirilmesi tavsiye edilmiştir.

Booz Allen &Hamilton Ltd. şirketi ayrıca bir Demiryolu Yasası taslağı hazırlayarak yasalastırılmasını istemiştir.

TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmalarının başlamasından TCDD'nin altyapı ve üstyapı olarak ikiye bölünmesine kadar geçen süre içerisinde;

1. TCDD Meslek Lisesi, basım ve dikimevleri, çamaşırhaneler, kurum eczaneleri kapatılmıştır.
2. TCDD Hastaneleri önce SSK'ya, sonra Sağlık Bakanlığına devredilmiştir.
3. Haydarpaşa Limanı dışındaki bütün limanlar özelleştirme kapsamına alınmış, bu çerçevede Mersin ve Samsun limanlarının özel şirketlere devri tamamlanmıştır.
4. Haydarpaşa Limanı ve Garı kentin kültürel dokusuna, kent silüetine ve kentsel mirasa ihanet edencesine rant merkezlerine dönüştürülmeye çalışılmaktadır.
5. Eleman yetersizliği nedeniyle birçok istasyon ya kapatılmış ya da günün belirli saatlerinde hizmet verebilir hale gelmiştir.
6. Birçok Atölye kapatılmıştır.
7. Kurumdaki belirsizlik, çalışma koşullarındaki güçlük ve kuruma yeni personel alınmaması nedeniyle kurumda çalışan personel sayısı hızlı bir şekilde eritilmiştir.

8. Kamusal nitelik taşıyan pek çok hizmet taşeron eliyle gördürülmeye başlanmış, taşeron çalışan sayısı 5000'i bulmuş, taşeronlaşma hızla yaygınlaşmıştır.
9. 500 tondan aşığı yükler taşımaya kabul edilmemektedir.
10. Verimsiz oldukları gerekçesiyle onlarca yolcu trenin seferlerine son verilmiş, karayolu ulaşımı zorlukla yürütülen bazı yerleşim yerlerindeki yurttaşların demiryolu ulaşımından yararlanması engellenmiştir.
11. Gelecek dönemdeki ihtiyaçlar düşünülmeden; demiryolu taşınmazlarının bir kısmı belediyelere devredilmiş, birçoğu da satılmak üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığına devredilmiştir.

Bu kararlar hayata geçirilirken; TCDD ana hatlarının %20'lik kesiminde hiçbir yolcu treni çalıştırılmazken, tren tehirleri artmış, bu arada personel teşvik adı altında emekliliğe ya da işten ayrılmaya zorlanmıştır.

Bu sonuçlar göstermiştir ki yeniden yapılanma adı altında yürütülen çalışmalar; ülkemiz demiryolu işletmeciliğini olumlu bir noktaya taşımamanın aksine kurumun altınının boşalmasına, kurumun kötü yönetilmesine, seyrüsefer emniyetinin tehlikeye düşmesine, başıboşluğa, kayırmacılığa, iş güvenliğini ve güvencesini azaltmaya ve bir yandan da demiryolcu kültürünü yok etmeye yönelik bir işlev üstlenmiştir.

Yeniden yapılandırma diye ifade edilen bu çalışmalarda "yeni" olan tek şey kamu hizmetinin piyasa hizmeti haline dönüştürülmesi olmuştur.

Bize göre yeniden yapılandırma, ülkemizdeki kaynakların seferber edilerek demiryolu teknolojisinin yenilenmesi, yıllarca ihmal edilen demiryollarına yatırım yapılarak dünyanın en güvenli ulaşım sistemi olan demiryolu taşımacılığının ucuz, güvenli ve çağdaş koşullarda yapılmasının sağlanmasıdır.

Bu nedenle;

- Ulaştırma, bir kamu hizmeti olarak ele alınmalıdır.
- Ulaştırma sektörünün alt sektörlerini oluşturan demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu sistemleri bir bütün olarak ele alınmalı, yatırımlar birbirini tamamlar nitelikte olmalıdır.
- Deniz ve su yolları potansiyelinden yararlanılmalı, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde deniz taşımacılığı teşvik edilerek yeni hatlar açılmalıdır.
- Özellikle yük taşımacılığının demiryolu ve denizyoluna kaydırılması için yeni düzenlemeler yapılmalıdır.
- Büyükşehir ve sanayi merkezlerimiz, çağdaş standartlara uygun demiryolları ile birbirlerine ve limanlara bağlanmalıdır.
- Kent içi ve kentler arası ulaşımlarda toplu taşımacılık birincil öncelik taşınmalı ve özendirilmelidir.
- Kentlerin kaderini etkileyecek büyük projelerde sendikalar, meslek odaları, sivil toplum örgütleri ve üniversitelerin görüşleri alınmalıdır.

- Başta metro, hafif raylı sistemler olmak üzere kent içi ulaşım projeleri geliştirilmelidir.
- Hizmet dışı bırakılmış bakım ve tamir atölyelerine işlevlik kazandırılmalıdır.
- Bugün TCDD bünyesinde ciddi boyuta ulaşan personel açığı ve yaygınlaşan unvan dışı çalıştırmalar acil olarak yeni personel istihdam edilerek giderilmelidir.
- Demiryolu sanayisine/yan sanayisine (ray, tekerlek, vb) yatırım yapılmalıdır.

TCDD'nin Yeniden Yapılandırması Adı Altında Sürecin Devamı ve AKP'nin Demiryolu Politikaları

TCDD'de yeniden yapılandırma adı altında uygulamalar hayata geçirilirken 2003 yılına gelindiğinde AKP ile bu süreç kaldığı yerden devam ettirilmiştir.

Kamuya ait kurumlar siyasi iktidarların çeşitli müdahalelerine neden olmakla birlikte AKP'nin iktidara geldiği dönemde bu müdahaleler çok ciddi boyutlara ulaşmıştır.

Bu dönemde yönetimlere demiryolları konusunda bilgi ve tecrübe sahibi olmayan kişilerin atanması sonucu pek çok olumsuzluk yaşanırken bir yandan da demiryolu kültürünü zedeleyen bir süreç yaşanmaya başlanmıştır. Bu süreç aynı zamanda büyük tren kazalarının meydana geldiği bir süreç olmuş, yaşanan kazalar demiryollarının güvenilirliğini zedelerken, yurttaşların demiryollarına olan güvenini sarsmıştır.

Ulaştırma modları arasında en güvenli işletmecilik olarak bilinen demiryolu yolcu taşımacılığı TCDD hatlarında AKP iktidarı döneminde meydana gelen tren faciaları (Pamukova, Tavşanlı, Kütahya, Çorlu, Ankara) ile güvenli işletmecilik vasfını yitirmiştir.

2003 yılında Ankara-İstanbul arası demiryolları iktidarda bulunan AKP'nin şov girişimlerine sahne olmuş, prestij oluşturmak için "Hızlandırılmış Tren" kavramı ortaya atılmıştır. Sendikamızın ve birçok bilim insanının uyarılarına rağmen hiçbir teknolojik alt ve üst yapı yatırımı yapılmadan hızlandırılmış trenin 22 Temmuz 2004 tarihinde Pamukova'da raydan çıkması sonucu yaşanan faciada 2'si demiryolcu olmak üzere toplam 41 yurttaşımız hayatını kaybetmiştir.

22 Temmuz'da yaşanan bu kazadan önce 15 Mart 2014 tarihinde Sendikamız tarafından yapılan HIZLI TREN Mİ ? FACİAYA DAVET Mİ? ÖNCE GÜVENLİK! Başlıklı basın açıklamasında;

"TCDD yöneticileri Ankara İstanbul arasında mevcut hatları değiştirmeden trenlerin süratlerini 140 km/saat 'e çıkaracaklarını ifade ediyorlar. Şu anda bu hatta azami sürat ise 120 km/saat' tir ve bu sürat 567kmlık hatta ancak 70-80 kmlık bölümde yapılabilir sürattir.

59. Hükümet ve onun atadığı yöneticiler İstanbul belediyesindeki alışkanlıklarıyla olsa gerek, demiryolları ile karayolu taşımacılığını farkını fark edemiyorlar. Ancak bilinmelidir ki demiryolu taşımacılığı doğası gereği güvenliği öne çıkaran ve güvenlikle birlikte sürati yaratan bir taşımacılık sistemidir.

Şu anda bulunan hatta trenlere göre ortalama yolculuk saati 7 – 10 saat arasındadır. Bu ortalama saatleri alt yapıyı yenilemeden şimdilik 5 saate indirmek sadece kağıt

üzerinde olabilecek bir şeydir. Alt yapı teknolojik olarak yenilenmeden şu andaki hatta böylesi bir sürat arttırışı facialara davetiye çıkarmaktır.” Denilmiştir.

Sendikamızın, ilgili Odaların ve bilim insanlarının tüm uyarılarına rağmen bilimsellikten uzak adımlar atan siyasiler ve bürokratlar bu uyarılarımızı dikkate almaması bu kazanın yaşanmasında asıl unsur olmuştur.

Hızlandırılmış tren kazasından 20 gün sonra ise 12 Ağustos'ta Ankara'dan İstanbul'a gitmekte olan Başkent Ekspresi'nin İstanbul'dan Adapazarı'na gitmekte olan Adapazarı Ekspresiyle Kütahya'nın Tavşancıl İlçesinde kafa kafaya çarpışması sonucu 6 yurttaşımız yaşamını yitirirken 85 yurttaşımız da yaralanmıştır.

Pamukova'daki tren kazasının etkileri kamuoyunun belleğinde henüz çok taze iken ülkemiz yeni bir tren kazası ile tekrar sarsılmış ancak buna rağmen bu olayda da Pamukova'da meydana gelen kazada olduğu gibi tek suçlu makinistler ilan edilmiş, güvenli bir tren işletmeciliğinin sağlanabilmesi için gece-gündüz demeden büyük bir özveri ile çalışan demiryolu personeli günah keçisi ilan edilmiştir.

Daha sonra 2004 yılında İspanya hükümetinden alınan bir fonla Ankara- İstanbul arası yolun rehabilitasyonu projesi giderek YHT hattına dönüştürülmüş, bu durum daha önce önemli miktarda para harcanan ve şu anki yoldan 160 km daha kısa olan Bolu geçişli yolun da tamamen atıl kalmasına neden olmuştur.

Demiryollarımızın Yeniden Yapılanması amacıyla hazırlanan raporlarının tavsiyeleri zaman içinde bir bir uygulanırken 2013 yılı 1 Mayıs tarihinde 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi yasası çıkarılmış ve TCDD GENEL MÜDÜRLÜĞÜ ve TCDD TAŞIMACILIK A.Ş. adıyla ikiye ayrılmıştır.

Tüm itirazlarımıza ve karşı çıkışlarımıza rağmen çıkan bu yasa ile demiryolları, sermayenin insafına ve kar güdüsüne terk edilmiştir.

Bu süreçte gerek sendikamız gerekse de demiryollarında örgütlü bulunan kimi Sendika ve Derneklerle birlikte pek çok eylem etkinlik yapılarak, raporlar hazırlanarak yasanın çıkmaması yönünde çaba gösterilmiştir.

Raporlarımızda; TCDD tarafından tek elden yapılmakta olan demiryolu işletmeciliği bu düzenlemeden sonra birçok demiryolu altyapı işleticisi ve demiryolu tren işleticisi ile bu işleticilerin yaptığı işlerin hizmet alımı yöntemiyle alt işverenlere yani taşeronlara verilmesi suretiyle birbirinden kopuk işleticiler ve şirketler tarafından yerine getirileceği, bu işleyişin beraberinde demiryollarımızda kaosa neden olacağı, bunun da demiryolu trafik emniyetinin tehlikeye atılması ve kazaların artması anlamına geleceği belirtilmiştir.

Kuruma kalifiye personel yetiştiren TCDD Meslek Lisesi kapatılması sonucu kuruma kalifiye personel alınmasının önü kapatılmış oldu.

Sınavlarla TCDD'ye işe alınan personelden eğitim görenlerin sayısı, eğitim sayısı ve eğitim saatinde yaşanan düşüşler istatistiklere yansdı.

Personel İstihdamı ve Eğitim

KATILAN <i>Number of Attendants</i>	PERSONEL	2013	2014	2015	2016	2017
Memur		1.500	1.419	770	750	710
Sözleşmeli <i>Cont Personel</i>		16.917	10.871	9.096	10.086	9.291
Daimi İşçi <i>P.Worker</i>		1.003	5.142	6.175	7.162	3.545
Geçici İşçi (<i>Ortalama</i>) <i>T.Worker (Average)</i>		3.989	5.984	5.630	5.507	5.517
Genel Toplam <i>Grand Total</i>		23.409	23.416	21.671	23.505	19.063
Eğitim <i>Education</i>		2013	2014	2015	2016	2017
Eğitim Sayısı <i>Number Of Education</i>		1.127	1.121	891	1.162	1.082
Toplam Eğitim Saati <i>Total Education Hour</i>		51.937	66.202	45.823	40.235	20.970

Meslek hastalıkları konusunda kurumumuzda ve bu hastalıkların tanı ve tedavisinde uzmanlaşmış kurum hastaneleri devredilmiştir.

Özellikle de AKP iktidarı döneminde çok yoğun bir şekilde en üst kademesinden alt kademesine kadar siyasi müdahaleye uğramıştır. Uzmanlık, liyakat ve bilgi isteyen atama kriterleri tamamen terk edilirken, mevcut atamalarda, yönetmeliğe takılma halinde ise vekalet görevlendirme ile aşılmıştır. Bu durum o kadar ileri boyutlara ulaşmıştır ki; vekaleten görevlendirilenlerin sayısı asaleten görevi yürütenlerden fazla olmuştur. Vekâlet kurumu, istisnaî bir usûl olduğundan, kısa bir dönem için kullanılması gerekmektedir ve bir göreve vekâlet edecek olan kamu görevlisinin de asilde aranan şartlara sahip olmaları gerekmektedir. Ancak; TCDD Yönetimi, her unvan için öngörülen koşulları dikkate almadan, gerek tahsil, gerekse de hizmet süresi vb. koşulları taşımadıkları halde vekâlet görevlendirme yapmış ve yapmaya da devam etmektedir. TCDD Yönetimi, kendisine yakın gördüğü personeli vekâlet olarak görevlendirmek suretiyle personel arasında ayrımcılık yapmış, Kamu Yönetiminin temel ilkeleri olan Kariyer ve Liyakat ilkeleri bir tarafa bırakılmak suretiyle ehil olmayan kişilerle kurum yönetilmektedir. Bu yönetim tarzı aynı zamanda kurum içersindeki olması gereken hiyerarşiyi de bozmuştur.

Birçok unvan devre dışı bırakılırken ve esnek çalışma dayatılmıştır. Önce Yol Bekçisi, akabinde Tren Şefi, unvanları kaldırılmış Makasçı, Manevracı ve Gardfren unvanı da tek bir unvanda bileştirilmiştir.

TCDD'nin personel istihdamı ülkemizdeki siyasi iktidarların ulaşım tercihleri ve Uluslararası sermayenin tavsiye görünümüyle dayatmaları ile paralellik göstermektedir. 1980'li yıllardan itibaren teknolojik yatırım yapılmamasına rağmen personel sayısı sürekli olarak azalmıştır.

TCDD PERSONEL İSTATİSTİĞİ

YIL	SÖZLEŞMELİ	MEMUR	İŞÇİ	TOPLAM
1976		27380	42174	69554
1981		27375	36046	63421
1990	19388	9365	28499	63421
2000	22524	1453	23235	47212
2005	17334	1166	17093	35593
2010	16010	1042	10796	27848
2017	7717	611	5625	13953

TCDD TAŞIMACILIK AŞ PERSONEL İSTATİSTİĞİ

YIL	SÖZLEŞMELİ	MEMUR	İŞÇİ	TOPLAM
2017	4996	176	4181	9353

Personel sayısındaki azalma ile birlikte var olan unvanların birçoğunun kaldırılması ve bu görevlerin tek unvanda birleştirilmesi esnek çalışmayı dayatmasının yanında uzmanlaşmayı ortadan kaldırmış ve iş kazalarının artmasına neden olmuştur.

Yeniden yapılanma uygulamaları çerçevesinde 2004 yılında TCDD yönetiminin Manevracı, Makasçı ve Gardıfren unvanlı personeli "Tren Teşkil Memuru" adı altında tek unvanda birleştirilmesi ve az adamla çok iş anlayışına denk düşen uygulamaları sonucu çalışanların can güvenliği ortadan kalkmış, demiryollarında Tren Teşkil Memurlarının ölümü ve sakatlanmasıyla sonuçlanan kazalar ard arda yaşanmaya başlanmıştır.

Görev yetki ve sorumlulukları yönetmeliklerle tanımlanmamış yeni unvanlar ihdas edilmiştir. (Örneğin. Süpervizör, Bakım Koordinatörü, İletişim Koordinatörü, Elektro Mekanik Kontrolörü, SOR Görevlisi)

Unvan dışı personel çalışmasına yol verilmesi haksız kazanca neden olduğu gibi, çalışanlar arasında iş barışını bozmuştur. İşgal edilen kadro nedeni ile de o iş yerinde eksik personelle çalışılmaktadır. Örneğin Trafik Kontrolörünün Kumanda Merkezi dışında çalıştırılması, boşluğunun Hareket Memuru görevlendirilerek doldurulması gibi. TCDD bünyesindeki eski adları **Tesisler Dairesi ile Yol Dairesi** olan, iki ayrı Mühendislik (İnşaat Mühendisliği, Elektrik Mühendisliği, Elektrik, Elektrifikasyon ve Telekomünikasyon) bilgi ve birikimi gerektiren birimlerin, Yol Dairesi teşkilatının yönetimi altında "Demiryolu Bakım Dairesi" adı altında birleştirilmesi ve Modernizasyon Dairesinin kurulması hem Mühendislik bilimine aykırıdır hem de işleyişi sekteye uğratmaktadır. Şöyle ki; yeni inşa edilen sinyalizasyon sistemi yapım sürecinde Modernizasyon Dairesi bünyesinde yürütülmekte, iş bittikten sonra ise Bakım (Tesisler-Yol Dairelerinin birleştirilmiş hali) Dairesinin ve taşra işyerlerinin kucağına bırakılmaktadır. Her hat kesiminde farklı sinyal ve telekomünikasyon sistemleri kullanıldığından aktif olarak kuruluşunda çalışmayan personelin sistemi anlaması bakım ve arızalarının girilmesi uzun zaman almaktadır.

Yapılan birleştirme ve yapılmak istenen görev tanımı düzenlemeleri, mühendislerle ilgili TÜM mevzuata da aykırıdır. Gerek 11.11.1989 tarihinde 20339 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren, özellikle Elektrik Mühendisleriyle ilgili “Elektrik İle İlgili Fen Adamlarının Yetki, Görev Ve Sorumlulukları Hakkındaki Yönetmelik”, 24/1/1992 Tarih ve 21121 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren “Ziraat Mühendislerinin Görev Ve Yetkilerine İlişkin Tüzük”, özellikle İnşaat Mühendislerinin muhatap olduğu “Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliği”, “Bayındırlık İşleri Kontrol Yönetmeliği”, Harita (Jeodezi ve Fotogrametri Mühendisliği), Jeoloji Mühendisinin görevlerinin yer aldığı mevzuat ve diğer mühendislik alanlarının kendi iç mevzuatına göre, Mühendisler akademik alanlarının ve mevzuatın dışında hiçbir işte çalıştırılmazlar.

Demiryolu emekçilerinin Sendikamız örgütlülüğünde grev, iş bırakma ve vizite gibi eylemliliklerini kırmak için TCDD’ye daha önce **Memur** statüsünde alımı yapılan Makinist ve Tren Teşkil Görevlisi ünvanlı çalışanların, 2009 yılından itibaren İşçi statüsünde işe alınması var olan kurum içi çalışma düzenini bozmuştur. Aynı işi yaptıkları halde aldıkları maaş, çalışma saatleri ve disiplin yönetmeliklerinin farklı olması iş barışını zedelemiştir.

Makinistlik mesleği, eğitim sonucu alınan bilgi ve tecrübe sonucu verimli hale gelen bir meslek olmasına rağmen son yıllarda Yardımcı Makinist ünvanının kaldırılması ile makinistin mesleki yeterliliğinde düşüşler gözlemlenmiştir.

Kurum makinist ihtiyacını son dönemde İŞKUR üzerinden yaparak zaten meslekteki yeterliliği iyice göz ardı etmiştir.

TCDD’de personel eksikliği fazla mesai uygulaması ile kapatılmaktadır. İkinci bir çalışanın çalışma saati kadar fazla mesai yapan personele ikinci personelin maaşının 1/3 oranında fazla mesai parası ödenmesi bir emek hırsızlığı olmasının yanında fazla çalışmanın yarattığı fiziksel ve ruhsal yorgunluk kazalara zemin hazırlamaktadır.

Entegre taşımacılık konusunda büyük bir yere sahip olan TCDD Limanları bir bir satılmıştır. TCDD’ye ait Mersin, Samsun, Bandırma İskenderun ve Derince Limanları işletme hakkı devri yoluyla özel sektöre devredilirken İzmir Limanı ÖİB’nın kararıyla devir işlemi gerçekleştirilinceye kadar Türkiye Varlık Fonu Yönetimi A.Ş.’ye devredilmiştir. Sırf bu devirler nedeniyle birçok çalışan işyerlerinden ve yurtlarından olurken, limanların satışı ile birlikte TCDD limanlardan elde ettiği %48’lik geliri de kaybetmiştir.

İstasyonlar ve Garlar demiryolu işletmeciliği için değil, otel ve lokanta olarak planlanmaya ve bu yolla devredilmeye/satılmaya başlanmıştır.

Özellikle Doğu ve İç Anadolu bölgesinde çalışan birçok bölgesel tren seferden kaldırılmıştır.

Bakım Onarım

Demiryollarının mevcut fiziki ve geometrik yapısı gelişen teknolojiye uyumlu hale getirilememiş, getirilenler de dış müdahalelerden korunamamıştır. Sonuçta yaşanan kazalarda onlarca insanımızın yaşamını yitirmesi ve yüzlerce insanımızın yaralanması, sakat kalması ve milyarlarca dolarlık ulusal servetimizin yok olmasının ortamı yaratılmıştır.

Kurumun, çeken-çekilen araç ihtiyacını karşılayan ve üretim merkezleri olan TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ birçok noktada devre dışı bıraktırdı. Bakım ve onarım için gerekli olan malzeme ya da iş gücü piyasadan ya da yurt dışından alımlarla/kiralamalarla karşılanmaya çalışıldı.

Yemekli-yataklı vagon hizmetleri, gişeler, İzmir'de banliyö hizmetleri, tesis işletmeleri, temizlik hizmetleri, işyeri araçlarının işletmesi özel sektöre devredilmiştir.

TCDD'nin yeniden yapılandırılması adıyla başlayan süreçte yabancı firmalar tarafından hazırlanan tüm raporlarda taşınmazların elden çıkarılması gerektiğine vurgu yapılmıştır. Bu kapsamda TCDD yönetimi bir emlakçı gibi hareket etmiş, mevcut yasaları çiğnemekten geri durmamış, Danıştay'a ve diğer Mahkemelerin iptal kararlarına rağmen TCDD yönetimi ısrarından vazgeçmeyerek satış işlemleri gerçekleştirilmiştir. TCDD'nin taşınmaz malları, binaları, arazileri haraç mezat satılmış ve satılmaya devam etmektedir. Bu dönemde özellikle büyük şehirlerdeki Garların şehir dışına taşınması ve Gar alanlarının Kentsel Dönüşüm adı altında belediyelerle yapılan sözleşmeler kapsamında devredilmişlerdir.

ULAŞIM YATIRIMLARI

2003 yılından itibaren AKP iktidarlarında demiryollarına büyük yatırım yapıldığı iddia edilse de yatırımlar şov amaçlı olup konvansiyonel hatlara üvey evlat muamelesi yapılarak kaderine terk edilmiş, bitirilmeyen projeler ile demiryollarının taşımacılıktaki payı düşmüştür.

YAPIMI DEVAM EDEN HIZLI TREN PROJELERİ				
YAPIMI DEVAM EDEN YÜKSEK HIZLI TREN PROJELERİ				
Hat Adı	Güzergah Uzunluğu(km)	Toplam Hat Uzunluğu(km)	İşin Niteliği	Fiziki İlerleme(%)
Bursa-Bilecik	106	212	Altyapı Yapımı	29
Konya-Karaman	102	214	Altyapı ve Üstyapı Yapımı	100
Karaman-Ulukışla	135	270	Altyapı ve Üstyapı Yapımı	26
Mersin-Adana 3. ve 4Hat	67	134	Altyapı Yapımı	85
Adana-İncirlik-Toprakkale	79	158	Altyapı ve Üstyapı Yapımı	5
Bahçe-Nurdağ (Fevzipaşa	17	34	Altyapı Yapımı	40
Nurdağ-Başpınar	56	112	Altyapı ve Üstyapı Yapımı	3
Akçagözü-Başpınar Varyantı	11	22	Altyapı Yapımı	95
Sivas-Erzincan(Sivas-Zara Kesimi)	74	148	Altyapı Yapımı	
TOPLAM TOTAL	647	1304		

Örneğin; Hanlı-Bostankaya arası 44 km'lik hat 16 yılda bitirilmiş; 10 km'lik İzmit kent içi geçişi 30 yılı aşan sürede tamamlanmış, 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 edilerek rafa kaldırılmış, 2003 yılında temeli atılan Gebze Halkalı Marmaray projesi 15 yıl geçmesine rağmen tamamlanamamış, Körfez geçişi için YİD modeli ile inşa edilen Osmangazi köprüsünün projesinde var olan demiryolu hattı yüklenicinin talebi ile projeden çıkartılmış, 2012 de projelendirilen Sakarya-Karasu demiryolu, 2012 de temeli atılan Bursa Hızlı Tren inşaatı ekonomik kriz neden gösterilerek bir ilerleme sağlanamamıştır.

Projelendirilip inşaatı tamamlanarak taşıma faaliyetlerinde kullanılan ve TCDD'nin yük taşımalarının artmasına katkı sağlayacağı söylenen Lojistik köylerde, ismi gibi köy olarak kalmış lojistik firmalarının cazibe alanı haline gelmemiştir.

1000 Ton-Tonne

LOJİSTİK MERKEZİ	2013-2017 arası taşınan yük miktarı	İşletmeye Açılış Tarihi
Samsun(Gelemen)	3.429	2007
İzmit(Köseköy)	1.147	2010
Uşak	722	2012
İstanbul(Halkalı)	1.367	2013
Eskişehir(Hasanbey)	709	2014
Balıkesir(Gökköy)	368	2014
Denizli(Kaklık)	807	2014
Kahramanmaraş(Türkoğlu)	69	2017

Demiryollarımızda Kazalar

Demiryollarında kazalar dediğimizde ilk aklımıza yurttaşların yaşamlarını yitirdiği büyük ölümlü tren kazaları gelmektedir. Maalesef ülkemiz de demiryollarının içinde bulunduğu durum ancak bu tür kazalar yaşandığında gündeme gelmekte, tartışmaya açılmakta ve maalesef bir süre sonra kapanmaktadır.

Oysa yaşadıklarımız ve istatistik veriler ülkemiz demiryollarının taşımacılıkta yaşanan sorunlar bir yana kazalar yönüyle de ciddi bir sıkıntı içinde olduğunu göstermektedir.

Uzun yıllara dönük veriler olmamakla birlikte yapılan çalışmalarda ülkemizin gerek Avrupa Birliği ülkeleri ile gerekse de dünya ülkeleriyle yapılan karşılaştırmalarda ciddi biçimde kaza sayısında önde olduğunu göstermektedir.

**AB ülkeleri ve Türkiye'de 2007-2012 arasındaki yıllar için milyon tren.km olarak ölüm miktarları hesaplandığında bu değer 2.08'dir. Tüm AB ülkelerinininkinden büyüktür. Türkiye'yi; Litvanya, Polonya, Romanya, Estonya, Slovakya, Letonya izlemektedir. En düşük değerler ise*

sırasıyla İngiltere, Hollanda, Norveç, İrlanda, Fransa, Danimarka, Almanya, İsveç, Portekiz'e aittir. AB ortalaması yaklaşık 0,3 dür.

Dünya ortalamasına bakıldığında ise 2012 yılındaki değerlere göre Türkiye'de dünya ortalamasının yaklaşık üç katı ölüm vakası meydana gelmektedir.

Gerek Avrupa Birliği gerekse de dünya devletleri ile karşılaştırma da ülkemizin demiryolu kazalarının arasında ciddi farklılıklar olduğu görülmektedir.

Avrupa Birliği ile Türkiye karşılaştırıldığında en dikkat çekici fark deraymanda görülmektedir. Bu oran Avrupa Birliğinde % 4 iken Türkiye'de % 26 dır. Amerikada FRA veri tabanına dayanılarak yapılan bir araştırmada; deraymaların büyük çoğunluğunun kırık/çatlak ray, yol geometrisinin bozukluğu, araçlardaki yatak kusurları ve kırık tekerlekler nedeniyle olduğu belirlenmiştir. Söz konusu çalışmada özellikle kırık/çatlak ray nedeniyle meydana gelen kazaların engellenmesinin deraymanın büyük oranda düşüşüne neden olacağı sonucuna ulaşılmıştı (*Dünyada ve Türkiye'de Demiryolu Kazaları Nedeniyle Meydana Gelen Ölüm Oranlarının Karşılaştırılması -Yrd. Doç. Dr. Ömür AKBAYIR)

Tren kazaları; tren çarpışması ya da dreymanın yanı sıra Geçit Çarpışması, Trenden Düşme, Trenin Şahsa Çarpması ve diğer kazalar olmak üzere başka başlıklar altında da yer almaktadır. Ancak öncelikle belirtmek gerekir ki kaza sayısından öte bu kazaların oluş şekilleri de ayrı bir anlam taşımaktadır. Onlarca dreyman kazası maddi kayıp olarak giderilebilirken yaşanan ölümlü bir kaza onlarca yurttaşın yaşamını yitirmesine, yüzlencesinin de yaralanmasına kimilerinin de ömür boyu sakat kalmasına neden olarak telafisi mümkün olmayan sonuçlar doğurmaktadır.

TCDD istatistikleri incelendiğinde son yıllarda kaza sayılarında azalmalar olduğu görülmekle birlikte bu azalmanın nedeni irdelendiğinde kazaların neden azaldığı görülecektir. Alttaki tablodan da görüleceği üzere ülkemiz demiryolu ulaşımına Yüksek Hızlı Trenin girmesiyle birlikte taşımacılığın % 60 gibi ağırlıklı bir bölümünün bu hatlarda olduğunu görmekteyiz.

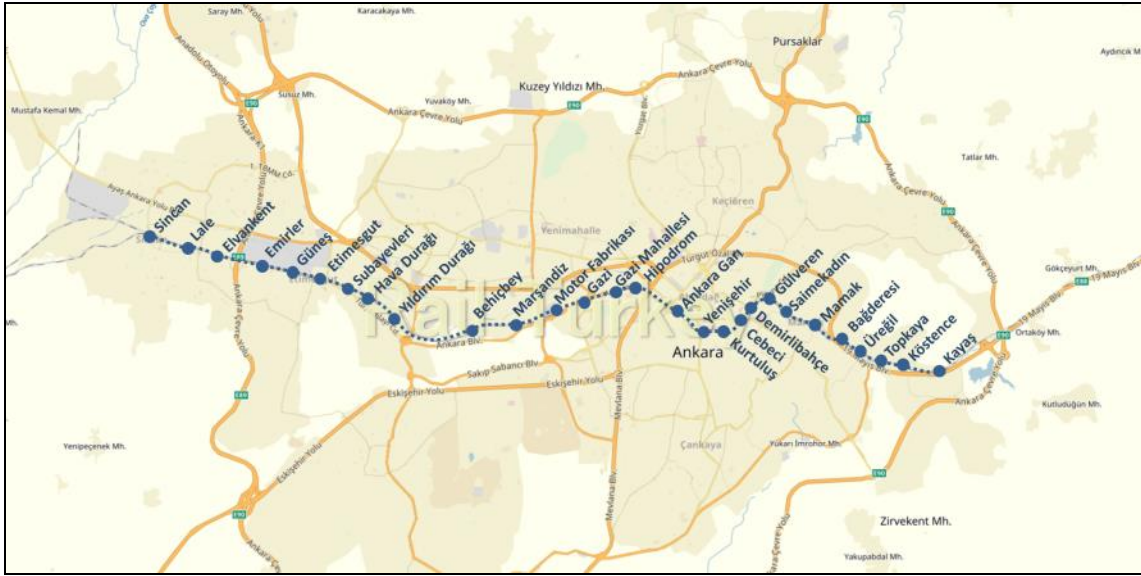
DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDA YHT PAYI (2017 yılı)									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
									Milyon Km
ANAHAAT - Mainline	3.232	3.017	3.257	2.035	1.790	1.833	1.812	1.397	1.465
YHT - High Speed Train	237	476	665	914	1.186	1.555	1.847	1.871	2.218
TOPLAM - Total	3.469	3.493	3.922	2.949	2.976	3.388	3.659	3.268	3.683
									(%)
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
YHT Oranı - High Speed Train Ratio	7	14	17	31	40	46	50	57	60
ANAHAAT - Mainline Ratio	93	86	83	69	60	54	50	43	40
TOPLAM - Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100

BAŞKENT RAY PROJESİ

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Yönetim Kurulu, Sincan-Ankara-Kayaş tren hatlarının yeniden inşasını içeren Başkentray Projesi'nin ihalesinde, en düşük teklif olan Gülermak-Kolin İş Ortaklığı'nın 186 milyon 235 bin 935 avruluk teklifini 2010 yılında onaylamıştır.

Ankara'nın içinden geçen 37 km'lik demiryolu hattının banliyö trenleri, hızlı trenler ve diğer trenlerin hızlı geçişine uygun şekilde modernizasyonun yapılması amacıyla, Sincan-Behiçbey arası (16 km) 5 hat, Behiçbey-Ankara arası (9 km) 6 hat, Ankara-Kayaş arası (12 km) ise 4 hat ve bu hat üzerindeki tüm istasyonlar yeniden inşa edilmek üzere Ankara Banliyö trenleri 1 Ağustos 2011 tarihinde seferden kaldırılmıştır.

Başkentray ihalesinin yargıya taşınması ve yaşanan belirsizlik üzerine Ankara Banliyö Trenleri 29 Temmuz 2013 tarihinde yeniden sefere konulmuştur.



2014 yılında yayınlanan Sayıştay raporunda Başkentray Projesi yapım işinin ihale edilmesine ilişkin olarak, "TCDD Yönetim Kurulu'na sunulan teklif yazısında işin uygulama projelerinin hazırlandığı belirtilmesine rağmen, ihale formunda proje türünün kesin proje olarak ifade edilmesi; ihaleye yapılan itirazın şikâyet başvuruları sonucu yaklaşık bir yıl devam eden süreç sonunda verilen ihale iptal kararına ilişkin ana gerekçelerden birini ise ihaleye ön projeye çıktığı yönünde tespitin oluşturması nedeniyle, söz konusu projenin, proje niteliğinin ve ihale hazırlık sürecindeki işlemlerin tüm yönleriyle incelettilmesi, gerekirse soruşturulması" gerektiği ifade edilmiştir.

Ankara Banliyö trenleri Başkentray Projesi için ikinci bir defa 11 Temmuz 2016 tarihinde seferden kaldırılmıştır.

37 km'lik demiryolu projesinde 7 yıllık süreci bir kalemde silen dönemin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, "Başkentray'ı Kayaş-Sincan hattında metro standardında banliyö yapma amacıyla çalışmalarımızı başlattık ve 20 ay gibi rekor sürede bu projeyi Ankaralıların hizmetine sunmuş oluyoruz" diye konuştu.

Oysa ki;Yüksek Hızlı Tren hattı için Mart 2016'da TCDD ile Gülermak-Kolin Ortaklığı sözleşme imzlanmış, bu sözleşmeye göre, Ankara-Kayaş arasındaki sistemin Ocak 2018'de, facianın gerçekleştiği Ankara-Sincan hattının ise Ekim 2017'de tamamlanması gerekiyordu. Projenin tamamlanması için hazırlık aşamasında belirlenen sürenin 36 ay olmasına karşın sözleşme 17 aylık imzalanmıştır.

Sözleşmede belirlenen tarihte sinyalizasyon sistemi kurulamayınca TCDD, Gülermak-Kolin Ortaklığı ile tekrar masaya oturarak 1 yıllık bir "süre uzatımı" vermiş, Mart 2018'de ise projenin tamamlanmadığı, sinyalizasyon sisteminin yazılımının dahi olmadığı ortaya çıkmış olmasına rağmen TCDD, "kısmi geçici kabul"le projeyi onaylanmıştır.

TCDD resmi web sayfasında ise Başkentray Projesi başlığı altında "**Yüksek Hızlı Tren, Konvansiyonel Tren ve Banliyö işletmeciliği için gerekli trafik kapasitesi oluşturmayı amaçlayan proje ile Ankara-Kayaş arasında 4, Ankara – Behiçbey arasında 6 ve Behiçbey – Sincan arasında 5 hatlı sinyalli ve elektrikli yeni demiryolu inşa edildi**" denilmesine rağmen sinyalizasyon parası ödendiği halde sinyalizasyon yapılmadan teslim alınarak tren işletmesine, trenlerin telsizle işletilmesine başlanılmıştır.

TCDD Yönetmeliklerinde olmayan bir işletim sistemi ile sürdürülen işletmecilik 13 Aralık 2018 tarihinde Marşandiz İstasyonunda yaşanan cinayet gibi kazaya yol açmıştır.

Yüklenici firma Başkentray projesini tüm tesisleri ile teslim etmesi, TCDD'nin ise sinyal sistemi yapılmamış projeyi teslim almaması gerekmekteydi. Ancak 28 km' lik yol, 24 Haziran 2018 Cumhurbaşkanlığı ve milletvekilliği genel seçimleri öncesi yine bir siyasi şov uğruna, henüz tam bitmeden (sinyalizasyonsuz) 12 Nisan 2018 tarihinde büyük bir törenle açıldı.

Büyük bir tehlike ile karşı karşıya olan bu hattın işletmeciliği bugüne kadar TCDD hatlarında hiç kullanılmayan ve yönetmeliklerde yazılı olmayan, telefon ve telsiz (TMİ sistemi değil) ile çok ilkel bir şekilde yürütülmüştür. Kayaş-Sincan Başkentray'ın yanı sıra Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir ve Ankara-Konya Yüksek Hızlı Trenleri de bu şekilde işletilmeye başlanmıştır. 12 Nisan'dan itibaren siyasi baskıyla açılan yol, hattaki teknolojik eksiklilerin yanı sıra, işletim sisteminin tam anlamıyla yönetmeliklerde olmayan ancak emirlerle düzenlendiği, bu trafiği yöneten ve uygulayan personelin de hem eksik hem de tam olarak eğitim verilmeden, yeterli olmayan şekilde çalıştırıldığı bir işletmecilik yapılmıştır.

Yukarıdaki anlatımlardan da çok açıkça görülüyor ki siyasi şov uğruna tam anlamıyla tamamlanmayan hatların açılması için, kuruma yapılan siyasi baskı sonucunda üst düzey bürokratların kurum lehine güvenli ulaşım adına baskılara engel olmak yerine, suskun kalıp kendi alt yöneticilerine bu garabet emirleri üretmeleri için talimat vermeleri de kazanın asıl sebeplerindendir.

KAZADA KUSUR VE SORUMLULUK

13 Aralık 2018 tarihinde Ankara’da yaşanan ve 9 yolcunun hayatını kaybettiği 86 yolcunda yaralandığı bu kazadaki en büyük sorumluluk elbetteki siyasi iktidarın Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına aittir. Bu gün, uzun yıllardan beridir ülkemizdeki ulaşım politikalarını belirlemede bilinçli olarak demiryolu ulaşımını geri plana atan ve karayoluna dayalı bir ulaşım politikasının sonuçlarını yaşıyoruz

AKP iktidarı göreve başladığı 2000’li yılların başında ülkemizdeki demiryollarına bilinçli ve ülke ihtiyaçlarının gereklerine uygun değil de sadece daha çok vizyon amaçlı yatırımları tercih etmiştir. Bunun sonucu ise;

1-2004 yılında hiçbir yatırım ve iyileştirme yapılmadan siyasi şov yapılarak sefere konulan **Hızlandırılmış Tren** kazası sonucu 41 yurttaşımız hayatını kaybetmiştir.

2-Gebze- Halkalı (105 km) arası olan Marmaray projesi tam olarak bitirilmeden sadece Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme (13,6 km) arası 29 Ekim 2013 tarihinde açılmış ve halen inşaatı sürmektedir.

3-24 Haziran 2018 Cumhurbaşkanlığı ve Genel seçimleri öncesi sinyalizasyonu bitmeden 12 Nisan 2018 tarihinde açılan Mamak-Ankara-Kayaş güzergâhında ki Marşandiz istasyonunda 13 Aralık’ta yaşanan kazada 9 yolcu hayatını kaybetti.

Görüldüğü üzere TCDD ye yapılan yatırımlarda ilk öncelik siyasi getiri hesabı olduğundan sonuçları hep ağır olmuştur.

Tren kazalarında ilk vagonlardaki yolcu ölümlerinin aza indirilmesi ya da yolcuların çarpışmanın şiddetinden korunması amacıyla Trenlerin Hazırlanması ve Trafikine Ait Yönetmeliği aşağıdaki hüküm konulmuştur.

Madde 17- *Trenlerde, yolcuların ve trenin emniyetinin sağlanması için emniyet ve işaret vagonları bulunur. 1- Yolcu bulunan ilk vagon ile lokomotif arasında ve yolcu taşıyan son vagon ile arka destek lokomotifi arasında en az bir emniyet vagonu bulunur. Bu vagon genel olarak furgondur. a) (Y.K.23.06.2004 T.ve 19/251.S. kararı ile 07.07.2004 t.de yürürlüğe girer.)Yolcu taşıyan trenlere, lokomotifi takip eden ilk vagon UIC’ye uygun imal edilmiş olmak, kompartımanlı vagonlarda ilk iki kompartımana, pulman tipi vagonlarda ilk iki sıradaki koltuklara yolcu bindirilmeyerek emniyet bölmesi olarak kullanılmak şartıyla, ayrıca emniyet vagonu verilmez. Furgon yerine verilen yolcu vagonları için de aynı hükümler uygulanır. b) Motorlu trenlerde, ray otobüslerinde ve ünitelerde bagaj veya emniyet bölmesi bulunduğu buraya yolcu bindirilmemek kaydıyla emniyet vagonu verilmesine veya emniyet bölmesi bırakılmasına gerek yoktur. Ayrıca, hizmet trenlerinde emniyet vagonu ve emniyet bölmesi bulunmayabilir.*

Yüksek Hızlı Trenlerde talimatnamenin bu amir hükmüne uyulmaması meydana gelen kazada hayatını kaybedenlerin sayısını arttırmıştır. Kar önceliği ile çalışan demiryollarımızda, emniyet için ayrılması gereken ilk iki sıra koltuğun ayrılmaması paranın insan hayatından daha önemli olmasının sonucudur. TCDD, Trenlerin Hazırlanması ve Trafikine Ait Yönetmeliğinin 17.

Maddesine aykırı tren işletmeciliği yapılmasından asli kusurlu ve sorumludur. Demiryolu Düzenleme ve Genel Müdürlüğü, YHT işletmeciliğinin talimatlara uygun yapılması için gerekli düzenlemeyi yapmamaktan kusurludur.

Yaşanan Kazada TCDD Emniyet Kurulları ve Emniyet Komisyonlarının Sorumluluğu

TCDD Emniyet Kurulları ve Emniyet Komisyonları Yönergesine hükümleri gereği; kazaya sebep olma potansiyeli olan olayları, insanların, donanımın ya da yapıların zarar görmesine, kaynakların kaybedilmesine ya da daha önceden tanımlanmış bir işlevin yerine getirilmemesine neden olabilecek olasılıklar ve bu olasılıkların şiddetinin ölçülmesini, tüm kullanılabilir bilginin tehlikeleri belirlemek ve riski tahmin etmek için sistematik olarak kullanılması Merkez Emniyet Kurulu, Bölge Emniyet Kurulları, Merkez Emniyet Komisyonu ile Bölge Emniyet Komisyonlarının görevidir.

Bu açık ve net hükme göre; TCDD Genel Müdürlüğü söz konusu kaza öncesi Başkentray projesinin hizmete alınması öncesi bu hatta çalıştırılacak trenler ve işletim sistemi ile ilgili risk değerlendirmesi yapmışlar mıdır? Yapılmamış ise büyük eksiklik ve suçtur. Eğer risk değerlendirmesi yapılmış ise belirtilen riskler nelerdir? Bu risklerin gerçekleşmemesi için ne gibi tedbirler alınmıştır? Kazanın gerçekleşmesinde belirtilen risklerin rolü nedir? Tedbir almayan sorumlular kimlerdir? Yönetmeliklerde olmayan bir sistemle tren işletilmesinde riskler kabul edilerek tren işletmeye karar verenler kimlerdir?

Yaşanan Kazada Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün Sorumluluğu

1 Kasım 2012 tarih ve 28102 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri hakkındaki 655 sayılı KHK'nın 8. Maddesinde Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün görevleri belirlenmiştir.

8 maddenin (a) bendindeki *“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.*

Yine 8 Maddenin (f) bendindeki *“Demiryolu altyapısı ve çeken ve çekilen araçların kullanımı için **asgari emniyet sınır ve şartlarını belirlemek ve bunları denetlemek**”* olarak sayılan görevlerinin güvenli işletmeciliği yapıp yapılmadığını denetlemek olan DDGM, yolun siyasi baskılar sonucu 12 Nisan 2018 tarihinde sinyalsiz olarak açılmasına engel olmayarak yönetmeliklerde olmayan bir sistemle işletmeciliğe müsaade ederek kaza meydana gelmesine sebebiyet vermek ve bu kuralsız yönetmeliğe uygun olmayan işletmeciliğin banliyö tren işletmeciliğinde kullanılmasına müsaade etmekten, alt yapının asgari emniyet ve şartlarını belirlemekten asli sorumludur.

Ankara Gar da Manevralarda Yaşanan Sorunlar

Yakın zamanda Ankara Gar sahası alanında 78 bin m2 alan TOKİ' ye devredilmiş ve karşılığında Etimesgut ilçesinde işyerleri ve sosyal tesislerin yapımına başlanmıştır. Ankara Gar sahasında bulunan arazilerin ve iş yerlerinin küçültülerek sermaye çevrelerinin özel ticaret merkezleri haline dönüştürülmesi demiryollarının fiziki alanlarının daralttığı gibi demiryolu işletmeciliğinin de kimyasını bozarak trenlerin trafik güvenliğini zafiyete uğratmıştır.

Ankara Gar, gerek batıya ve gerekse de doğuya giden trenlerin başlangıç noktasıdır. YHT işletmeciliğine başlamadan önce Ankara Gar da 17 demiryolu hattı ve bir de ayrıca yardımcı manevra yolu kuşak hattı bulunmaktaydı. Bu Gar sahasına yapılan alışveriş merkezi ile hat sayısı 13'e düşürülmüştür. Bu durum artan tren trafiğine cevap veremez hale getirirken özellikle Ankara – Sivas ve Kayseri yönlerinde yapımı devam eden YHT hatlarının bitirilip işletmeciliğe açıldığında daha da sıkışık bir durum yaşanacaktır.

13 Aralık 2018 de Konya seferini yapan Yüksek Hızlı Trenin sabah 06.35 de Marşandizde Yol kontrolünden dönen Kılavuz tren görevini yapan tek lokomotif ile çarpışmasında Ankara Gara yapılan ve kısa adı ATG olan AVM ağırlıklı tasarlanan Ankara YHT Garı bu kazanın oluşumunda da fiziki olarak ortam sağlamıştır. Günde 46 YHT trenin, 130 Başkentray banliyösünün ve ayrıca yine çok sayıda konvansiyonel trenin çalıştığı, gelen ve giden yolcu trenlerinin peron yetersizliği beraberinde doğu ve batısında makaslar üzerinde manevra hareketlerinin yoğunluğuna ve yetersizliğine neden olmaktadır.

Ankara ATG Gar sahası özellikle gece aydınlatmaları, hatların numaralandırılmaları ve görüş mesafeleri fren mesafesinden daha kısa mesafede ve yetersiz, alanda manevra hizmetlerinde çalışanların saha içerisinde temel insani çalışma koşullardan yoksundur.

SONUÇ ve ÖNERİLERİMİZ

- 1- 1 Mayıs 2013 tarihinde çıkan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi kanunu derhal kaldırılarak demiryollarının tek çatı altında ve kamusal hizmet veren bir kurum olarak çalışmasının önü açılmalıdır.
- 2- **Kayaş-Ankara-Sincan hattındaki sinyalizasyon sistemi ve diğer yapılması gerekenler bitmeden hiçbir şekilde gerek YHT gerekse banliyö treni çalıştırılmamalıdır.**
- 3- Kaza, YHT tren işletmeciliğinin tıpkı Eskişehir-Sincan hattındaki gibi “hedeflenen işletim sistemi” tam olarak devreye alınmadan, alt sistem olan (TMI-TELSİZ-TSi) sistemlerinin hiçbirine uymayan, trenlerin trafik emniyetini, personelin ve yolcuların can ve mal emniyetini tehlikeye düşüren, demiryolu ana mevzuatına dayanmayan, gündelik emir ve talimatlarla oluşturulan ucube bir anlayışla yapılan tren işletmeciliğinden olmuştur.
- 4- **Gebze-Halkalı arasındaki Marmaray hattının Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme arası dışındaki güzergâhının 31 Mart 2019 tarihinde yapılacak yerel seçimler öncesi (CBTC) sinyal olmadan açılacağı söylenmekte olup, çok büyük tehlikelere yol açabilecek bu adımdan kesinlikle vazgeçilmelidir.**
- 5- Kurum siyasi müdahalelerden kesinlikle uzak tutulmalıdır. 2004 yılında yaşanan Pamukova Hızlandırılmış tren kazası ve Ankara’daki YHT tren kazaları işletmecilik şartları oluşmadan tamamen siyasi baskı ile oluşan kazalardır. Çorlu, Elâzığ ve kamuoyun duymadığı maddi hasarlı kazalar da yine siyasi baskı sonucu liyakatsiz atamaların getirdiği kurum içi dengenin bozulması ile oluşan kazalardır.
- 6- **Sonuçları ile iş kazalarına yol açan iş barışını bozan esnek çalışmayı dayatan TCDD Yol Dairesi Başkanlığı ile Tesisler Dairesi Başkanlığının birleştirilmesine dair idari işlem, yargının vereceği karar beklenmeden bir an önce iptal edilmelidir.**
- 7- Yandaş sendikanın örgütlenme kozu olarak kullanmasına yarayan liyakatsiz atamalar ve geçici/vekâlet görevlendirmeler personel üzerinde ciddi huzursuzluklara yol açmakta; personelin işe olan konsantrasyonunu düşürmekte, işe bağlılığını ve verimliliğini olumsuz etkilemektedir. Bununla birlikte işçi ve iş güvenliğini tehlikeye atmakta kazaların yaşanmasına neden olmaktadır. TCDD’de liyakatsiz atamalara ve vekâlet görevlendirmelere son verilmelidir.
- 8- **Kurum üst düzey yöneticileri, demiryolu teknik ve bilimine uymayan, ulaşım güvenliğini tehlikeye sokan ayrıca kurum içi yönetmeliklere uymayan, kurum liyakat sistemini, iş barışını bozan her türlü siyasi isteğe ve baskıya karşı alacakları tavırla, ülkenin, kurumun ve iş barışının korunması açısından direngen olmalıdır.**
- 9- Kuruma, yetişmiş orta kademe eleman temin eden, mecburi hizmeti şart koşan/mezuniyet sonrası iş güvencesi veren TCDD Meslek Lisesi yeniden açılmalıdır.
- 10- **TCDD’de hizmet içi eğitime ve ünvanlar arası bekleme sürelerine önem verilerek buna uygun örgütlenme ve yatırım yapılmalı, özel sektöre kaynak aktarmanın aracı olmaktan çıkarılmalıdır.**
- 11- Demiryolu araç bakımı, trafik güvenliğini direkt ilgilendiren elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapım ve bakım işleri, yalnızca kâr amacı güden emniyet ve güvenliği göz ardı eden üçüncü şahıslardan alınarak kurum atölyeleri yeniden işler hali getirilip kurum imkânları ile yapılmalıdır.

12- Kurumda 2009 yılından itibaren Makinistlik ve Tren Teşkil Görevlisi alımı memur statüsünden işçi statüsüne geçilmiştir. Bu durum her iki görevin yürütülmesinde çok önemli kargaşa ve huzursuzluğa yol açmıştır. Her iki görev de aynı statüde olmalıdır.

13- 2013 yılından itibaren Yardımcı Makinist unvanının kaldırılması bu mesleğin verimli olarak sürdürülmesindeki çok önemli usta-çırak unsurunu yok etmiştir. Ayrıca sadece "istihdam" sağlamak amacıyla İŞKUR üzerinden makinist alımı da son dönemde yapılan en büyük yanlış olup makinistlik **mesleğindeki yeterliliği fazlasıyla düşüreceğinden** bu tür istihdamdan acilen vaz geçilmelidir.

Mevcut çalışanlarda "**Tüm Talimatnameler kanla yazılmıştır**" anlayışı hakimdir. Ancak son dönem uygulamalarında talimatnameler ayak bağı olarak görülmüştür. Genellikle ikinci tezi savunanlar; yük altına girmeyen, sorumluluk almayan, işi yapmaktan ziyade üstüne ve yandaşına yaranmayı şiar edilenler tarafından savunulmaktadır. **Geçici Talimatname-Canlı Talimatname-Senaryolar vb** günlük –değişken-tutarsız ve emniyetten yoksun emirlerle işletmecilik yapma anlayışı hakim kılınmıştır. Son dönemde yaşanan tüm kazalarda bu anlayışın çok yüksek etkisi görülmektedir.

Ankara-İstanbul YHT hattındaki proje de öngörüldüğü gibi tamamlanmamış ve bugün itibariyle konvansiyonel hatta kullanılmaktadır. Konvansiyonel hattımız her ne kadar ilave bakıma tabi tutulsa da kurp yarıçapları hızlı tren işletmeciliği için uygun değildir. Mevcut hızlı tren setlerinin konvansiyonel hatta kullanılması sonucu buda(tekerlek) bozulmalarına sebep olacağı aşikardır. Bu durum titizlikle takip edilerek sonuçları önlenmelidir.

Ülkemiz demiryolu hatlarının büyük çoğunluğu, coğrafik yapı gereği engebeli bölgelerden geçmektedir. Bu durum nedeniyle rampalı bölgelerimiz bir hayli fazladır. İklim şartlarındaki değişiklikler demiryolu alt yapısını yakından etkilemektedir. Alt yapının periyodik bakımı, çeken-çekilen araçların bakımlarının zamanında yapılmasını ve takibini zorunlu kılmaktadır. İklim şartlarına karşı alt yapının korunmasında zafiyetler yaşanmaktadır. Afet sınıfına girmeyen yağışlarda dahi zamanında alınmayan basit tedbirler (menfez temizliği vb)büyük boyutlu ve can kayıplı kazalarla karşılaşılmasına sebep yaratmaktadır. TCDD'nin Meteoroloji ile yakın işbirliği kurması bu konuda fayda sağlayacaktır.

Şimdi ulaştırma politikalarının yeniden tartışılması ve ulusal ihtiyaçlarımıza yanıt verebilecek sonuçlar çıkartılması için bir fırsat doğmuştur.

Demiryollarında yapılacak düzenlemelerin, ülke gerçekleri ve çıkarları ile kamu hizmeti yönü göz önüne alınarak ve bilim adamlarının, Sendikaları ve Odaların katılımı ile yapılması gerekmektedir.

BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI

GENEL MERKEZİ