

06.03.2010

## **Basına ve Kamuoyuna “TCDD’de Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatlar”**

TCDD Genel Müdürlüğü 28.12.2009 tarihli bir yazısıyla “verimsiz işletildikleri” ve “işletildikleri parkurlarda yol çalışmaları yapılacağı” gerekçeleriyle 8 yolcu treninin seferlerine son vermiştir. Daha önceleri yine benzer gerekçelerle bir dizi tren seferden kaldırılmış, hiç yolcu taşımacılığı yapılmayan hatlar arasına yeni hatlar katılmıştır.

Yolcu trenlerinin seferden kaldırılmaları “Demiryollarının Yeniden Yapılanması” adı altında uygulanan politikaların yansımasından başka bir şey değildir.

Bir süredir, Booz-Allen&Hamilton Şirketi'nin 1995 yılında hazırladığı “TCDD'nin Rehabilitasyonu, Yeniden Yapılandırılması ve Finansman” başlıklı raporu ile 2002 yılında hazırlanan Canac Raporunda belirtilen önermeler demiryolu yöneticileri tarafından bir emir olarak telakki edilmiş ve istemler siyasi iradenin bu yöndeki kararlılığı ile de denk düşerek bir hayata geçirilmektedir.

Yani, TCDD bir kamu kurumu olarak kamusal işletmecilik görevini bir kenara bırakarak kârlılığı temel alan işletmeciliği esas alırken uygulamalar ile kamusal bir ulaşım aracı olan trenden yararlanmak isteyen yöre halkının ulaşım hakkını engellenmektedir.

1950'li yıllardan bu yana uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu demiryollarımız devamlı olarak ihmal edilmiştir. Gelinen süreçte; diğer ulaşım modları karşısında demiryolunda yolcu taşımacılığının payı her geçen gün azalmıştır.

Toplam 11.005 km demiryolumuz mevcut olup, bunun 2.306 km.si tali hatlar (istasyon hatları, fabrika bağlantıları vb.) olup, ana hat: 8.699 km.dir. Bunun 156.244 km.si hiç kullanılmamakta, atıl olarak bulunmaktadır. 1581.484 km.lik kesimde ise yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır. Yani toplam 1737.728 km.lik demiryolumuz yolcu trenine hasrettir. Böylece TCDD Anahat şebekesinin yaklaşık %20'sinde yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır.

Bugün mevcut 11 bin km demiryolu hattı ulaşım sistemimiz içerisinde işlevsiz bir duruma getirilmiştir. Son 7 yıl içinde "demiryollarının devlet politikası haline getirildiğini" her fırsatta ifade eden Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) döneminde 198 km.lik Esenkent-Hasanbey arası hızlı tren işletmeciliğinin öne çıkartıldığı, 11 bin km konvansiyonel mevcut demiryolunun ise kendi kaderine terk edildiği bir süreci yaşamaktayız.

Sendikamız tarafından hazırlanan **YOLCU TRENİ ÇALIŞTIRILMAYAN HATLAR RAPORU** işte bu gerçekliği somut olarak ortaya koymaktadır.

Yunus AKIL  
Genel Başkan

### **EKLER:**

1. TCDD’de Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatlar Raporumuz
2. TCDD’de Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatların Listesi
3. TCDD’de Yolcu Treni Çalıştırılmayan Hatları Gösterir Demiryolu Haritası

**Not: Bilgiler ve haritanın renkli hali sendikamız web sayfamızda yer almaktadır.**

## **YOLCU TRENİ ÇALIŞTIRILMAYAN HATLAR RAPORU**

TCDD Genel Müdürlüğünün 28.12.2009 Tarih ve B.11.2.DDY.0.14.00.12-402.02-59244 sayılı yazılarıyla “verimsiz işletildikleri” ve “işletildikleri parkurlarda yol çalışmaları yapılacağı” gerekçeleriyle;

01.01.2010 tarihinden itibaren karşılıklı olarak Ankara-Zonguldak-Ankara arasında işleyen Karaelmas Ekspresi, Ankara-Kars-Ankara arasında işleyen 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 karşılıklı olarak Ankara-Malatya-Ankara arasında işleyen 4 Eylül Mavi Treni seferlerine, 16.01.2010 tarihinden itibaren ise karşılıklı olarak Ankara-Basmane (İzmir)-Ankara arasında işleyen 9 Eylül Ekspresi seferlerine son verilmiştir.

Daha önceleri yine benzer gerekçelerle bir dizi tren seferden kaldırılmış, hiç yolcu taşımacılığı yapılmayan hatlar arasına yeni hatlar katılmıştır.

İskenderun- Toprakkale arası yol 27.05.2009 tarihinden itibaren yol çalışması yapılacağı gerekçesiyle yolcu tren seferlerine son verilmiştir.03.03.2008 tarihinde Ortaklar-Denizli arası kapatılmıştır. Yine yol çalışmaları gerekçesiyle İstanbul-Denizli arasında işleyen Pamukkale Ekspresi 24.07.2008 tarihinde, İstanbul-Adana arasında işleyen Toros Ekspresi 20.07.2008 tarihinde, Afyon-Alsancak arasında çalışan Posta treni 03.03.2008, Basmane-Isparta arasında işleyen Göller Ekspresi 03.03.2008 arasında seferine son verilmiştir. Malatya-Narlı hattı Kumlu-Kapıdere istasyonları arasında 23.01.2010 tarihinde meydana gelen heyelan nedeniyle yol tren trafiğine kapalı bulunmaktadır.

Yolcu trenlerinin seferden kaldırılmaları “Demiryollarının Yeniden Yapılanması” adı altında uygulanan politikaların yansımından başka bir şey değildir.

Booz-Allen&Hamilton Şirketi'nin 1995 yılında hazırladığı “TCDD'nin Rehabilitasyonu, Yeniden Yapılandırılması ve Finansman Raporu” başlıklı raporda “TCDD'nin ağırlıklı olarak yük taşımacılığı yapmasını, yolcu taşımacılığında ise, prestij trenlerinin kullanılması” 2002 yılında Canac Raporunda ise “kar getirmeyen hatların kapatılması, bu hatlardaki istasyon ve diğer demiryolu binalarının bir daha işletmeye açılmaması için satılması yada yıkılmasını, 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 vazgeçilmesini, limanların fabrikaların özelleştirilmesi” öngörülmüştü.

Son yapılan uygulamalara bakıldığında her iki raporda dile getirilen ve demiryolu yöneticileri tarafından bir emir olarak telakki edilen istemler siyasi iradenin bu yöndeki kararlılığı ile de denk düşerek bir hayata geçmektedir.

Yani, TCDD bir kamu kurumu olarak kamusal işletmecilik görevini bir kenara bırakarak kârlılığı temel alan işletmeciliği esas almaktadır. Bu uygulamalar ile kamusal bir ulaşım aracı olan trenden yararlanmak isteyen yöre halkının ulaşım hakkı engellenmektedir.

1950'li yıllardan bu yana uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu demiryollarımız devamlı olarak ihmal edilmiştir. 1950 yılında yolcu taşımacılığında demiryolunun payı %42, karayolunun payı %50.3, denizyolunun payı %7.5 havayolunun payı 0.0 iken, bu paylar 1960 yılında sırasıyla %24.0, %72.9, %2.0 ve %0.4, 1970 yılında %7.6, %91.4, %0.3, %0.7, 1980 yılında ise %4.5, %94.8, %0.2 ve %0.5 olmuştur.

Gelenen süreçte diğer ulaştırma modları arasındaki demiryolunda yolcu taşımacılığının payı her geçen gün azalmıştır. 1983'te %3,5, 1990'da %2,5, 2000'de %2.2 ve günümüzde de %2'ye kadar düşmüştür.

Bu oranlar İsviçre'de %14.3, Avusturya'da %9.9, Macaristan'da %9.6, Romanya'da %9.3, Almanya'da %7.4, İngiltere'de %6.3'tür. Ayrıca Avrupa ulaşım politikalarında demiryolu ve denizyolunun yükseltilmesi yönündedir.

Ülkemizin birincil enerji ihtiyacı yılda ortalama % 4-5 ve elektrik enerjisi ihtiyacı % 8 gibi bir hızla artmaktadır. Uygulanan enerji politikalarının da etkisi ile oluşan enerji ihtiyacının ulusal kaynaklarla karşılanması mümkün gözükmemektedir. Bu nedenle önemli ölçüde birincil enerji ithalatına gitmek gerekmektedir. Ülkemizin yıllık enerji ithalatı 35-40 milyar \$ mertebelerine ulaşmış durumdadır. İthalat içerisindeki en önemli pay petrolüdür.

Petrol tüketimini incelediğimizde ülkemizin yanlış ulaştırma politikalarını ve bu nedenle ödenen bedelleri açıkça görmek mümkündür.

İstatistikler ülkemizin yıllık petrol tüketiminin yaklaşık % 80'inin ulaşım sektöründe tüketildiğini göstermektedir. Alt modlar itibarıyla incelendiğinde bu tüketimin % 85'inin karayolunda, yaklaşık olarak %13'ünün ise havayolu sisteminde kullanıldığı görülmektedir. Tüketim içerisindeki demiryolu payı ise sadece % 2'dir.

Öte yandan yapılan çalışmalar demiryolu sisteminin önemli dışsallıklar yarattığını da ispatlamıştır. Bugün aynı işi üretmek için demiryolu sisteminde karayoluna göre yaklaşık 3'e 1 gibi bir oranda enerji ihtiyacı duyulduğu bilimsel bir gerçekliktir.

Tüm bu gerçeklik bir gerekliliği de beraberinde getirmektedir. O da petrol ithalatı için her yıl milyarlarca dolar akıtan ülkemizde ulaştırma sektörünün petrole olan bağımlılığının ortadan kaldırılmasının ülkemizin birinci önceliği olduğudur.

Durum böyleyken TCDD idaresi gerek yük, gerekse de yolcu taşımacılığındaki taşıma paylarının artırılması için çaba sarf etmesi gerekirken demiryollarının işlevsiz hale getirmek için elinden geleni yapmaktadır.

Toplam 11005 km demiryolumuz mevcut olup, bunun 2306 km.si tali hatlar (istasyon hatları, fabrika bağlantıları vb.) olup, ana hat: 8699 km.dir. Bunun 167 km.si hiç kullanılmamakta atıl olarak bulunmaktadır. 1.581 km.lik kesimde ise yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır. Yani toplam 1737 km.lik demiryolumuz yolcu trenine hasrettir. Böylece TCDD Anahat şebekesinin %20'sinde yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır.

**Öyle ki içerisinde demiryolu bulunmasına karşın şu an itibarıyla 7 il merkezinde yolcu treni çalıştırılmamaktadır.** Bunlar; Mardin, Kahramanmaraş, İsparta, Burdur, Van Kırklareli, Denizli'dir.

Mevcut 11 bin km demiryolu hattı ulaştırma sistemimiz içerisinde işlevsiz bir duruma getirilmiştir. Son 7 yıl içinde "demiryollarının devlet politikası haline getirildiğini" her fırsatta ifade eden Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) döneminde 198 km.lik Esenkent-Hasanbey arası hızlı tren işletmeciliğinin ne çıkartıldığı, 11 bin km konvansiyonel mevcut demiryolunun ise kendi kaderine terk edildiği bir süreci yaşamaktayız.

Tüm dünya; ekonomik olması, çevreye olan zararının azlığı, petrole bağımlı olmayışı, can güvenliğinin yüksek oluşu gibi nedenlerle demiryollarına yönelmişken, ülkemizde halen pahalı ve yılda binlerce l ve yaralıya neden olan, çevreye yaydığı egzoz gazları ve yarattığı gürültüye rağmen karayolu ağırlıklı bir ulaşım sisteminde ısrar edilmesi artık düşünülmemeli, seferden kaldırılması düşünülen yolcu trenleriyle ilgili bu karar iptal edilmeli, ayrıca yolcu treni çalıştırılmayan hatlarda da bir önce yolcu treni çalıştırılmaya başlanmalıdır.

TCDD'DE YOLCU TRENİ ÇALIŞTIRILMAYAN HATLAR RAPORUMUZUN EKI  
-TCDD'NİN TOPLAM HATTI İLE 06.03.2009 TARİHİ İTİBARIYLA  
KULLANILMAYAN VE YOLCU TAŞIMACILIĞI YAPILMAYAN HATLARI GÖSTERİR TABLO

| <b>TCDD TOPLAM HAT UZUNLUĞU</b>                          |                      |   |
|--|----------------------|---|
|  | <b>UZUNLUĞU (KM)</b> |   |
| Tali Hatlar (istasyon hatları, fabrika bağlantıları vb.) | 2306                 |   |
| Ana Hat  | 8699                 |   |
| <b>TOPLAM</b>  | <b>11005</b>         |   |
| <b>KULLANILMAYAN ANA HATLAR</b>                          |                      |   |
| <b>HATTI</b>   | <b>UZUNLUĞU (KM)</b> | <b>AÇIKLAMA</b>                         |
| Samsun-Çarşamba arası                                    | 35,037               | 18.12.2004 tarihinde kapatılmıştır.     |
| Ereğli-Armutçuk arası                                    | 14,000               | 07.05.2000 tarihinde kapatılmıştır.     |
| Bozanönü-Eğirdir arası                                   | 31,368               | 18.12.2003 tarihinde kapatılmıştır.     |
| Sütlaç-Çivril arası                                      | 30,225               | Uzun yıllardan beri kullanılmamaktadır. |
| Mandıra-Kırklareli arası                                 | 45,594               | Uzun yıllardan beri kullanılmamaktadır. |
| Akyaka-Doğukapı  | 10,993               | 1992 yılından beri kapatılmıştır.       |
| <b>TOPLAM</b>  | <b>167,217</b>       |   |
| <b>YOLCU TAŞIMACILIĞI YAPILMAYAN HATLAR</b>              |                      |   |
| <b>HATTI</b>   | <b>UZUNLUĞU (KM)</b> | <b>AÇIKLAMA</b>                         |
| Çankırı-Irmak arası                                      | 102,255              |   |
| Kars-Akyaka arası  | 53,206               |   |
| İskenderun-Toprakkale arası                              | 58,909               |   |
| Van-Kapıköy arası  | 116,69               |   |
| Uşak-Afyon arası   | 133,158              |   |
| Afyon-Karakuyu arası                                     | 112,4                |   |
| Denizli-Sütlaç-Karakuyu-Gümüşgün-Bozanönü arası          | 187,704              |   |
| Aydın-Denizli arası                                      | 130,625              |   |
| Gümüşgün-Burdur arası                                    | 23,91                |   |
| Bozanönü-İsparta arası                                   | 13,36                |   |
| Şenyurt-Mardin arası                                     | 24,34                |   |
| Samsun-Azot arası  | 11,55                |   |
| Köprüağzı-Maraş arası                                    | 27,928               |   |
| Hanlı-Bostankaya arası                                   | 44                   |   |
| Karkamış-Sınır (Çobanbey) arası                          | 55,909               |   |
| Narlı-Gaziantep arası                                    | 84,009               |   |
| Tavşanlı-Tunçbilek arası                                 | 13,373               |   |
| Kütahya-Seyitömer arası                                  | 26,512               |   |
| Aliağa-Menemen arası çift hat                            | 51,2                 | (25+600x2)                              |
| Fevzipaşa-Malatya arası                                  | 250,559              |   |
| Basmane-Ulukent arası çift hat                           | 48,894               | (24+447x2)                              |
| <b>TOPLAM</b>  | <b>1570,491</b>      |   |

Not: Karkamış- Sınır (Çobanbey) ve Van-Kapıköy arasında uluslar arası yolcu trenleri çalışmakta olup, anılan bölgelerde seyahat etmek isteyen yurt içi yolcusu kabul edilmemektedir.

KARADENİZ

EGEDENİZİ

AKDENİZ

1. BÖLGE

2. BÖLGE  
ANKARA

4. BÖLGE  
SİVAS

5. BÖLGE  
MALATYA

6. BÖLGE  
ADANA

7. BÖLGE  
AFYON

3. BÖLGE  
ALSANCAK

TCDD Şebeke Haritası-(06.03.2010)

