

BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI (BTS)'NİN HAZIRLADIĞI “YÜKSEK HIZLI TREN FACİASI RAPORU”

13 Aralık 2018 tarihinde Ankara-Konya seferini yapmakta olan YHT ile yol kontrolünden dönen lokomotifin (kılavuz trenin) aynı hat üzerinde Marşandiz istasyonunda saat 06.36'da çarpışması sonucunda ikisi YHT makinisti, biri kılavuz lokomotifi makinisti olmak üzere dokuz yurttaşımız hayatını kaybetti. Ayrıca biri kılavuz lokomotifi makinisti olmak üzere 86 yurttaşımız da çeşitli derecelerde yaralandı.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), bu kaza ile ilgili olarak tüm gerçekleri açıklayan çok kapsamlı bir rapor hazırladı. Bu önemli raporun bazı bölümlerinde şunlar söylenmektedir;

“...Demiryollarının dünyanın en güvenli ulaşım yollarının başında gelmesinin nedeni, sistemin bir veya birkaç kişinin hatası yüzünden kazanın oluşmasına izin vermeyecek kontrol mekanizmalarıyla donatılmış olmasındadır. Bu nedenle yaşanan kazada olduğu gibi kazanın bir veya birkaç kişinin yaptığı hata ile izah edilmesi, demiryolu sisteminin mantığına aykırıdır...”

“1950 yılında ülkemizde demiryollarının yük taşımacılığındaki payı %68.2 ve karayollarının yük taşımacılığındaki payı ise %25 idi. 2015 yılında ise demiryollarının yük taşımacılığındaki payı %3.9'a indi, karayollarının yük taşımacılığındaki payı %89.8 oldu. Aynı şekilde 1950 yılında demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı %42.2 ve karayollarının yolcu taşımacılığındaki payı

%50.3 idi. 2015 yılında ise demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı %1.1'e indi ve karayollarının yolcu taşımacılığındaki payı %89.2'ye çıktı...”

“Ulaştırma, bir kamu hizmeti olarak ele alınmalıdır. Ulaştırma sektörünün alt bölümlerini oluşturan demiryolu, denizyolu, karayolu ve hava yolu 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 demiryoluna ve deniz yoluna kaydırılması için yeni düzenlemeler yapılmalıdır. Büyük şehirler ve sanayi merkezlerimiz, çağdaş standartlara uygun demiryolları ile birbirlerine ve limanlara bağlanmalıdır. Kent içi ve kentler arası ulaşımlarda toplu taşımacılık öncelik taşınmalı ve özendirilmelidir. Kentlerin kaderini etkileyecek büyük projelerde, sendikalar, meslek odaları, sivil toplum örgütleri ve üniversitelerin görüşleri alınmalıdır. Kent içi ulaşımında başta metro olmak üzere hafif raylı sistem projeleri geliştirilmelidir. Hizmet dışı bırakılmış bakım ve tamir atölyelerine işlerlik kazandırılmalıdır. Bugün TCDD bünyesinde ciddi boyuta ulaşan personel açığı ve yaygınlaşan unvan dışı çalışmalar acil olarak yeni personel istihdam edilerek giderilmelidir. Demiryolu sanayisine ve yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır...”

Düşük hızlı eski trenlerde bile çeşitli sinyalizasyon sistemleri vardı. Günümüzde elektronik ve otomatik tren koruma sistemleri olmaksızın yüksek hızlı tren çalıştırmak, facialara zemin hazırlamak demektir.

“Demiryollarımızın yeniden yapılanması amacıyla hazırlanan raporların tavsiyeleri zaman içinde bir bir uygulanırken 2013 yılı 1 Mayıs tarihinde 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi yasası çıkarılmış ve TCDD, TCDD Genel Müdürlüğü ve TCDD Taşımacılık A.Ş. adlarıyla ikiye ayrılmıştır. Tüm itirazlarımıza ve karşı çıkışlarımıza rağmen çıkan bu yasa ile demiryolları, sermayenin insafına ve kar güdüsüne terk edilmiştir. Raporlarımızda, TCDD tarafından tek elden yapılmakta olan demiryolu işletmeciliğinin, 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’nin kapatılması sonucunda, kuruma kalifiye personel alınmasının önü de kapatılmış oldu. Sınavlarla TCDD’ye işe alınan personelden eğitim görenlerin sayısında ve eğitim süresinde yaşanan düşüşler istatistiklere yansdı. Personel sayısındaki azalmayla birlikte, mevcut unvanların birçoğunun kaldırılması ve bu görevlerin tek unvanla birleştirilmesi, esnek çalışmayı dayatmasının yanında uzmanlaşmayı da ortadan kaldırmış ve iş kazalarının artmasına neden olmuştur. Az adamla çok iş anlayışına denk düşen uygulamalar sonucunda çalışanların can güvenliği ortadan kalkmış, demiryollarında tren teşkil memurlarının ölümü ve sakatlanmasıyla sonuçlanan kazalar art arda yaşanmaya başlamıştır...

“Demiryollarında kazalar dediğimizde aklımıza ilk olarak yurttaşların yaşamlarını yitirdiği büyük ölümlü tren kazaları gelmektedir. Maalesef ülkemizde demiryollarının içinde bulunduğu durum ancak bu tür kazalar yaşandığında gündeme gelmekte, tartışmaya açılmakta ve bir süre sonra da kapanmaktadır. Oysa istatistiki veriler ülkemiz demiryollarının taşımacılıkta yaşanan sorunlar bir

yana, kazalar yönünden de ciddi bir sıkıntı içinde olduğunu göstermektedir. Türkiye’deki kazalarda meydana gelen ölüm sayısı, tüm AB ülkelerinininkinden büyüktür. Dünya ortalamasına bakıldığında ise 2012 yılındaki verilere göre Türkiye’de dünya ortalamasının yaklaşık üç katı ölüm olayı meydana gelmektedir. Avrupa Birliği ile Türkiye sonuçları karşılaştırıldığında en dikkat çekici bir fark da deraymanda (demiryolu araçlarının raydan çıkması) görülmektedir. Bu oran Avrupa Birliği’nde %4 iken Türkiye’de %26’dır..

“Yüklenici firmanın Başkentray projesini tüm tesisleriyle teslim etmesi, TCDD’nin de sinyal sistemi yapılmamış projeyi teslim alması gerekmektedir. Fakat sinyalizasyon parası firmaya ödendiği halde sinyalizasyon yapılmadan proje teslim alınarak trenlerin telsizle işletilmesine başlanmıştır. TCDD yönetmeliklerinde olmayan bir işletim sistemiyle sürdürülen işletmecilik, 13 Aralık 2018 tarihinde Marşandiz istasyonunda yaşanan cinayet gibi kazaya yol açmıştır...

“TCDD Genel Müdürlüğü, söz konusu kaza öncesi Başkentray projesinin hizmete alınması öncesi bu hatta çalıştırılacak trenler ve işletim sistemiyle 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 meydana gelmesinde belirtilen risklerin rolü nedir? Tedbir almayan sorunlular kimlerdir? Yönetmeliklerde olmayan bir sistemle tren işletilmesinde riskleri kabul ederek tren işletmeye karar verenler kimlerdir?...

“Demiryolu araç bakımı ile trafik güvenliğini doğrudan ilgilendiren elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapım ve bakım işleri, yalnızca kar amacı güden ve güvenliği göz ardı eden üçüncü şahıslardan alınmalıdır. Kurum atölyeleri yeniden işler hale getirilmeli ve yapım ve bakım işleri bu kurumların imkânlarıyla yapılmalıdır...

“Demiryollarında yapılacak düzenlemelerin, ülke gerçekleri ve çıkarları ve kamu hizmeti niteliği göz önüne alınarak, bilim insanlarının, sendikaların ve odaların katılımıyla yapılması gerekmektedir.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Genel Merkezi ■