

TCDD Bünyesindeki Taşınmazların Atıl Hale Gelmesine Neden Olan Unsurlar Ve Atıl Taşınmaz Oluşumu

Dr. Feray ŞENDERİN - İsmail TOPÇU

Bu çalışma kapsamında TCDD mülkiyetinde yer alan taşınmazların atıl hale gelmesinin nedenleri;

1. Demiryolu sistemindeki teknolojik gelişmeler,
2. Kentsel gelişim sürecinin getirdiği zorunluluklar ve
3. Değişen politikalar

biçiminde belirlenmiştir.

1. Demiryolları Sistemindeki Teknolojik Gelişmeler Sonucu Atıl Hale Gelen Taşınmazlar

Dünya ülkelerindeki ulaşım sistemleri, ulaştırma standartları ve teknolojiye paralel olarak değişmiştir. Ulaştırma standartlarının gelişmesi beş döneme ayrılabilir.

İlk dönem, hareketliliğin çok düşük, yolların az olduğu dönemdir. Bu dönemin ulaşım araçları, nehirler, yük hayvanları ve kağnılardır. İkinci dönemin ulaşım araçları, paralı yollar ve kanallardır. Üçüncü dönemde, ulaşım makineleşmiş, buhar gücü, demir ve denizyolları kullanılmaya başlanmıştır. Bu dönem, "Demiryolu Çağı" olarak da nitelendirilmektedir. **Dördüncü dönem** "Otomobil Çağı"dır. Ulaştırmayla ilgili bütün sorunların çözümlendiği, halen yaşadığımız **beşinci dönem** ise "Hava Çağı" olarak tanımlanmaktadır. Ancak, son yıllarda özellikle hızlı tren teknolojisinde yaşanan gelişmeler sonucunda "Yeni Demiryolu Çağı"ndan söz edilmektedir. (1)

"Yeni Demiryolu Çağı"na ayak uydurma çabası içerisinde bulunan AB Komisyonu tarafından kabul edilen ve 2010 yılına kadar olan dönemi kapsayan Avrupa ulaşım politikasını belirleyen "Beyaz Kitap"ta, ulaşım alt sistemleri arasında dengenin sağlanması için trafiğin karayolundan demiryoluna ve denizyoluna kaydırılması öncelikli amaçlar arasında yer almış ve ulaşım payı düşen demiryolu taşımacılığının tekrar canlandırılması yönünde önlem paketi hazırlanmıştır. Bu kapsamda yük taşımada taşıma mesafesinin uzatılması ve ulusal demiryolu ağının birbirine bağlanmasıyla demiryolunun rekabet gücü artırılmaya çalışırken, yolcu ve yük hatlarını birbirinden ayırma çalışmaları sürdürülmektedir. Diğer taraftan, ulaşım sistemlerinin birbirini tamamlamasına olanak sağlayan kombine taşımacılığın geliştirilmesi önemli bir hedef olarak konulmuştur.(2)

Ülkemiz bulunduğu konum, coğrafya ve yerleşik devlet kültürü ile sağladığı güven ortamından dolayı binlerce yıldır Avrasya'nın en önemli ulaşım koridorları üzerinde yer almıştır. Üzerinde bulunduğu coğrafyada diğer ülkelerle paylaşılan ortak geçmişi, önemli doğal kaynaklara ve Asya'nın önemli pazarlarına olan yakınlığı, 3 tarafı denizlerle çevrili yarımada konumu ile denizyolu-demiryolu kombine taşımacılığına yönelik olanakları, aynı zamanda Avrasya üzerindeki en kısa ve güvenli koridor olması, ülkemizin ulaştırma anlamındaki önemli teknolojik gelişmeleri daha yakından takip etmesini gerekli kılmaktadır.

Demiryolu sistemindeki teknolojik gelişmeler, geniş kamulaştırmalar yapmak suretiyle oluşturulmuş istasyon ve gar sahalarının farklı alanlara kaydırılmasını gerektirebilmektedir. Bu durumda yeni kamulaştırma gereksinimleri oluşurken eski istasyon sahalarının tümünden veya kısmen atıl hale gelmesi söz konusu olabilmektedir. Özellikle hızlı tren istasyonlarının farklı alanlara kaydırılması ve mevcut istasyonlardaki işlev ve hizmetlerin yeni istasyonlarla karşılanacak olması mevcut istasyonlarda atıl alanların oluşmasına neden olmaktadır. Gereksiz olmuş hat uzatmaları teknoloji ile daha kısalmakta ve bu kısıalma sonucu atıl alanlar oluşmaktadır. Özellikle yük taşımacılığının lojistik merkezlerde toplanması yük ve yolcu taşımacılığı yapılmak üzere tasarlanmış ve oluşturulmuş olan istasyon ve gar sahalarında yük taşımacılığı için kullanılan alanların atıl hale gelmesi sonucunu beraberinde getirmektedir.

1.1. (Yüksek) hızlı tren projeleri

19. yüzyılda sanayi devrimi ile birlikte yaşanan "Demiryolu Çağı"na, 21. yüzyılda Demiryolu sistemindeki teknolojik değişimlere paralel olarak tekrar dönüş olmuş ve bu doğrultuda Japonya'da 1960'lı yıllarda kullanılmaya başlanan hızlı tren sistemi yaygınlaşmıştır. Gar ve istasyon sahaları hızlı tren teknolojisine uyumlu sosyal ve teknik altyapıya sahip kaliteli hizmet verebilecek niteliğe getirilmiştir.(3)

Dünyada benimsenen hızlı tren projeleri ülkemizde de öncelikli ulaşım projelerinden olmuştur. Ülkemizin, Avrupa ile Asya arasında yeniden köprü durumuna gelmesi ve transit taşımalarından hak ettiği payı alabilmesi için; yüksek standartlı ve transit yeni hatların yapımının en

kısa sürede gündeme getirilmesi gerekmiş ve bu konuda çeşitli çalışmalar başlatılmış, hızlı tren hatları belirlenerek projeler geliştirilmiştir.(4)

Hızlı tren projelerinin kente entegrasyonu hızlı tren projeleri ile hizmet sunulacak yolcu kapasitesine uygun gar alanlarının oluşturulması ve bu konuda Avrupa standartlarının benimsenmesi gerekmektedir. Ancak Avrupa standartlarında oluşan hızlı trene uygun gar ve istasyonların yanı sıra hızlı tren sisteminin kente entegrasyonu da önem arz etmektedir.

Şehirlerarası ulaşımda Ankara – İstanbul arasının 3 saate incek olması kadar, kente ulaşıp olan yolcunun kent içindeki yeni bir kilitlenmeye yol açmadan dağılımının sağlanması da gerekmektedir. Bu nedenle kentin ulaşım altyapısının bunu sağlayacak şekilde planlanması zorunludur. Hızlı tren sistemi ile kente ulaşan yolcunun kente dağılımının ve diğer ulaşım sistemleriyle entegrasyonunun sağlanması büyük önem arz etmektedir.

Hızlı tren mevcut hat güzergâh farklılıkları yeni demiryolu projelerinin güzergâhlarının belirlenme aşamalarında, mevcut güzergâhlar tümünden yok sayılmamıştır. Mevcut hat güzergâhlarının yakınlarında daha önceden kamulaştırılmış olan taşınmazlar ve özellikle mevcut hata paralel giden yerlerdeki mevcut taşınmazlar kullanılmıştır. Mevcut Ankara – İstanbul hattı ile Ankara –İstanbul hızlı tren güzergâhı bazı noktalarda paralel gitmekte ve nadiren de kesişmektedir. Ankara –İstanbul hızlı tren güzergâhı olarak 533 km'lik mesafenin 50 m derinliğinde kamulaştırması öngörülmuş 2007 yılı sonuna kadar yaklaşık 80milyon TL'lik kamulaştırma yapılmıştır. Henüz kamulaştırma çalışmaları %60 dolaylarındadır. Kamulaştırma yapılacak güzergâh arazinin değerinin yüksek olduğu Vezirköprü –İstanbul arasında yüksek kamulaştırma giderleri oluşacaktır.

Ülkemizin en önemli ve en büyük kentleri olan İstanbul ve Ankara arasındaki seyahat süresinin azaltılması, hızlı, konforlu, güvenli bir ulaşım olanağının sağlanabilmesi amacıyla Ankara –İstanbul Hızlı Tren Projesi öncelikli olarak tamamlanmaya çalışılmaktadır. TCDD'nin uzun süreli hedefleri arasında haritada belirtildiği üzere Ankara- Konya, Ankara-Sivas, Ankara -İzmir hızlı tren projeleri yer almaktadır.

Teknolojik gelişmelerin en önemli başlıklarından olan hızlı tren projelerini incelediğimizde görülmektedir ki hızlı tren projelerinin kent merkezlerinde belirlenen yerleri mevcut istasyon ve gar sahaları ile farklılık teskil edebilmekte, bu durum ise mevcuttaki gar ve istasyonun bütün olarak veya bir bölümünün atıl olması sonucunu doğururken yeni kamulaştırmaları da gündeme getirmektedir Hızlı tren projelerinin taşınmaz ihtiyacı, mevcut gar ve tesislere hat güzergâhlarına etkisi bu çalışma çalışmamız açısından önemli görülmektedir.

1.2. Lojistik Merkezler

Dünyada 1960'lı yılların sonlarından itibaren ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı, lojistik ve eşyanın dağıtımı ile ilgili tüm faaliyetlerin muhtelif işletmeciler tarafından gerçekleştirildiği "lojistik köyler" oluşturulmaya başlanmıştır. Bu merkezler ile her türlü ulaşım moduna etkin bağlantılar sağlanmakta, depolama, bakım onarım yükleme-boşaltma elleçleme, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme vb. faaliyetleri gerçekleştirme imkânları ve taşıma modları arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli aktarma alanları ve donanımları sunulmaktadır. Yük taşımacılığındaki bu kalite tüm ülkelerde lojistik merkezlerin oluşması ve gelişmesi sonucunu ortaya çıkarmıştır.

Avrupa ülkelerinde 60'ın üzerinde merkezde yaklaşık 2.400 adet taşıma işletmecisi bu köylerden yararlanmaktadır. Hâlen Fransa, Almanya, İspanya, İtalya, Yunanistan, Danimarka, Hollanda, Belçika, Lüksemburg, Polonya Ukrayna Macaristan, Portekiz'de yük köyleri bulunmaktadır. (5)

Bu gelişmelerin yansımaları ülkemizde de görülmüş ve birçoğu kent merkezinde yer alan ve birlikte hizmet sunan yük ve yolcu garlarının ayrımı ve lojistik merkezlerin oluşumu süreci başlamıştır.

Kent merkezlerinin içinde kalmış olan yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi, etkin karayolu ulaşımı olan ve müşteriler tarafından tercih edilebilir bir alanda; yük ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikle, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde; ilk etapta 2006 yılı hedeflerine paralel olarak özellikle organize sanayi bölgesine yakın ve yük potansiyeli yüksek olan Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Gelemen (Samsun), Eskişehir (Hasanbey), Boğazköprü (Kayseri) ve Balıkesir (Gökköy)'de yük köyleri kurulması planlanmıştır. (6)

Demiryollarındaki teknolojik gelişmeler, kent merkezlerindeki yük ve yolcu garlarının ayrılması ve lojistik merkezlerin oluşturulması süreci; mevcuttaki yük taşımacılığı öngördüğü için geniş olarak kamulaştırılmış gar sahalarının yük hizmetlerinde kullanılan bölümünü işlevsiz hale getirmiştir. Yük taşımacılığı hizmetini veren alanlar, atıl taşınmaz olarak ortaya çıkmıştır.

Lojistik merkez projeleri, mali analiz yönünden yapılabirliği açısından olumsuz olarak gözükse de ekonomik analiz yönünden bakıldığında karayolu ile yapılan karşılaştırma sonucunda ekonomimize sağlayacağı katma değer nedeniyle yapılabirlik yönünden oldukça pozitif kriterlere sahiptir.

Ayrıca projeyi pozitif yönde etkileyecek, karayolu yatırım giderlerindeki azalma, karayolları bakım giderlerindeki azalma, hava kirliliğinin ve gürültünün azalması ve arazi kullanımı şeklinde ki artı değerler önemli görülmektedir. Büyük çaplı taşımalarda, özellikle mesafenin artması ile

karayolu taşımacılığı verimliliğini yitirmekte ülke açısından önemli maliyet artışları ortaya çıkmaktadır. Lojistik merkez projeleri bölgedeki ticari potansiyele ve ekonomik gelişmeye önemli katkılar sağlayacağı için TCDD kadar yerel ve merkezi yönetimler için de önemli fırsatlar olarak görülmektedir.(7)

1.3. Mevcut hatların iyileştirilmesi ve hat kısaltmaları

Demiryolu sistemi ve teknolojisi zaman içerisinde gelişirken ilk yapılırken gereksiz yere oluşmuş uzatmaların, yeni hat yapılmak suretiyle kısaltılması ulaşım süresinin, masrafların, enerji kaybının ve çevresel zararların azalması açısından önem arz etmekte, ancak beraberinde atıl arazi stokunun oluşmasına neden olmaktadır.

Özellikle hat güzergâhında oluşan bu kısaltmaların değerlendirilmesi atıl arazinin niteliğine ve niceliğine göre farklılık arz etmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü yatırımcı daireleri tarafından yapılan çalışmalar sonucu, gerek çeken-çekilen araçlar, gerek altyapı malzeme standartları uygun olmayan yollarda proje aplikasyon birimince yapılan projelerle mevcut yollarda varyantlar (kısaltmalar) yapılarak yolun standardının yükseltilmesi sağlanmaktadır.

Hat kısaltmaları nedeniyle kapatılan istasyonlar ve hatlar atıl taşınmaz olarak ortaya çıkmaktadır.

1.4. İltisak hatları

Yük taşımacılığında; sanayi alanlarına, hammadde kaynaklarına, organize sanayi tesislerine, fabrikalara, askeri taşımacılık yapılan alanlara ve hatta taşımacılığın yapılabilmesi için tesise kadar hattın ulaşması gerekmektedir. Ana hatta bağlanan bu nitelikteki tali hatlara iltisak hattı denilmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün işletmecilik faaliyetleri açısından oluşturduğu 2010 verilerine göre 292 adet iltisak hattı bulunmaktadır. Taşıma kapasitesinin artırılabilmesi açısından iltisak hatları önem arz etmektedir. Demiryollarında iltisak hatlarının yapılabilmesi için mülkiyetin TCDD'de olması gerekmektedir. Bu nedenle gelen talepler doğrultusunda iltisak hattı yapmak amacıyla birçok taşınmazın kamulaştırılması yapılmıştır. Ana hattan ayrılan ve bazen kilometrelerce uzayan bu hatlara zaman içerisinde ihtiyacın ortadan kalkması durumunda atıl nitelikli taşınmazlar ortaya çıkmaktadır. Taş ocaklarının birçoğu, kapanan fabrika veya tesislere ulaşan iltisak hatları bu konuya örnek teşkil etmektedir. Kullanımı ortadan kalkmış olan iltisak hatlarının işlevini ve islerliğini yitirmesi ve kent içi ulaşım gibi faydaların sağlanamaması durumunda hat söküm masrafları ve tekrar malzemenin kullanım olanakları sınırlı ve fizibil olmadığı için hatlar gömülme, taşınmaz arsa veya arazi olarak değerlendirilmektedir.

2. Kentsel Gelişim Sürecinin Getirdiği Zorunluluklar Sonucu Oluşan Atıl Taşınmazlar

Kentsel yerleşimlerin merkezlerinde kalmış olan gar ve istasyon alanları yıllarca demiryollarına yatırım yapılmadığı için boş ve atıl halde bulunmaktadır.

Süreç içinde kent içi ulaşım problemleri büyük kent merkezlerinde çığ gibi büyümüş ve kentler yasadıkları sıkıntıyı aşmak için kent merkezlerindeki bu alanlara ihtiyaç duyar duruma gelmişlerdir.

Gelişmiş dünya ülkelerinde kentler arasında veya kent içindeki ulaşımında raylı toplu taşıma kaçınılmaz olarak çok önemlidir ve bu doğrultuda kentler demiryolu sistemiyle ağ biçiminde örülmüştür. Ulaşım kalitesi güvenliği ve ulaşım modları arasındaki entegrasyon üst düzeydedir.

Ülkemizde bu kapsamda; İstanbul, İzmir, Ankara, Konya, Bursa gibi büyük kentlerin, toplu taşıma sisteminin daha çağdaş hale gelmesi için TCDD ile yerel yönetimler arasında işbirliği yapılmıştır.

3. Değişen Politikalar Nedeni İle Kullanımından Vazgeçildiği İçin Atıl Hale Gelen Taşınmazlar

Cumhuriyet döneminde ulaşım sistemi olarak demiryolu öncelikli olmuş ve yatırım planları doğrultusunda yeni alanlar kamulaştırılmıştır. Ancak ulaşım politikaları gereği yatırım öncelikleri değişmiş ve ulaşım sisteminde karayolu ağırlıklı dönem başlamıştır. Bu dönemde yatırım amacıyla, kamulaştırılması yapılan geniş rezerv alanlarının demiryolları işletmeciliği açısından kullanımı mümkün olmamıştır.

İşletmecilik faaliyetlerinde kullanılmayan ve herhangi bir yatırım yapılmayan gar ve istasyon rezerv alanları, kentsel gelişim süreci içerisinde kentlerin merkezlerinde her türlü dış etkiye açık, boş alanlar olarak kalmıştır.

Yatırım yapılmayan ve kullanılmayan taşınmazların güvenliğinin sağlanması, emlak vergilerinin yatırılması, imar planlarına konu olması durumunda planların ve uygulamaların takibi, taşınmazı kullanmak için gelen taleplerin değerlendirilmesi, uygun görülmesi durumunda değerlendirmenin yapılması, değerlendirmenin takibi vb. birçok iş ve işlem kısa ve uzun dönemde işletmecilik faaliyetleri açısından, demiryolları ile ilgili olarak yatırım yapılmayacak taşınmazlar için yapılmaktadır. Yatırımların doğru belirlenmemesi işgücü, zaman ve emek kaybına yol açmasının yanı sıra kamu kaynağının yanlış kullanımına da neden olmaktadır.

4. Genel Değerlendirme

- 1) Demiryolu sistemindeki teknolojik gelişmeler, (Yüksek) hızlı tren projeleri, atıl taşınmazların oluşmasına neden olmaktadır. Hızlı tren projelerinin kent merkezlerinde belirlenen yerleri mevcut istasyon ve gar sahaları ile farklılık

teşkil edebilmekte, bu durum bir yandan mevcuttaki gar ve istasyonun bütün olarak veya bir bölümünün atıl olması sonucunu doğururken bir yandan da yeni kamulaştırmaları gündeme getirebilmektedir.

- 2) Demiryollarındaki teknolojik gelişmeler, kent merkezlerindeki garların, yük garları ve yolcu garları şeklinde ayrılması ve lojistik merkezlerin oluşturulması süreci; mevcuttaki yük taşımacılığı için öngörülen ve geniş bir biçimde kamulaştırılmış gar sahalarının yük hizmetlerinde kullanılan bölümünü işlevsiz hale getirmiştir. Yük taşımacılığı hizmetini veren alanlar, atıl taşınmaz olarak ortaya çıkmıştır.
- 3) Demiryolu sistemi ve teknolojisi zaman içerisinde gelişirken yapıldığı şartlar çerçevesinde uzun/uzatılmış olarak yapılan hatların, yeni güzergah tasarımı yapılmak suretiyle kısaltılması ulaşım süresinin, masrafların, enerji kaybının ve çevresel zararların azalması açısından önem arz etmekte, ancak beraberinde atıl arazi stokunun oluşmasına neden olmaktadır.
- 4) Demiryollarında iltisak hatlarının yapılabilmesi için mülkiyetin TCDD'de olması gerekmektedir. Bu nedenle gelen talepler doğrultusunda iltisak hattı yapmak amacıyla birçok taşınmazın kamulaştırılması yapılmıştır. Ana hattan ayrılan ve bazen kilometrelerce uzayan bu hatlara zaman içerisinde ihtiyacın ortadan kalkması durumu da atıl nitelikli taşınmazların ortaya çıkmasına sebep olmuştur.
- 5) Kent merkezlerinin daha modern toplu raylı sistem ulaşımı imkanlarına kavuşması sonrasında mevcut banliyö gar ve istasyon yerlerinde değişimler söz konusu olmakta, birçok yeni istasyonun açılması, bazı istasyonların genişletilmesi, bazı istasyonların kapatılması veya hatların değişimi gerekebilmekte bu ise atıl taşınmazların oluşmasına neden olmaktadır.
- 6) Değişen politikalar nedeni ile bazı taşınmazların kullanımından vazgeçilmekte, bu durum atıl taşınmaz oluşumuna yol açmaktadır.

KAYNAKLAR

- (1) Kaynak, M., "Yeni Demiryolu Çağı Yüksek Hızlı Trenler ve Türkiye", *Ekonomik Yaklaşım*, (42-43): 13,23,24 (2002).
- (2) Zeybek, H., "AB ile Entegrasyona Doğru Demiryolları", *Dünya Gazetesi*, (03.05.2002).
- (3) Avrupa hızlı tren garları, içinde tüm hizmetlerin sunulduğu nitelikte planlanarak yapılmıştır. Alman Demiryolları hızlı

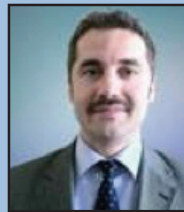
tren garlarını finanse ederek yaptırmakta, sonrasında kaliteli hizmet veren firmalara işletmek üzere kiralamaktadır. Amaç bu kiralamalardan gelir elde etmek değil, kaliteli hizmet vermektir. Gar ve İstasyonlarda çiçekçiden, sağlık birimine, güvenlikten, cafe, restoranlara ve alışveriş birimlerine kadar her türlü hizmetin kaliteli olarak sunulması temin edilmektedir.

- (4) "TC Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu, TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD) Raporu", **TC Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu**, Ankara, 2, VIII, X, XII (2005).
- (5) "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Hareket Dairesi Başkanlığı, Lojistik Merkez Verileri", **TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü**, Ankara, (2005).
- (6) Erca, N., Çelik İ., Atılcan M., "Yük Köyleri Kavramı ve TCDD 'deki Yük Köyü Uygulamaları" **Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildiriler Kitabı**, 2, Ankara, 1004, (2006).
- (7) "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama Koordinasyon Lojistik Köy Merkezleri Fizibilite Etüdü", **TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü**, Ankara, 37 (2006).



Dr. Feray ŞENDERİN SEVGİLİ

1985-1989 yılları arasında URBİS mimarlık ve planlama ofisinde sınırlı zamanlı olarak çalıştı. 1989-1990 Erzincan ili, Çayırılı ilçesinde İmar Müdürlüğü yaptı. 1990 yılında TC. Devlet Demiryolları 2. Bölge Müdürlüğünde Şehir Plancısı olarak göreve başladı. 1997-2004 TC Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Şube Müdür Yardımcısı, 2005 -2014 TC. Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Emlak İnşaat Dairesi Başkanlığı İmar Şube Müdürü olarak görevine devam etmektedir. Konut alanları, kentsel sit alanları, kent makroformu, kentsel göç, çevre sorunları, ekolojik denge, demiryolları taşınmazları, Yüksek Hızlı Tren Projesi, Haydarpaşa projesi ile ilgili ulusal-uluslararası sempozyum, kolokyum, kongrelerde bildiriler sunmuş, makaleleri yayınlanmış olup uzmanlık alanları ile ilgili birliktirlik yapmıştır. Evli ve 1 çocuk annesi olup Almanca bilmektedir. 1989 yılında Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümünden mezun olup, 1993 yılında Yüksek Lisansını ve 2008 yılında Doktorasını tamamlamıştır.



İsmail TOPÇU

1994 Yılından itibaren TCDD'nin Tesisler Dairesine bağlı birimlerinde görev yaptıktan sonra 1997 yılında Konya Depo Müdürlüğünde çalışmıştır. 2003 - 2013 yılları arasında İnşaat Daire Başkanlığı, Taşınmaz Mallar Dairesi Başkanlığı, Demiryolu Yapım Daire Başkanlığı ve Etüt, Proje ve Yatırım Dairesi Başkanlıklarında mühendis, yüksek mühendis ve şube müdürü olarak görev yapmıştır. 2014 Yılında Etüt, Proje ve Yatırım Dairesi Başkanlığında, Daire Başkan Yardımcısı görevine atanmıştır. Halen bu görevde çalışmaktadır. İnşaat Mühendisliği dalında lisans ve yüksek lisans derecesine sahip olup, Ankara Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Taşınmaz Geliştirme ABD'ndeki doktora programını/tezini tamamlamak üzeredir.