

Ankara-İstanbul Arası Yüksek Hızlı Tren Projesinin ve İşletmesinin Açmazları, Eksikleri ve Sıkıntıları

İshak KOCABIYIK

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası
Genel Örgütlenme ve Eğitim Sekreteri
0533 2127775
ishakkocabiyik@gmail.com

Öz

Ankara-İstanbul arası yüksek hızlı tren hattı yapımı ve işletilmesi 1970'li yıllardan bu yana projelendirilen ve realize edilmeye çalışılan bir hedeftir.

70'li yılların ünlü “Ayaş Hattının” çeşitli gerekçelerle terk edilmesinden sonra mevcut hattın rehabilitasyonu gündeme gelmiş bu rehabilitasyon projesi bugünkü “yüksek hızlı tren hattının” temelini oluşturmuştur.

Aslında ulusal demiryolu ağının kesintisizliğini sağlamak üzere tanımlanan “Marmaray Projesi” ise ilginç bir şekilde şehir içi ulaşımını güya çözecek bir projeye dönüştürülmüş, bu şekliyle de hızlı trenlerin karşıya geçişlerine olanak sağlayan bir proje olarak eklenmiştir.

Yine bu projelerle beraber Haydarpaşa Garı işlevsizleştirilerek tren trafiğine kapatılmış, liman arazisiyle beraber bir rant projesine dönüştürülmek istenmiştir.

Ankara-Eskişehir arası 13 Mart 2009, Eskişehir-Pendik arası ise 25 Temmuz 2014 tarihinde işletmeye alınan bu hatta pek çok sorun yaşanmış ve yaşanmaktadır.

Proje hızının 250 km/saat olmasına karşın işletme hızının ortalama konvansiyonel bir tren hızına ancak ulaşabilmesi, trafik yönetim ve güvenlik sistemlerinin çeşitliliği ve teknolojik olarak geriliği, yol kontrollerinin her zaman gerektiği gibi yapılmaması, zaman zaman yüksek hızlı tren hattından çıkarak eski konvansiyonel hatta girmesi gibi sorunlar bu hatta kapasitenin çok altında sayıda ve düşük hızda tren çalıştırılmasını gerekli kılmaktadır. Bu da “yüksek hızlı tren hattı” ve “yüksek hızlı tren işletmeciliği” diye sunulan projenin açmazlarını, sıkıntılarını yapısal hale getirmektedir.

Anahtar Kelimeler: Hız, Hızlı Tren, Yüksek Hızlı Tren,

Giriş

Anadolu topraklarında demiryolu yapımı ve işletmeciliğinin tarihi 160 yıla yakındır. 159 yıllık bu tarih ve yaşanmışlık demiryolu işletmeciliğine bir kurumsallık kazandırmıştır. Türkiye'nin en köklü kurumlarından biri olma özelliği taşıyan TCDD bu kurumsallığın yanı sıra bir kimlik, kişilik ve kültürde oluşturmuştur.

Bu kurumsal kimlik ve kültür oluşturmasının en büyük etkenlerinden biri, bütün ülke topraklarına yayılmasının yanı sıra işletmeciliğın bir “entegre” tesis olarak sürdürülmesinden de kaynaklanmaktadır. Bu kültür demiryolu işletmeciliğının bir bütün olarak değerlendirilmesini, bütünlüklü bir yönetim anlayışını ve böylelikle çalışanların aidiyet duygusunu geliştirmiştir.

Bu özelliklerinin yanı sıra yolcu ve yük taşımacılığında “kamu hizmeti” nin, “kamu yararı” nın öne çıkarılması, bütün yetersizliğine rağmen “kamusal alan” tarifinin içine girmektedir.

Geldiğımız aşamada, Türkiye'nin son entegre kurumlarından olan TCDD 2013 yılı Nisan ayında yapılan bir yasal düzenleme ile “altyapı” ve “işletmecilik” olarak ikiye ayrılmış işletmecilikle görevlendirilen şirket piyasa koşullarına göre çalışacak ve artık özel sektör demiryolu işletmeciliği yapabilecektir.

Bu yeni durum demiryolu işletmeciliğini nasıl şekillendirecek bilinmez denirse bile, bugüne kadarki özelleştirme deneyimleri ve dünyadaki örnekler olumlu sonuç verilmediğini göstermektedir.

Bu ayrışma ve özelleştirme ve piyasaya dahil olma süreci başladığından beri de hızlı tren, yüksek hızlı tren, prestij trenleri gibi kavramlarda gündelik hayatımıza girdi, kullanılır oldu. Nihayetinde 2009 yılında Ankara-Eskişehir, 2010 yılında Ankara-Konya, 2014 yılında da Ankara-İstanbul (Pendik) arası (TCDD'nin açıklamasıyla) yüksek hızlı tren işletmeciliği başladı.

Peki bu sürece nasıl geldik?

Türkiye’de TCDD’nin yeniden yapılandırma çalışmaları 1995 yılında Dünya Bankasının hibe kredisi ile bulunan Booz Allen Hamilton ve CANAC firmaları tarafından raporlar hazırlanmış, bu iki firmanın hazırladığı raporlar resmi anlamda kabul edilmemesine rağmen raporda söylenenler yıllar içinde adım adım uygulanmıştır.

Bu raporların pek çok ortak yanı vardır. Raporlar:

- Zarar eden hatların kapatılması,
- Zarar eden trenlerin kaldırılması,
- Prestij trenleri/hızlı tren çalıştırılması

Tespitlerinde ortaklaşarak ortak alanlarını bu noktalar oluşturmuştur. Raporların ve çalışmaların bu tespiti ve yönelimi ile başlayan süreç bugüne gelmiştir.

Türkiye'nin ilk hızlı tren projesi olan Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu” bu serüvenin dışında tutulsa bile hikayemizin kırılma noktalarının belirginleşmesi açısından önemlidir.

Ankara-İstanbul Arası (Yüksek) Hızlı Tren Projelerinin Tarihçesi/Geçmiři

Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu Projesi

1975 yılında yatırım programına alınan bu proje Ankara-İstanbul arasında yeni bir güzergah çizerek 576 kilometre olan uzunluğu, 416 kilometreye indirmek, hızı da 260 kilometre saate çıkararak Ankara-İstanbul arası seyahat süresini 2 saate indirmeyi amaçlamaktaydı.

Projenin tamamlanabilmesi için Altyapı Genel Müdürlüğünce belirtilen rakam 2,8 Milyar \$ olup yine Altyapı Genel Müdürlüğünün rakamlarına göre projenin tamamlanması ile yılda ortalama 350 Milyon \$ gelir beklenmektedir.

Proje 1980'li yıllara kadar Türkiye'nin övünç projesi olarak itibar görmesine karşı 1980'li yıllardan itibaren yatırım programlarında neredeyse iz bedeli ile yer almaya başlamıştır.

Siyasi iktidar anılan yıllarda otoyol yapımına öncelik vermiş bunu gölgede bırakacak her türlü yatırımı ise ertelemiş ve aksatmıştır.

Böylelikle Türkiye'nin ilk "sürat demiryolu projesi" tamamlanmayan yatırımlar çöplüğünde yer almıştır.

Ankara-İstanbul Rehabilitasyon Projesi

Sürat demiryoluna getirilen en büyük eleştirilerden biri projenin çok pahalıya gerçekleşecek olmasıdır.

Ülkemizin bu projeye çar çur edecek kaynağının olmadığı söylenmekte ancak plansız, programsız, hesapsız otoyol projeleri hızla sürmektedir.

Artık Ankara-İstanbul arasında da trenlerin hızlanmasını sağlayacak bir iyileştirme yapmanın zamanı gelmiştir. Zaten birkaç sene sonra başlayacak olan yeniden yapılandırma çalışmalarının adresi ve sihirli sözcüğü "hız" dır

1994 yılından itibaren TCDD'nin yatırım programlarında "Ankara-Haydarpaşa Mevcut Demiryolunun İyileştirilmesi Projesi" yer almaya başlar. Ancak 1994 yılından itibaren yatırım programlarında boy göstermeye başlayan bu proje o günden günümüze ekleriyle birlikte 4 önemli değişiklik aşaması geçirmiştir. Bu değişiklikler:

*"Ankara-Haydarpaşa Mevcut Demiryolunun İyileştirilmesi Projesi" Adıyla Projenin İlk Hali
Projede Yapılan Değişiklik: Hız 200 Km/Saat
Ara Durak: Hızlandırılmış Tren
Son Halimiz: Hız 250 Km/Saat*

"Ankara-Haydarpaşa Mevcut Demiryolunun İyileştirilmesi Projesi" Adıyla Projenin İlk Hali

Proje gündeme geldiğinde mevcut hattın neredeyse üçte biri çift hatlı ve tamamı sinyalizasyonu ve elektrifikasyonu bitmiş durumdadır.

Hattın geometrik standartının düşük olması hızın ancak azami 120 km/saate kadar çıkmasına izin vermektedir. Seyir süresi 8 saat civarındadır.

Proje bittiğinde hız 160 km/saate çıkarılacak, yatar gövdeli tren setlerinin işletmeye alınması ile hem seyahat konforu sağlanacak hem de süre 4.5 -5 saate düşürülecektir. Projede, 150 km lik varyant, 65 km lik 2. hat yapımı, hattın tamamının üstyapısının iyileştirilmesi yer almıştır.

4 yılda tamamlanacak projenin maliyeti 240 Milyon \$ dır.

Projede Yapılan Değişiklik: Hız 200 Km/Saat

Yeniden yapılanma çalışmaları kendini göstermeye başlar. 160 km lik hız yetersiz görülmeye başlar. Böylelikle proje hızının 200 km/saat olmasına karar verilir.

Projenin ilk bölümü Esenkent-Eskişehir (206 Km) arasındır. Proje maliyeti 402 Milyon \$ dır.

Projenin ikinci bölümü İnönü-Mekece (99 Km) arasındır. Proje maliyeti 550 Milyon \$ dır.

Projenin üçüncü bölümü Mekece-Köseköy (75 Km) arasındır. Proje maliyeti 450 Milyon \$ dır.

Projenin tamamlanmasından sonra TCDD'nin yük taşımacılığındaki payının %5, yolcu taşımacılığındaki payının ise %17 ye çıkacağı öngörülmüştür.

Projenin ilk bölümü olan Esenkent - Eskişehir kesiminin temeli 08.06.2003 tarihinde Başbakan Recep Tayyip Erdoğan tarafından atılır. Başbakan temel atarken “projenin tamamının 5 Aralık 2005 tarihinde biteceğini” açıklar.

Ara Durak:Hızlandırılmış Tren

“Hız” demiryolu işletmeciliği açısından büyüü bir kelimeye dönüşmüştür. Bir kere telaffuz eden vazgeçememektedir.

Hızın artması için gerekirse bütün güvenlik unsurları, önlemleri ihmal edilebilir, yok sayılabilir. Demiryolu işletmeciliği açısından bu yok saymanın kaza demek olduğu pek acı biçimde öğrenildi.

Ufak tefek kimi yerlerde yapılan yol tamirâtı ve travers değişimi ile sefere yeni konan trenlerin hızı 160 km/saate çıkarılır.

Bilim insanlarının bütün uyarılarına rağmen trenler işletmeye verilir.

Çok değil 50 gün sonra Pamukova'da Yakup Kadri treni yoldan çıkar. Sonuç: 41 yurttaşımız hayatını kaybeder.

Son Halimiz: Hız 250 Km/Saat

Bütün bu aşamalar “hızlı tren” üzerinden tarif edilmiştir. Oysa eğer 250 km/saat olursa yüksek hızlı tren denebilecektir.

Bunun üzerine projede yer alan hız Bakanlar Kurulu kararı ile artırılarak 250 km/saat yapılır.

Artık proje TCDD ve Ulaştırma Bakanı tarafından “dünyanın 8. Yüksek hızlı tren işleticisi olacağız” denilerek anlatılmaktadır.

Seyahat süresi 3.5 saate inecektir.

Her ne kadar TCDD yatırım programında projenin adı “Ankara-İstanbul Hızlı Tren” ise de yönetim ve siyasi iktidar ısrarla “yüksek hızlı tren” demektedir.

İşletmeye Açılan Proje

Proje hızlı tren projesine dönüştükten sonra 2005 de işletmeye açılacağı ilan edilen Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesinin Ankara-Eskişehir arası 13 Mart 2009 tarihinde, Ankara-İstanbul (Pendik) ise 25 Temmuz 2014 tarihinde işletmeye açılmıştır. Bu açılıştan 5 sene önce işletmeye alınan Ankara-Eskişehir hattı açılıştaki pek çok eksığe rağmen büyük bir şans eseri herhangi bir can kayıplı kaza olmadan eksikliklerini bir ölçüde gidermiştir. Bu oturmuşluğa rağmen doğrudan tren trafiği ile ilgili olmasa da pek çok eksikliği barındırmaktadır. 25 Temmuz 2014 tarihinde açılan Eskişehir-Pendik bölümü ise gerek trafik, gerek emniyet gerekse de yolculuğun son durağı açısından ciddi zafiyet ve sıkıntı içermektedir.

Şu anda Ankara-Eskişehir (karşılıklı 5 sefer), Ankara-Konya (karşılıklı 7 sefer), Ankara-İstanbul(Pendik) (karşılıklı 5 sefer), İstanbul(Pendik)-Konya (karşılıklı 1 sefer), parkurlarında hızlı tren işletmeciliği yapılmaktadır. Hızlı tren seferleri 10 setlik tren dizileriyle yapılmaktadır.

Bu parkurlarda aynı zamanda Pendik-Arifiye bölgesel trenleri ve Pendik-Eskişehir arasında Pamukkale Ekspresi çalışmaktadır.

Eksikler, Yanlışlar, Sıkıntılar

*Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi İşletmeye Açılmasına Rağmen Bitmemiş Bir Projedir.

Yatırım programında projenin başlama tarihi 1994, bitiş tarihi ise 2017 olarak gözükmemektedir. Yani işletmeye açılan hat bitmemiş, tamamlanmamış bir hatır.

Bu durum TCDD'nin Resmi Gazetede yayınlanan yatırım programında açıkça görülmektedir. Projenin bitiş tarihinin 2017 olmasının yanı sıra projenin parasal gerçekleşmesi %75 düzeyindedir. 2015 yılında ayrılan ödenek ise çok azdır.

ANKARA-İSTANBUL HIZLI TREN	Başlama Bitiş Tarihi	Proje Tutarı	Harcama	2015 Yılı Ödenegi
Kayaş-Ankara-Sincan	2010-2017	1.048.767.000	117.027.000	57.400.000
Sincan-Esenkent	2005-2009	122.749.000	122.749.000	
Esenkent-Eskişehir	1994-2010	1.848.528.000	1.848.528.000	
Eskişehir Gar Geçişi	2005-2015	230.500.000	224.653.000	5.847.000
Eskişehir -İnönü	2005-2014	171.403.000	171.403.000	
İnönü-Vezirhan	2005-2016	1.921.347.000	1.861.944.000	58.000.000
Vezirhan-Köseköy	2005-2016	2.990.004.000	2.107.428.000	278.370.000
Köseköy-Gebze	2005-2016	514.642.000	186.483.000	70.000.000
AYB Müşavirlik Hizmeti	2009-2016	19.915.000	16.635.000	2.000.000
Hızlı Tren Setleri	2005-2010	451.099.000	451.099.000	
Hızlı Tren Depo Yapımı	2005-2016	593.963.000	228.733.000	180.000.000
TOPLAM		9.912.917.000	7.336.682.000	651.617.000

*Ankara – İstanbul Yüksek Hızlı Tren hattının Eskişehir - Pendik kısmının trafiğinin tamamının görülebileceği, takip edilebileceği bir trafik yönetim sistemi yoktur. Yani Eskişehir ve Ankara’da bulunan Trafik Kumanda Merkezlerinden tren hareketlerinin görülebildiği, gerektiğinde işlem ve talimatların verilebildiği fiziki bir durum henüz oluşturulmamıştır.

Bu hattaki tren trafiği:

Ankara—Eskişehir arası ERTMS sistemiyle Ankara merkezden
Eskişehir- Karaköy ERTMS sistemiyle Ankara merkezden
Karaköy- Bilecik CTC sistemiyle Eskişehir merkezden
Bilecik-Alifuatpaşa ERTMS sistemiyle Ankara merkezden
Alifuatpaşa-Köseköy CTC sistemiyle Eskişehir merkezden
Köseköy-Gebze TMİ sistemiyle İzmit merkezden
Arifiye Gar içinde de yerel kumanda merkezinden idare edilmektedir.

Burada da çok açıkça görülmektedir ki tren Ankara’dan Pendik’e gelene kadar dört ayrı el değiştirmektedir. Özellikle Köseköy-Gebze (yaklaşık 60 km mesafe) arasında trafik TMİ sistem dediğimiz ve teknolojik hiçbir alt yapının olmadığı bir sistemle çalıştırılmaktadır.

*Eskişehir- Pendik arasında kullanılan sinyalizasyon ve emniyet sistemleri henüz tamamlanmamış olup bazı noktalarda hiçbir emniyet sistemi bulunmamaktadır.

Hattın sinyalizasyon sistemi birden fazla değişik, bazı kesimlerde çok eski sistem kullanıldığından büyük bir tehlike yaratmaktadır

*Yüksek Hızlı Tren işletmeciliği yapan ülkelerin tamamında, bu trenlerin hatları sadece hızlı trenlerin kullanabildiği son derece korunaklı olarak ihata altına alınmış, çevresel dış etkilerden en az düzeyde etkilenecek şekilde oluşturulmaktadır. Oysaki bu hatta bazı noktalarda güzergâh YHT ve konvansiyonel trenlerce ortak kullanılacaktır

*İzmit Pendik arasında üçüncü hat çalışmaları devam ettiğinden ciddi şekilde çalışan trenler için tehlike doğurmaktadır.

*Yüksek Hızlı Tren setlerinin bakım ve onarımına ilişkin depo yapımı daha yeni başlamıştır. Dolayısıyla YHT setlerinin bakım ve onarımının yapılacağı bir yer yoktur.

*Proje hızı 250 km dir. Oysa Eskişehir-Pendik arası pek kısa bir mesafede bu hıza ulaşılmakta, diğer yerlerde ise konvansiyonel tren hızına bile ulaşılmamaktadır.

* Güzergâhtaki sorunlar nedeniyle hızlı tren hattı ve konvansiyonel hat arasında geçişler olmaktadır. Bu durumda Ankara-İstanbul arası 3.5 saat olarak açıklanan süre tutmamaktadır.

*Haydarpaşa Garının ranta kurban edilme niyetiyle kapatılması ile beraber hızlı trenlerin son durağının neresi olacağı, hangi trenlerin Marmaray’la karşıya geçeceği hala belli değildir. Son durak olarak kullanılan Pendik İstasyonu fiziki olarak yetersizdir. Haydarpaşa Garı dışında herhangi bir gar ya da istasyonun hızlı tren trafiğine cevap vermeyeceği açıktır.

*Marmaray tam anlamıyla faaliyete geçtikten sonra yük ve yolcu trenleri ancak gece 01.00 ile 05.00 saatleri arasında karşıya geçebilecektir. Bu durumda nasıl bir trafik olacağı TCDD yönetimi tarafından açıklanmamakta sadece “hızlı trenlerin kesintisiz devam edeceği” açıklanmaktadır. Bu açıklamaların gerçeğe ilgisi yoktur.

*Hızlı Tren hattında yük ve yolcu treni çalışıp çalışmayacağı işletmeye açılmasına rağmen belli değildir. Çalıştırılması halinde hattın bakımının nasıl yapılacağı meçhuldür.

*Pendik'e gelen yolcunun İstanbul'un diğer bölgelerine dağılımı konusunda yaşanacak sıkıntıları giderme konusunda bir çalışma yapılmamıştır.

*Bütün dünyadaki uygulamalara göre yüksek hızlı tren hatları bağımsız ve uluslar arası kuruluşlarca akredite olmalıdır. Bu hattın 250 km/saat hızlı bir akreditesi yoktur. TCDD bu hat için akreditasyon alamamaktadır.

*Ulaştırma Bakanlığı, TCDD yönetimi, yapımçı firma arasında bir eşgüdüm olmadığı, gerek hattın yapımı, gerekse de işletmeciliği konusunda yapılan açıklamalardan anlaşılmaktadır. Örneğin TCDD YHT'de yük treni çalıştırılmayacağını açıklarken Sayın Bakan çalıştırılacağını söylemektedir. Bu tür çelişkiler bu projenin siyasi rantta kurban edileceğinin göstergesidir.

*Mevcut hızlı tren setleri ihtiyacı karşılamamaktadır.

*Eskişehir-Pendik arası yüksek hızlı tren hattının 128 km.sı konvansiyonel hattır. Bilecik hattındaki 26 nolu tünelin çökme ve kayma nedeniyle kapatılması üzerine güzergah konvansiyonel hat kullanılmaktadır. Bu dünyanın hiçbir yerinde yoktur.

*Hızlı trenin Ankara-İstanbul arasındaki yolcu taşımacılığının %80'ini karşılayacağı açıklanmıştır. Buradan hareketle Ankara-İstanbul arası yolcu taşımasının günlük 50.000 kişi olacağı söylenmektedir. Oysa bu projenin fizibilitesi toplam yolculuğun 25 bin kişi olduğu ve bunun yaklaşık 20 bin kişininin hızlı trenle taşınacağı üstünden yapılmıştır. Ve açıklanan tren sefer sayısı 11 geliş 11 gidiş olmak üzere toplam 22 trendir. Bu seferlere Konya-İstanbul ve Ankara-Eskişehir arası çalışan 12 tren dahildir. Bu trenlerin tamamen dolu gittiğini varsaysak bile günlük taşınan yolcu sayısı 10.000 civarında kalmaktadır. Üstelik bilet ücretleri projenin fizibilitesinde bulunan başabaş fiyatının altındadır.

Sonuç

Ankara-İstanbul hızlı tren hattının maddi büyüklük açısından kamu yatırımları içinde önemli bir yer tuttuğu gerçektir. Kamu gelirleri yani bizlerin vergileri ile yapılan bu harcamanın sonunda demiryolu işletmeciliğine ve ulaşım kamusal olarak yarar sağlaması ve bu yönde diğer modlara da etki yapması beklenmektedir. Oysa işletmeye açıldığından bu yana bu yönde fayda sağlaması bir yana demiryolu işletmeciliğine ciddi darbe vurmuştur. Ülkemizin en büyük iki kenti arasında demiryolu ulaşımı kesilmiştir. Şimdi bile tam anlamıyla sağlanmamaktadır.

Demiryolu ağının büyük bir kısmında (yaklaşık %80) tek hat işletmeciliği yapıldığı ve yolcu trenleri için işletme hızının 50 km/saat olduğu dikkate alınırsa hızlı tren projelerinin demiryolu ulaşımını geliştiremeyeceği ve kamu yararı oluşturmayacağı ortaya çıkmaktadır.

Biran önce bu yanlışlardan dönülerek ülkenin gerçek ihtiyacını tespit eden ve gelecek projeksiyonu çizen bir ulaştırma ana planı yapılarak buna uygun ulaştırma projelerinin oluşturulması temel olmaktadır.

Kaynakça

TCDD 2014, 2015 Yatırım Programı

TCDD İstatistik Yıllıkları

Raylı Taşımacılıkta Yeni Yönelim: Hızlı Tren. Kocabıyık İshak, Şirvan Şamil, Çelik Ömer, 7. Ulaştırma Sempozyumu İMO Yayınları

