

ODAMIZIN TARİHİNDEN

Ne Söylemiştik?

Hazırlayan: Nurcan Bircan Yayla

“Uzmanlık alanında ülke çıkarlarına uygun politikalar üreterek bunları savunmak, kamuoyu oluşturmak, ilgilileri uyarmak”, Ana Yönetmeliğimizde belirtilen temel görevlerimizden biri. TMMOB, bağlı diğer odalar ve EMO, tren kazaları, demiryollarının özelleştirilmesinin yanlışlığı, uygulama hataları, eksiklikler vb. hakkında defalarca yazmış, çizmiş, basın açıklamaları yapmış, raporlar, kitaplar, dergiler, bültenler ve düzenlediği etkinliklerle ilgilileri uyarmış, çözüm önerilerini belirtmiştir.

Bunlardan sadece biri olan ve 22 Temmuz 2004'teki büyük Pamukova tren faciası sonrası EMO Ankara Şubesi Haber Bülteni'nde yayınlanan yazıyı aşağıda paylaşıyoruz.

30 Ocak 2008 tarihinde yaptığımız basın açıklamasında söylediğimizi tekrarlıyoruz:

“Bilim ve teknik ile mühendisliğe karşı inat etmenin getirdiği yer, ölümlü kazalardır.”

Hızlandırılmış Kara Tren...

Kahraman Yapıcı
Kahraman.yapici@emo.org.tr

Hızlı trenler bir ülkede 300 kilometrelere varan hızlarıyla güven içinde kullanılıyor. En fazla bu hızın yarısı kadar bir hızla gidebilen “bizim” hızlandırılmış trenimiz ise Sakarya’da 130 kilometre hızla yol alırken, raydan çıktı. Başbakan Tayyip Erdoğan’ın da katıldığı 4 Haziran’da büyük bir şovla ve “Kara Tren” türküsü eşliğinde sefere başlattığı hızlı tren gerçekten de “kara tren” oldu. “... Kara tren gecikir belki hiç gelmez. Gam dolar yüreğim hasretim dinmez...” 5 saatte değil, keşke gecikseydi de...

Kazanın hemen ardından Anadolu Ajansı, yetkililere dayanarak ölü sayısını 139 olarak açıkladı. Sağlık Bakanlığı Müsteşarı Necdet Ünüvar kazada 139 yolcunun öldüğünü bildirdi. Dünyanın bütün ajansları haberi böyle ve “acil” koduyla geçtiler.

Sabaha doğru Sağlık Bakanlığı ölü sayısını, 39’a düşürdü. Gerekçeleri ise basitti: “tek tek ceset torbalarında bulunan vücut parçalarını da birer kişi olarak saymışız”. Sevinsek mi, üzülsek mi bilemedik. Sağlık Bakanlığı neden önce 139 yolcuyu öldürüp sonra 100’ünü diriltti? Bu nasıl bir skandaldır?

Makinistler Görevi İstemedi

Hızlandırılmış trenden önce makinistler limitleri geçerse ceza kesiliyordu. Ancak hızlandırılmış trende limitleri yüzde 10 aşma hakkı tanındı. Yani makinist 80 km hızlı girmesi gereken viraja 88 km hızla girme hakkına sahipti. Hızlandırılmış tren için başlangıçta Ankara ve İstanbul’dan 10’ar

makinist görevlendirildi. Ancak hepsi de son derece deneyimli olan bu makinistler riskli olduğu için hızlı treni istemedi. Dolayısıyla kaza günü ilk kez uygulanan bir yöntemle “turnike” sistemine geçildi. 65 makinistin nöbetleşe hızlandırılmış treni kullanması istendi. O gün hızlı treni kullanan makinist ilk kez bu sefere çıkıyordu.

Uyardık, Dinlemediler!

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası, Elektrik Mühendisleri Odası, Makina Mühendisleri Odası, İnşaat Mühendisleri Odası kazadan sonraki ilk gün ortak bir basın toplantısı düzenleyerek “defalarca uyardık, dikkate almadılar” diye feryat ettiler. “Beni demiryolu ile anacaklar” diyen Başbakanı, “Yapılan uyarıları dikkate aldık ve gerekenleri yaptık” diyen Ulaştırma Bakanı ve bilimden uzak uygulamaları ısrarla uygulayan ve oluşan kazaları “kadere ve kazaya karşı gelinmez” sözleriyle değerlendiren TCDD



Genel Müdürü ve diğer yetkilileri, sorumluluk alıp, istifa etmeye çağırıldılar.

Ne Yazık ki “İnekler” Hakkı Çıktı

Haydarpaşa ve Ankara Garı’nda hızlandırılmış tren projesini eleştirenlerin “ineğe” benzetildiği dev karikatür kazanın ardından da bir süre daha asılı kaldı. Afişte projeyi eleştirenler (inekler) mahkeme kürsüsünün önünde duruyordu ve savcı, “Bu sanıklar rahat seyredemeyeceğiz diye hızlandırılmış tren projesini engellemeye çalışıyorlar sayın hâkim” diyordu. Bilim insanlarının ineğe benzetildiği afiş, TCDD’nin kimlere emanet edildiği konusunda soru işaretleri yarattı.

Başbakan Azarlıyor!

Kazanın ayrıntıları ve uzmanların konuya ilişkin görüşlerinin ortaya çıkmasının ardından, gazeteciler Başbakan Tayip Erdoğan’a “Tren kazasından dolayı Ulaştırma Bakanı ve sorumlular hakkında tasarrufunuz olacak mı?” diye sordular. Başbakanın yanıtı oldukça sert ve azarlayıcıydı: “Haddinizi bilerek soru sorun. Bugüne kadar Türkiye’de bu tür kazalarda hep hükümetler mi istifa etmiş, hep bakanlar mı görevden alınmış.”

Kazanın ardından tren şefi ile birlikte gözaltına alınan iki makinist kaza sırasında talimatlara uygun hızda seyrettiklerini açıkladılar. Mahkemeye çıkartılan makinistler tutuklanarak, cezaevine gönderildi.

Seferler Durduruldu

Kaza öncesi hızlandırılmış tren projesine ilişkin teknik destek almayan TCDD yönetimi kaza sonrasında Almanya, Hollanda, Güney Kore ve İspanya’dan inceleme yapmak üzere uzmanlar davet etti. Kazayı araştırmak üzere bilim adamlarından oluşan bir başka heyet oluşturuldu. Kurulda YTÜ öğretim üyesi Prof. Dr. Aydın Erel, İTÜ Ulaştırma Anabilim Dalı öğretim üyesi Prof. Dr. İnal Seçkin, Süleyman Demirel Üniversitesi Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Mustafa Kardeşahin ve Işık Üniversitesi öğretim üyesi Prof. Dr. Metin Başaran görev alıyor. “Bilim Kurulu”na başkanlık eden Prof. Dr. Sıddık Yarman, 3 ay sürecek inceleme sonunda kazanın nedenlerinin ortaya çıkacağını belirterek, bu süre içinde hızlandırılmış tren seferlerine ara verildiğini açıkladı. TCDD Müdür Vekili Erol İnal ise hızlandırılmış tren projesinin durdurulmayacağını, ancak incelemeler bitinceye kadar seferlere ara verildiğini kaydetti.

Tek Kişi İstifa Etti

Kazanın hemen ardından yetkililerin istifa etmesine yönelik yoğun baskı, sadece kazada hayatını kaybedenlerin sayısını önce 139 olarak açıklayan Sakarya İl Sağlık Müdürü Aziz Öğütlü üzerinde

işe yaradı. Öğütlü, rakam hatası dolayısıyla vicdanını rahatlatmak için bakanlığa istifa dilekçesi verdiğini açıkladı.

Suçlu Bulundu: “Kem Gözlerin Nazarı”

Öte yandan kaza dolayısıyla CHP’nin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım hakkında verdiği gensoru önergesinin gündeme alınması AKP grubu tarafından engellendi. Görüşmeler sırasında bir konuşma yapan Bakan Yıldırım, kazanın nedenlerine ilişkin incelemenin sürdüğünü belirterek, “İstifa etsinler diyorlar. Gerçekler ortaya çıksın. Sonuca razıyım” diye konuştu. AKP Grubu adına konuşan İstanbul Milletvekili Nusret Bayraktar ise, muhalefeti tren kazası sonrası “darağacı” kurmakla suçlarken, kazayı “kem gözlerin nazarı” olarak değerlendirdi.

“Suçlu” Yine Makinistler

22 Temmuz günü yaşanan hızlandırılmış tren kazasından sonra bir süre yolcu taşımacılığı yapılmayan Ankara-İstanbul demiryolu hattı, 7 Ağustos Cumartesi günü yeniden açıldı. TCDD, İstanbul-Ankara hattını ancak 5 gün kazasız işletebildi. 11 Temmuz günü bu kez Başkent Ekspresi ile İstanbul’dan Adapazarı’na giden Adapazarı Ekspresi, Kocaeli’nin Gebze İlçesi’ne bağlı Tavşancıl Beldesi’nde çarpıştı. Bu kez 9 vatandaşımız hayatını kaybederken, 74’ü yaralandı. Uzmanlar: “ATS (Otomatik Tren Durdurma) sisteminin kazayı engelleyebileceğini belirterek, 21 bin dolar değerindeki cihazın lokomotiflerde bulunmadığını açıkladılar. TCDD yönetimi ise Başkent Ekspresi’nin makinistin kırımızda geçtiğini iddia ederek, suçu bir kez daha makinistlere attı.

Rakamlarla İhmal

Raylı taşımacılıkta en çok kullanılan hat olan İstanbul-Ankara hattı, tam 100 yıllık. İlk defa II. Abdülhamid döneminde, 1892’de işletmeye açılan hatta, son yıllarda sık sık kazalar oluyor. Kazaların bir kısmı yük trenlerinde gerçekleştiği için kamuoyunun pek de dikkatini çekmedi. Yıllardır demiryollarının ihmal edilmesi nedeniyle bu hatta 2003 yılında tam 46 raydan çıkma vakası yaşandı. Demiryolu ağının tamamında ise yine 2003’de 226 raydan çıkma vakası gerçekleşti.

TCDD’nin istatistik yıllığına göre, raylardan yüzde 23.68’i 30 yaş ve üzerinde. Yüzde 29’u 10 yaşından küçük, yüzde 33.10’u 11-20, yüzde 14.22’si 21-30 yaş arasında. Yani rayların yüzde 71’i 11 yaşından büyük.

Demiryollarının yüzde 64.6’sı düz, yüzde 35.4’ü ise virajlı. 2003’te 55 km, 2002’de 38 km, 2001’de 152 km, 2000’de 263 km, 1999’da 250 km yol yapıldı. ■