

# Politik Bilim

## Hızlı tren...

Aykut Göker

Bakanlar Kurulu'nun hızlı tren (saatte 200 kilometrenin üzerinde hız yapabilen trenler) hattı yapımı için 19 Ekim 2005 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan kamulaştırma kararını görünce, ülkeyi yönetenlerin, demiryolu ulaşımını komünistlerin tercihi olarak gördükleri 1980'li yılları anımsadım. Oysa, 1980'ler Batı Avrupa'nın, Japonya'nın hızlı tren ağlarıyla örülmeye başladığı yıllardı. Hızlı tren teknolojilerinin geliştirilmesi ve ilk prototiplerinin denenmeye başlaması, tabii, daha eskiye, 1960'lı-70'li yıllara dayanır. O yıllarda herkes kendi hızlı trenini geliştirmiştir: Japonlar 'Shinkansen'i, Fransızlar 'Train à Grande Vitesse'i (TGV), Almanlar 'Intercityexpresszüge' (ICE) serisi, İngilizler 'Inter-City', İtalyanlar 'Pendolino ETR', İspanyollar 'Talgo', İsveçliler 'X2000' serisi trenlerini...

1990'lı yıllarda da hızlı tren ağlarının yaygınlaşması sürmüştür. Örneğin, AB ülkelerinin ortak ulaşım projelerinin ağırlık noktasını hızlı tren yatırımları oluşturmuş; karayolu ulaşımı bir yana, belli mesafelere kadar havayolu ulaşımıyla da rekabet edebilecek hızlı tren sistemlerinin geliştirilmesini ve Avrupa'nın demiryolu ulaşımına yönelik sanayilerinin dünya çapında rekabet üstünlüğü kazanmalarını teşvik eden bir politika izlenmiştir.

### SAFÇA ÖNERİLER...

1990'ların ortalarında, Türkiye'de de, hızlı tren alanında atılım yapılmasını öneren raporlar yazılmıştır. VII. Beş Yıllık Plân Döneminde Öncelikle Ele Alınması Öngörülen Temel Yapısal Değişim Projeleri kapsamındaki **Bilim ve Teknolojide Atılım Projesi**'nin Çalışma Komitesi Raporu'nda (24 Şubat 1995) önerilen yedi atılım alanından birisi "**demiryolu sisteminin hızlı tren teknolojileri esas alınarak yenilenmesi ve şehir içi ulaşımında raylı sistemlerin geliştirilmesidir.**" Bilim ve teknolojide atılımı ele alan bir raporda 'demiryolu sisteminin yenilenmesi' niçin önerilmiştir? Nedeni basit. Bilim ve teknolojide atılım yapmak için, her şeyden önce, bilimsel araştırma yapmaya ve teknoloji geliştirmeye **ihtiyaç duyulmalıdır**. Bu ihtiyacı da üretim güçlerini sürdürmek ve toplumlarının refahını yükseltmek isteyen; bunun için yatırım yapan ülkeler duyar. Raporu hazırlayanlar da, Türkiye için gerekli olduğuna inandıkları büyük altyapı yatırımlarına bir an önce başlanır ve yatırım konusu makina-donatımın, bunlarla ilgili mühendislik, tasarım ve teknoloji geliştirme hizmetlerinin mümkün olabildiğince yerli üretimle karşılanması hedeflenirse; bunun, ülkede, bilim ve teknolojiye yönelimi tetikleyeceğini düşünmüşlerdir. Demiryolu sisteminin hızlı tren teknolojileri temelinde yenilenmesini de bu çerçevede önermişlerdir. Ne var ki, o zamanlar bu önerilere kulak asan olmamıştır.

### ARTIK TREN KAÇTI MI?

Türkiye hızlı tren konusuna şimdi giriyor; ama, artık bir alıcı -ve görülen o ki, **İspanya**'nın müşterisi- olarak... 1996 yılında yayımlanan **Yüksek-Hız Trenleri: Sistem ve Teknolojileri** (TÜBİTAK yayını) adlı çalışmanın sunuşunda hızlı tren konusuna sonradan girecek olanlar için bir uyarı vardı ve şöyle deniyordu: "..... döşendiği dönemden bu yana, altyapısıyla üstyapısıyla, teknolojik açıdan yenilenmemiş bir demiryolu şebekesine sahip bulunan Türkiye de, demiryolu sistemini yenilemeye gereksinim duyuyorsa; buna karşılık, kendi üretim ve teknoloji gücü bu gereksinmeyi karşılayacak düzeyde değilse; hızlı tren pazarına bir alıcı olarak girmek durumundadır. Bütün mesele, bu pazarda yalnızca, pasif bir alıcı olarak değil; bunu fırsat bilip, demiryolu sistemleri ile ilgili kendi teknoloji ve üretim yeteneğini de artırmayı ulusal bir hedef olarak öngören, kendi ulusal çıkarlarının farkında, akıllı bir müşteri olarak yer alabilmektir. **İspanya** ve Güney Kore kendi demiryolu sistemlerini geliştirirken bu

yolu tutmuşlar ve demiryolu ulaşım teknolojisinde yükselen dalganın üzerine oturmayı başarmışlardır...”

Aradan bir on yıl daha geçmişken Türkiye'nin hızlı tren pazarında, hiç olmazsa akıllı bir müşteri olarak yer alabilme şansı hâlâ var mıydı? Var idiyse, bu şansı deneyebilir miydi? Bu soruları ortaya attık ama; arkada bıraktığımız yıllarda, şehir içi ulaşımında raylı sistemlere geçişi, teknoloji ve sistem geliştirme yeteneğini artırarak ülke içinde güçlü bir üretim kapasitesi yaratma fırsatına dönüştürmeyi düşünmeyen bir Türkiye için bu tür sorular sormak galiba hatâ...

<http://www.inovasyon.org>

**CBT. 12 Kasım 2005**