

# Demiryolu Ulaştırması Ve Emniyeti

## Çağlar TABAK

İnsanlık tarihinin geçmişinden günümüze kadar, kişilerin ve malların hızlı ve emniyetli bir şekilde ulaştırılması her toplumun en önemli konusu olmuştur. Ulaşımın en temel icadı olan tekerleğin keşfinden sonra, diğer bir devrim olarak demiryolu ulaştırması ve havayolu ulaştırması olarak kabul edilebilir. Aslında bir nevi de ülkelerin gelişmiş sembolü olarak demiryolu ulaştırması göze çarpmaktadır.

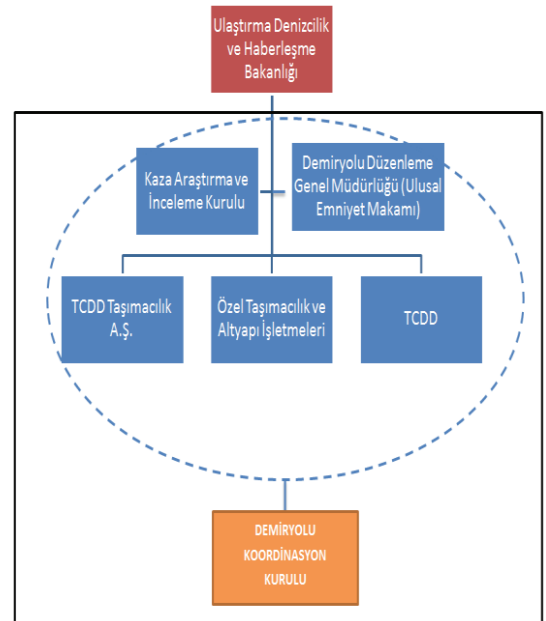
Dolayısıyla ülkelerin demiryolu ağlarına bakıldığında; Avrupa ülkeleri ile ABD, Rusya, Japonya gibi ülkeler demiryolu reformlarını başarıyla gerçekleştirmiş ülkelerdir. Türkiye’de de demiryollarının reform sürecinde olduğu bu dönemde atılacak her adım, demiryolu ulaştırmasının geleceği adına kritik bir öneme sahiptir. Demiryolu ulaştırmasının taşımacılıktaki payını arttırarak, ülke ekonomisine maksimum katkıda bulunmasını sağlamak; yolcuların kendilerini, eşyalarını ve/veya yüklerini ancak ve ancak seri, emniyetli ve ekonomik bir şekilde taşımakla mümkün olacaktır.

Her ne kadar demiryolu ulaştırma faaliyetleri diğer ulaştırma türlerine göre daha emniyetli olsa da; Türkiye’de demiryolu yatırımlarının hızlı bir gelişim gösterdiği bu dönemde, yakın gelecekte özel sektörün de piyasaya girerek faaliyet göstermesiyle demiryolu ulaştırmasında iş sağlığı-güvenliği ve emniyet noktasında bazı sıkıntılarla karşılaşılması da muhtemeldir.

Demiryolu kazalarının azaltılması ve kazaların inceleme prosedürlerinin geliştirilmesi için kurumsal yapılanmanın mutlaka doğru bir şekilde işlevini yapması gerekmektedir.

1 Kasım 2011 tarih ve 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Ulaştırma Bakanlığı yeniden yapılandırılmış ve demiryolu ulaştırmasının geliştirilmesi ve serbestleştirilmesi adına çok önemli 3 yapı oluşturulmuştur. Bunlardan ilki sektörün düzenleyicisi ve ulusal emniyet

makamı olarak kurulan Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğüdür. Bir diğeri ulaştırma alanında meydana gelen ciddi kazalarla ilgili araştırma, inceleme yapmak ve gerektiğinde bu araştırma ve incelemelere bağlı olarak ulaştırma altyapıları ve taşımacılık faaliyetlerinin emniyetinin iyileştirilmesi amacıyla Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu kurulmuştur. Demiryolu altyapı işletmecileri, tren işletmecileri ve Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü arasında uyum ve işbirliğini sağlamak, bunun için gerekli kararları almak amacıyla da Demiryolu Koordinasyon Kurulu kurulmuştur. Türkiye’nin demiryolu ulaştırması ile ilgili kurumsal yapılanması Şekil 1’deki gibi özetlenebilir.



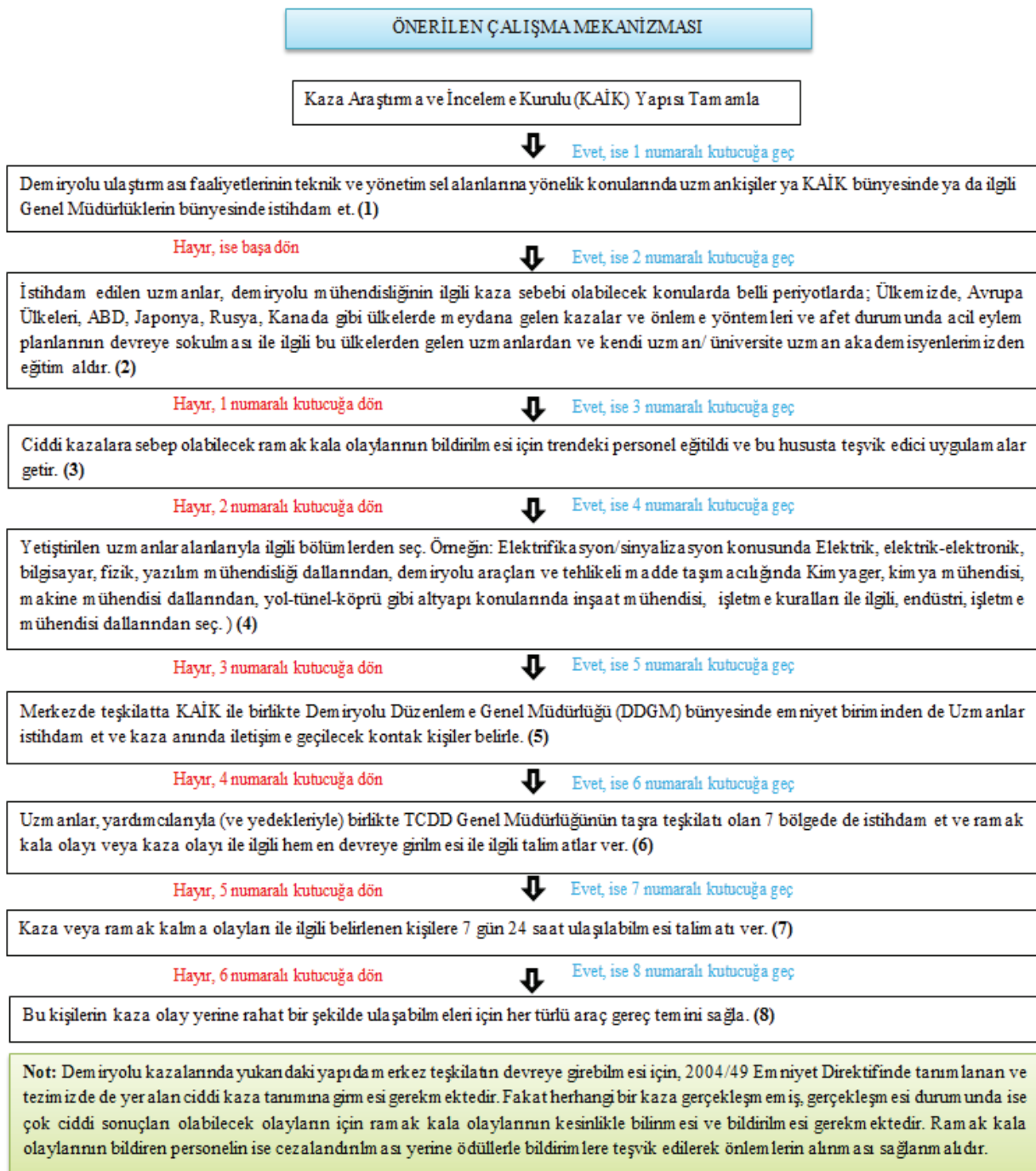
Şekil 1: Türkiye’de Demiryolu Ulaştırmasının Kurumsal Yapılanması

Bilindiği gibi demiryolu kazaları, diğer ulaştırma türlerine göre daha az sayıda/oranda meydana gelmektedir. Fakat demiryolu ulaştırmasında meydana gelen kazaların can kaybı ve maddi hasarları çok daha büyük oranda olabilmektedir. İlk olarak bilinmelidir ki demiryolu; karayolu,

denizyolu ve havayoluna göre çok daha sistematik işletilmesi gereken bir ulaştırma türüdür. Dolayısıyla hat üzerinde gelecek bir kaza o hat güzergâhı üzerindeki tüm bölgelere ulaşımı olumsuz etkileyip, trafiğin tamamen durmasına neden olabilir. Demiryolu altyapısının inşası ve onarımı da zahmetli ve zor bir iş olduğundan dolayı her türlü emniyet tedbirinin önceden alınması gerekmektedir. Tabiri caizse testi kırmadan tedbirler alınmalıdır.

Tüm bu hususlar göz önüne alındığında Avrupa Birliği ülkeleri, ABD, Rusya, Japonya gibi ülkelerde kaza araştırmaları ve kazaların önlenmesi için mekanizmanın nasıl çalıştığı çok iyi analiz edilip, mühendisinden işçisine kadar personele konu ile ilgili eğitimler tam olarak verilmelidir veya aldırılmalıdır. Kurumlar arasındaki eş güdüm sağlanmalı herhangi bir kaza esnasında izlenecek prosedür çok hızlı bir şekilde belirlenmeli, acil eylem planları oluşturulmalıdır.

Herhangi bir kaza olması durumunda Tablo 1'de örnek bir çalışma mekanizması örneği verilmiştir.



Tablo 1: Örnek Çalışma Mekanizması

Yukarıdaki örnek çalışma mekanizmasında Türk demiryolu sektörünün geliştirilebilmesi ve kazalarının minimum seviyeye indirilebilmesi için öneriler getirilmiştir.

Bu hususta yapılan çalışmalar Şekil 1'de belirtilen kurumsal yapılanmaya uygun bir şekilde oluşturulmalıdır. Dolayısıyla kurumlar arasındaki emniyet denetimi kesintisiz ve uluslararası standartlarda ve diğer ülkeler örnek alınarak yapılmalıdır.

Türkiye'nin bölgesinin lojistik üssü olabilmesi, ulaştırma alanında, uluslararası arenada daha etkin bir rekabet

gücüne kavuşabilmesi; doğu-batı, kuzey-güney ulaşım koridorlarını verimli kullanabilmesi ve diğer ülkeler tarafından bu koridorların tercih sebebi olabilmesi için mutlaka demiryolu ulaştırmasının seri, emniyetli ve ekonomik yapılması gerekmektedir. Bu yazımızda bu üçlü güç kombinasyonundan emniyeti ele aldık.

Unutulmamalıdır ki; Demiryolu, bir ülkenin ekonomisini kalkanıdır, en emniyetli ve ekonomik savunma sistemidir.



#### Çağlar TABAK

1985 yılında Ankara'da doğdu. İlkokul, ortaokul ve lise öğrenimini Ankara'nın Polatlı İlçesinde tamamladı. 2009 yılında Erciyes Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümünden onur öğrencisi olarak mezun oldu. 2009-2012 yılları arasında İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümünde Yüksek Lisansını üstün başarıyla tamamladı. 2012 yılında Gazi Üniversitesi'nde Ulaştırma Mühendisliği alanında doktora eğitimine başladı. 2011 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nda Ulaştırma ve Haberleşme Uzman Yardımcısı olarak, 2014 yılında ise Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü Lojistik Altyapı Şube Müdürü olarak görev yapmaya başladı. 2015 yılında Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanı oldu. Halen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nde Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanı ve Lojistik Altyapı Şube Müdürü olarak çalışmakta olup, Gazi Üniversitesi'nde Ulaştırma Mühendisliği alanında doktora eğitimine devam etmektedir.