

## ULAŞTIRMANIN ÖNEMİ

### Genel Yaklaşım

Günlük yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olarak görülen ulaştırma sistemi; ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir. İnsanlığın dönüm noktalarından biri olarak kabul edilen tekerleğin bulunmasıyla insanlar; sırtta ve hayvanla taşıdığı yükü önce kaldıraçlarla daha sonra da çok basit de olsa bir araca yüklemeyi başarmış, böylece bir noktadan diğer bir noktaya çabuk, kolay ve daha çok taşır hale gelmiştir.

Toplumsal yaşamın evrimi, sanayileşme ve ticaretin gelişmesi ile taşımacılık kavramı da oluşmuştur. Üretimin artması taşımacılık ihtiyacını arttırarak mal ve eşyanın taşınması özel bir ihtisas dalı haline gelmiştir. Zaman kavramının devreye girmesiyle altyapı gereksinimleri ve taşımının türleri de çeşitlenmiştir.

Ulaştırma sektörü; üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve gerektirdiği önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkiler açısından toplumların ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Toplumsal yaşamda modernleşmeye paralel olarak ulaşım hareketliliği artarken, yük ve yolcu taşımacılığında toplumun ekonomik sosyal yapısı, üretim biçimi ve ekonomik çıkarlar kendine özgü bir ulaştırma türünü de ortaya çıkarmaktadır.

Ulaşımın amacı; insanlar ve eşyayı en kısa sürede daha ucuz ve emniyetli bir şekilde taşımaktır. Devletin temel görevi ise; ekonomik ve toplumsal gelişmelerin yarattığı ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini yaratan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşım sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir.

Ulaşım sistem ve olanakları bir bütün olarak bir kent veya ülkenin genel yapısını etkilemekle kalmaz, aynı zamanda o kent veya ülkede uygulanan ekonomik, sosyal ve kültürel dinamikleri de etkiler. Günden güne artan, yük ve yolcu yoğunlukları gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatiflerini ve sistemlerini de devreye sokmuştur. Geline bu süreçte ulaşım sistemlerinin çevreye, topluma ve sanayileşmeye olan yararlarının yanı sıra her geçen gün insanları rahatsız eden çevre ve ortam olumsuzluklarına yenileri eklenmektedir.

Her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern, en gelişmiş taşıma araçlarına sahip olmak, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak, ekonomik kalkınmanın ve refahın göstergesidir.

### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır. Ulaştırma kendi başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan taşıma, doğru planlama, yeterli altyapı, hızlı ve güvenli taşımacılıkla diğer sektörlerle avantajlar sağlayarak bu sektörleri olumlu yönden etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaştırma kamusal bir hizmettir. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmamaktadır. Ulaştırma hizmeti, diğer sektörler kendisine ihtiyaç duyduğu kadar bu hizmeti üretmek ve/veya sunmak durumundadır.

Bu sektördeki teknolojik gelişmeleri dikkatle izleyerek; mevcut tesis ve araçların, rehabilitasyon ve modernizasyon kapsamında çağdaş hizmet verebilir hale getirilmesi, yeni kurulacak tesis ve altyapıların kısa, orta ve uzun vadede değerlendirilip en son teknoloji ile hatta mümkünse geleceğin teknolojisi ile realize ve organize edilmesi büyük önem taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle; bütün ihtiyaçlar, kaynaklar ve ilişkiler bir planlama çerçevesinde değerlendirilmek durumundadır. Çünkü bir ulaşım sisteminden beklenen; en iyi biçimde hizmet sunarken ülkeye en ucuza mal olmasıdır. Yani ulaşım sistemlerini dar anlamıyla yalnızca kâr ölçütüyle değil, enerji savurganlığı, dışa bağımlılığı, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren ekonomik-sosyal ölçeği ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu açıdan ulaşım gereksinimlerini;

- İnsan, araç ve eşyanın; hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli ve çevre problemi yaratmadan hareketi ve
- Yöntem ve planlaması unsurlarıyla, planlamak gerekmektedir.

Ancak tam da bu noktada ulaşım türlerini çeşitlendirerek kullanmak; ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin göstergesi olarak görüldüğü gibi, bu türlerin bazılarının gereğinden öte özendirilmesini çıkar ilişkilerinin sembolü olarak da değerlendirmek gerekir. Zaman zaman bir ülkede ulaşım türlerinden birinin diğerine göre öncelikli olmasının nedeni; o ülkenin ulaşım ihtiyaçları ve yapılan ulaşım planlamasının bir sonucu olarak değil, uluslararası sermaye ve emperyalist ülkelerin istem ve taleplerine uygun uygulama yapılmasından kaynaklanmaktadır. Bu gerçek, ülkemiz uygulamalarında da açıkça görülmektedir.

## **SÖMÜRGEÇİLİK KISKACINDAKİ OSMANLI DÖNEMİ**

Kendi gücü ve inisiyatifi ile demir yollarını kuramayan Osmanlı İmparatorluğunun, endüstri devrimini başlatacak altyapıyı oluşturamadığı bilinmektedir.

Avrupa'nın sömürgeci devletleri tarafından Osmanlı İmparatorluğu ve Cumhuriyetin ilk yılları dahil olmak üzere en iyi ulaşım türü olarak demir yollarının seçilmesi önemlidir. Ancak imparatorluk döneminde demir yolu yapımının seçilmesi ülkenin ekonomik ve sosyal ihtiyaçlarının belirlenmesi için yapılan bir planlamaya göre değil, özellikle Avrupa sermayesinin istem ve taleplerine göre yapılmıştır.

Bütün dünyada 19. yüzyılın en önemli taşıma aracı demir yolları olmuştur. Demir yolları; gelişmiş ülkelerde sanayileşme süreci içinde makina, kömür, demir ve çelik gibi temel ürünlerin egemen olması ile önem kazanmıştır. Demir yollarının bu tür hacimli ve yoğun yükleri en ucuz bir şekilde taşıyabilmesi ve aynı zamanda taşımaya yönelik talepler itibarıyla bu ve diğer sektörlerin gelişmesine katkıda bulunabilmesi ile o dönemde demir yolu yapımında atılım yapılmıştır.

Demir yolu yapımında uzmanlaşmış Batılı ülkeler teknoloji satabilmek için her yolu denemişlerdir. Çünkü bu ülkeler tarımsal ürünlerini, yeraltı ve yer üstü zenginliklerini demir yollarıyla limanlara oradan da ülkelerine taşımak, kendi ülkelerinin mamul mallarını ise, kısa sürede yoğun ve ekonomik olarak taşımak için demir yollarına ihtiyaç duymuşlardır.

Osmanlı İmparatorluğunda demir yolu serüveni Büyük Britanya İmparatorluğunun demir yolu devrimini tamamlayarak Bağdat-Basra üzerinden Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine uzanan yolu güvencede tutma çabalarıyla başlamıştır.

İngiliz İmparatorluğunun Arap yarım adası üzerinde hegemonyasını perçinlemek için Anadolu yarım adasından geçerek açık denizlere açılması bu nedenle olmazsa olmazı bir koşuldur. Bu durum, İngiliz sermayedarlarının Osmanlı üzerinde baskı kurmalarına neden olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğunda demir yolu girişimi bu noktadan sonra uzunca bir süre İngiliz girişimcilerinin planlarına bağlı olarak, Akdeniz'den başlayıp (Hindistan'a doğru) Bağdat üzerinden Basra Körfezine uzanacak bir demir yolu tasarımı olarak gündeme gelmiştir. Daha önce zaman zaman bu demir yolu tasarımı ve projeleri imparatorlukta gündeme gelmesine rağmen çeşitli nedenlerden dolayı gerçekleşme olanağı bulamamıştır.

1851 yılında, İngiliz sermayesinin yönetip yönlendirdiği Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlamak amacıyla Kahire-İskenderiye demir yolunun yapımı gerçekleştirilmiştir. Başta İngilizler olmak üzere Avrupa sermayesi ve

girişimcilerinin bütün amacı; Batı sermayesi ve şirketlerine iş ve işletme güvencesi sağlamak amacıyla bütün engellerin ortadan kaldırılması ve yine bu çabalara eş zamanlı olarak Osmanlı İmparatorluğunu ekonomi-borç kiskacına alacak demir yolu projeleridir.

Osmanlı İmparatorluğunun “imtiyaz”ını verdiği İskenderiye-Kahire hattı, Köstence-Çernovada ve Varna-Rusçuk hatları Anadolu toprakları dışında kalmaktaydı. Bu demir yollarından sonra Anadolu toprakları üzerinde ilk “imtiyaz” hakkı yine İngilizlere verilecek olan İzmir-Aydın demir yolu hattıdır. İzmir’den başlayarak Hindistan’a uzanacak olan bu hattın çalışmaları bir taraftan devam ederken yine İngiliz sermayesine İzmir-Kasaba (Turgutlu) hattının yapımı verilmiştir.

İzmir-Aydın, İzmir-Buca demir yolu hatları büyük imtiyazlar karşılığı 1856 yılında İngiliz şirketlerine verilmiş ve 1866 yılında işletmeye açılmıştır. O dönemde İngiliz kolonisinin önde gelen isimlerinden Wittal şöyle diyordu: *“İlk adım demir yollarını yapmak olmalıdır. Bu demir yolları İngilizler tarafından yapılacak, İngilizler tarafından işletilecek ve İngilizlerin malı olacak. Çok kârlı olacaklar ve şimdiye kadar tarıma açılmamış bölgeleri çok verimli yapacaklardır.”* Böylelikle Osmanlı devletinin sömürgeleştirilmesinde önemli adımlar atılmıştır.

Demir yollarının ateşli savunucusu olan Almanlar da; kurulacak demir yolu hattıyla Basra Körfezine kadar uzanacak Mersin-İskenderun-Basra Demiryolu Hattı ile el değmemiş bakir topraklara, yeraltı zenginlikleri ve tarım ürünlerine sahip olmayı hedeflemiştir. 1888’de Almanlarla yapılan anlaşma sonucu km başına 15.000 frank kâr garantisi verilmiş ve bu paranın ödenmesi için demir yollarının geçeceği sancakların aşar vergisi yabancılara bırakılmıştır. Bu çerçevede Anadolu’da 24 sancağın aşar vergisi, km tazminatlarının ödenebilmesi için yabancılara teslim edilmişti.

Yapılan anlaşma çerçevesinde; demir yolunun geçeceği devlete ait toprakların mülkiyeti imtiyaz sahiplerine bedelsiz olarak verilecek, bina yapılacak topraklara kira ödenmeyecek, kum, çakıl ve taş ocakları bedelsiz kullanılacak, keresteler devletin ormanlarından kesilecek, demir yolu hattının geçtiği arazinin her iki tarafındaki 20 km genişliğindeki sahada her türlü yeraltı maden arama çalışmaları yapılabilecek, arkeolojik kazı çalışmaları yapılarak eserler yurt dışına çıkarılabilecektir. Berlin-Bağdat-Basra Hattı olarak da bilinen bu hattın uzunluğu 3773 km’dir. Osmanlı İmparatorluğu bu hat için 1911 yılına kadar Almanlara, 4.080.000 altın lirayı km tazminatı olarak ödemiştir.

Bu arada Batıdan alınan borçların ödenmemesi üzerine yabancı ülkeler 1881 yılında Düyun-u Umumiye idaresini kurarak Osmanlı idaresinin gelirlerine el koyma olanağına da kavuştular. 1910 yılında Düyun-u Umumiye’nin yurt dışına aktardığı para devlet bütçesinin % 24,3’ü idi. Söz konusu Osmanlı borçlarının ödemesi 1950’li yıllarda tamamlanmıştır.

## CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ

### Türkiye Demir Ağlarla Örülüyor

Osmanlı İmparatorluğundan devralınan ve yabancı şirketlerin imtiyazında bulunan demir yolunun 3714 km'si ana hat, 845 km'si tali hat olmak üzere toplam 4559 km'lik hat Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirilmiştir.

1932 yılında 1. Beş Yıllık Sanayi Planında ve özellikle 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planında Türkiye gerek yolcu ulaşımı sorununu çözmek ve gerekse oluşumuna ağırlık verdiği demir-çelik, kömür ve makina gibi temel sanayi mamullerinin hacimli ve yoğun yüklerini demir yolları ile en ucuz biçimde taşıma amacıyla bilinçli bir demir yolu politikası izlemiştir. Demir yolu taşımacılığı, aynı zamanda talep yaratan özelliği ve söz konusu sektörlerin gelişmesine katkıda bulunduğu için Cumhuriyetin ilk döneminde bir seferberlik atmosferinde hızla gerçekleştirilmiştir.

#### CUMHURİYET DÖNEMİNDE ONAR YILLIK DÖNEMLER İTİBARIYLA DEMİRYOLU HAT YAPIMI

DÖNEMLER	TOPLAM/KM
1923-1930	1.451
1931-1940	2.626
1941-1950	566
1951-1960	348
1961-1970	339
1971-1980	373
1981-1990	103

**Not:** İltisak hakları hariçtir.

#### OSMANLI DÖNEMİ DAHİL DEMİRYOLU HAT YAPIMI

DÖNEMLER	TOPLAM KM.
Osmanlı İmparatorluğundan Devir Alınan Ana ve Tali Hat Uzunluğu	4.559
1923-1931	6.011
1940	8.637
1950	9.204
2001	10.940

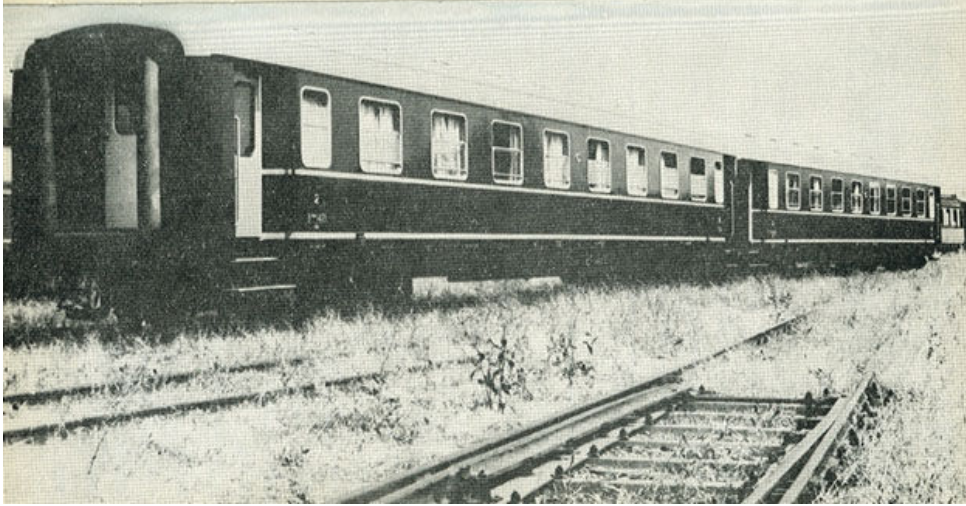
### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

Tablodan da görüleceği üzere; mevcut demir yollarımızın % 42'si Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km olmak üzere toplam 4465 km demir yolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 34,5 km demir yolu inşa edilebilmiştir.

Daha sonraki yıllarda tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme sürecinin ekonomiye egemen olması ve tüketim malları üretimi ve tüketiminin yaygınlaştığını görmekteyiz. 1950'li yıllara kadar toplam 9204 km demir yolu hattı yapımı gerçekleştirilmiştir.

2008 yılı itibarıyla ise toplam demir yolu hattı uzunluğu 11 bin km'dir.

1923–1950 yılları arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi karşılaştırıldığında demir yolu inşası konusunda yaklaşık yarım asırdır neredeyse doğru düzgün ray döşenmediği görülmektedir.



## **1950'DEN GÜNÜMÜZE DURUM**

### **1950 Sonrası Dönem: ABD Yönlendirmesi ile Demiryollarındaki Hızlı Atılım Duruyor**

1950'li yıllarda ABD'nin büyük desteği ile Türkiye ulaştırma sisteminde bir "zihniyet değişikliği"ne gidilerek kara yolu ulaştırma alt sistemi geliştirilmiştir. 1950'li yıllardan sonra özellikle ABD'nin mali desteği ve politika önerileri ile ulaşım sistemlerinin planlanmasında ve öncelikli tercihin belirlenmesinde, ulusal çıkarlarımızla örtüşmeyen ve tümüyle kara yolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda, demir yolu yapımı durma noktasına gelmiştir.

Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demir yolu ve deniz yolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının % 49,9'u kara yolu, % 42,2'si demir yolu, % 7,5'i deniz yolu ve % 0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise % 55,1'i demir yolu, % 27,8'i deniz yolu, % 17,1'i de kara yolu ile yapılmaktaydı. Karayolları bu aşamada, 14.000 km'si bozuk ve bakıma muhtaç olmak üzere 18.365 km uzunlukta bir ağdan ibarettir.

Ancak 1950'li yıllarda, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte, stratejik yol yapım konusu önem kazanmıştır. Marshall planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demir yolları bir kenara atılarak, kara yollarına yatırım yapılması öngörülmüştür. Başlangıçta demir yollarının Avrupa'nın en ileri teknolojisine sahip Almanlar tarafından, kara yollarının ise zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip Amerikalılar tarafından ve Türkiye'nin öncelikleri göz ardı edilerek kendi öncelikleri ve askeri amaçlarına göre planlamanın yapılması dikkat çekicidir.

2. Dünya savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin kara yolu ulaşımı olduğunu çok net ifade etmişler ve Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelleri bu politikanın başını çekmişlerdir.

O tarihlerde Amerika Karayolları Genel Müdür Yardımcısı Hiltz, bir Amerikan Yol Heyeti ile Türkiye'ye gelerek bir rapor hazırlar. Bu raporunda; "Kamyonla yük taşıma işinde Amerikan girişimcilerinden mutlaka yararlanın" önerisinde bulunur. Yine aynı raporda Hiltz deniz yollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye'ye verilecek kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması da gündemdedir ve Hiltz bu fabrikanın da kurulmasını istemez.

### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

İşte böylece Türkiye'nin ulaştırma politikası ABD'nin emrine girmiş ve politika değişikliği ile birlikte, idari alandaki politikalar da değişmeye başlamıştır. 1934 yılında çıkarılan yasayla “Şimendifer istasyonlarını ve limanlarını birbirine bağlamak, Şimendifer hatlarını besleyecek yollar tertip etmek” göreviyle kurulan “Şose ve Köprüler Reisliği” Ulaştırma Bakanlığından ayrılır ve 1950 yılında Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü kurulur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün önceliğı NATO “savunma ittifakı” gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmak ve buna öncelik vermektir. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu hat; Sovyetler Birliğı'ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır.

1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişiklikler sonucu kara yolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. 1950–1970 yılları arası kara yolu yapımının altın çağı olmuştur. Demir yolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen kara yolu altyapı yatırımlarının daha cazip olması gibi gerekçeler; Marshall yardımları; 1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayinin tetikleme vb. etkenler sonucunda kara yolu yük ve yolcu taşımacılığında diğere taşıma türlerine göre ve kara yolu taşımacılığı lehine dengesiz artışlar oluşmuştur. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarının en büyük paylarını kara yolları yatırımları almıştır.

1980 yılından itibaren kara yolu yatırımlarının genel bütçe içerisindeki payı düşmesine rağmen, kara yolu yük ve yolcu taşımacılığında artışlar hız kesmemiştir.

Bu durum aşağıdaki tablolardan izlenebilmektedir.

#### **1950'Lİ YILLARDA YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DURUM**

	<b>YÜK</b>	<b>YOLCU</b>
Demiryolu	% 78	% 42
Karayolu	% 19	% 49
Denizyolu	% 5	% 8
Havayolu	% 0	% 1

1960 yılında ise bu oranlar tersine dönmeye başlamıştır.

#### **1960 YILINDA YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DURUM**

	<b>YÜK</b>	<b>YOLCU</b>
Demiryolu	% 24	% 48
Karayolu	% 73	% 38
Denizyolu	% 14	% 2
Havayolu	% 0	% 1

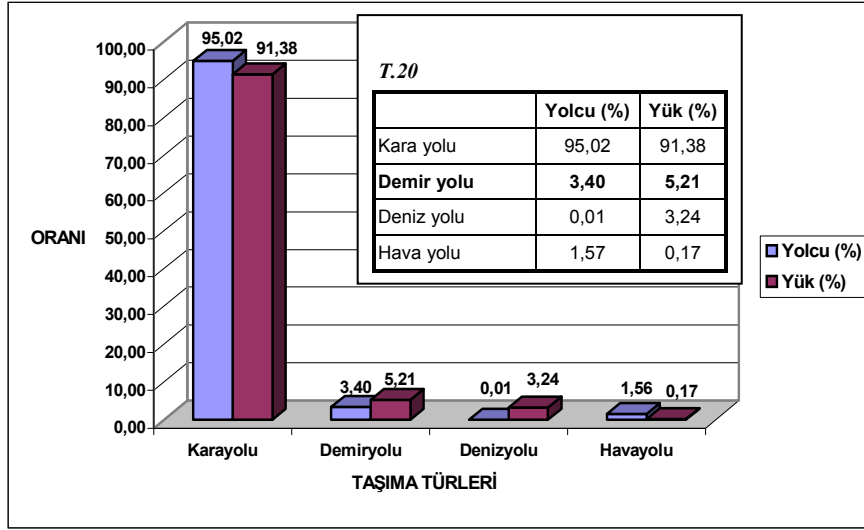


DİE İstatistiklerine göre 1980 yılında taşıma oranları yolcuda % 94,0, yükte % 73,6 iken 2002 yılında bu oran yolcuda % 95,4'e, yükte % 91,9'a yükselmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü ulaşım verilerine göre 2005'te ülkemizdeki yük taşımacılığının % 91,38'i kara yolu, % 3,24'ü deniz yolu, % 5,21'i demir yolu, % 0,17'si hava yolu; yolcu taşımacılığının % 95,02'si kara yolu, % 0,01'i deniz yolu, % 3,40'ı demir yolu, % 1,57'si hava yolu aracılığıyla yapılmaktadır.

TÜİK verilerinde ise ana taşıma türlerine göre son durum şöyledir:

**YURT İÇİ ŞEHİRLER ARASI YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI (2005)**



Bu veriler ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın kara yolu üzerine yıkıldığını göstermektedir.

**Kalkınma Planlarında Durum**

Ulaşım politikalarında yukarıda özetlenen olumsuz duruma nasıl gelindiğini, Kalkınma Planlarında ulaşım sorununun ele alınışından da izleyebiliriz.

1963 yılında Planlama dönemi başlamış, bugüne kadar 9. Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ından itibaren 4. Kalkınma Plan'ına kadar ulaşım ile ilgili ciddi bir planlama öngörüsü bulunmayıp ulaşım sektöründe yalnızca genel hedeflere ilişkin tespitler yer almıştır. 4. Kalkınma Planı döneminde ulaşım ve planlamasına ilişkin belirlemeler olmakla beraber bir "Ulaşım Ana Planı" hazırlanmasına ilişkin herhangi bir gereklilik hissedilmemiştir.

### *Ulaşımda Demiryolu Gerçeği*

1960'lar ülkemiz ekonomisinde kazanımların kaybedilmemesi ve yeni kazanımların elde edilmesi için kalkınma planlamasına başladığı yıllardır. 1963–1967 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde; ulaşımla ilgili ana ilkeler bölümünde şu değerlendirmeler yapılmaktadır:

*“Demiryollarımızın yapım tekniği eski tekniğe dayanmaktadır. Yol boylarında ileri işletmeciliğin gerektirdiği düzeltmeler yapılmamıştır. Demiryolları bundan böyle yurdumuzun şartlarına uygun standart ve teknikte yapılacaktır. Uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demir yolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanacaktır. Ayrıca taşıma sistemleri arasında mallara göre de ayırım yapılacaktır.”* Bu ifadeler, Cumhuriyetin ilk dönemleri sonrasında ulaşım sistemleri arasında dengeli ve ülke şartlarının gerektirdiği planlamanın yapılmadığı, uygulanan politikaların tek yönlü bir ulaşım türünü ön plana çıkardığına işaret etmektedir.

Özellikle 4. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ında; (1979–1983) *“Demir yolu iç hatlar yolcu taşımasının yılda ortalama % 14,3 artarak dönem sonunda 2 katına yükseltilmesi, iç hatlar yük taşımasının ise yılda ortalama % 20,1 artırılması hedef alınmıştır. Demiryollarının özellikle sanayi'e dönük artan talebi yerinde ve zamanında karşılayabilmesi için bu alandaki yatırımlara yeniden düzenleme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilecektir”* denilmektedir.

4. Plan metinlerinde yer almamasına rağmen bu plan dönemi sonunda 10 yıllık bir “Ulaşım Ana Planı”(1983–1993) hazırlanarak 1983 yılında uygulamaya konulmuş ve 3 yılda bir plan hedeflerinin revize edilmesi öngörülmüştür. Uygulamaya konulan “Ulaştırma Ana Planı” hedefleri, 1986 yılında yenilenmesi gerekirken yenilenmemiş ve 1993 yılında terk edilerek uygulamadan kaldırılmıştır. Ulaşım ile ilgili yatırım programları ve uygulamalar hazırlanıp uygulanırken de bu plan dikkate alınmamıştır. Kısacası Ulaştırma Ana Planında tespit edilen ilke ve politikalar öneriden öteye geçememiştir.

**1983–1993 “ULAŞTIRMA ANA PLANI”NDA ULAŞIM SİSTEMLERİNDE  
HEDEFLENEN PAYLAR**

SİSTEMLER	1983	1993
Denizyolları	% 16	% 32
Demiryolları	% 10	% 27
Boru Hatları	% 1.5	% 4.5
Karayolları	% 72	% 36

Tablodan görüldüğü gibi ulaştırma alt sistemleri içerisinde kara yolu ulaşımının payının düşmesi bir yana yıllar itibarıyla giderek yükselmiş, demir yolları ise giderek gerilemiştir. “Ulaşım Ana Planı” hedefleri arasında kara yolu taşımacılığı payının % 70'lere çekilmesi var iken planın uygulamadan kaldırıldığı yıllarda; kara yolu yük taşımacılığı % 92,5'e, yolcu taşımacılığı da % 94,8'e (1995 yılı verileri) yükselmiştir.

6. ve 7. Dönem Kalkınma Planlarında ulaşım türlerinin geliştirilmesine yönelik hedefler konulmuş ancak, “Ulaşım Ana Planı” gerekliliği ve hazırlanmasına ilişkin bir ifade, planlama metinlerinde yer almamıştır.

Başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları da aşağıda görülmektedir.

**ULAŞTIRMA SEKTÖRÜNDE ALT SİSTEMLER İTİBARIYLA PLANLANAN  
YATIRIMLAR VE GERÇEKLEŞENLERİN TOPLAM İÇİNDEKİ PAYLARI**

	1. BYKP		2. BYKP		3. BYKP		4. BYKP		5. BYKP		6. BYKP		7. BYKP	
	Plan	Gerçek	Plan	Gerçek	Plan	Gerçek	Plan	Gerçek	Plan	Gerçek	Plan	Gerçek	Plan	Gerçek
Karayolu	71.2	71.2	72.7	72.7	52.0	74.6	60.7	74.6	49.2	43.3	78.9	82.7	71	66
Demiryolu	17.5	17.5	18.8	18.8	22.4	13.9	24.6	10.6	21.9	16.0	8.5	7.2	9	7.5
Diğerleri	11.3	11.3	8.5	8.5	25.6	11.4	14.7	14.8	28.9	40.07	12.6	10.1	20	26.5

Tablodan görüldüğü gibi 1 ve 2. Planlar hariç, planlanan yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açığı oluşmuş; 6. Plandan itibaren de planlanan yatırımlar ile gerçekleşen yatırımlarda ciddi bir azalma yaşanmıştır. Oysa bütün Beş Yıllık Kalkınma Planlarında benzer cümlelerle; taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğinin artırılması, taşıma taleplerinin karşılanması, taşıma maliyetlerinin, enerji ve tüketiminin tek enerji türüne bağımlılığın azaltılması, deniz yolu, demir yolu ve

boru hatları taşımacılığına ağırlık verilmesi, ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demir yolu ve limanlara kaydırılması için gerekli olanakların hazırlanacağı belirtilmektedir. Örneğin 7. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ının (1996–2000) ana ilkeler bölümünde; “Demir yolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması mevcut demir yolu sisteminin taşıma taleplerini yeterince karşılayabilmesine imkan vermemektedir. Demiryollarında artan taşıma talebinde gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşulundaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır” denilmektedir.

Yine 7. Beş Yıllık Kalkınma Planında (1996–2000); dökümü yapılan bilim ve teknoloji atılım projesinde “*altyapı sektörlerinde genelde bir ulusal politika eksikliği ve yetki dağınıklığı vardır*” denilerek “*demir yolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kaldığına*” vurgu yapılmaktadır. Bir taraftan saptamalar ve ön görüler plana alınırken diğer taraftan hükümet, TCDD'nin “iyileştirilmesi” ama aslında parçalanarak özelleştirilmesi için, daha sonra değineceğimiz üzere bir Amerikan firmasına rapor hazırlattırma kararını almıştır.

7. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ında özelleştirmenin önünü açan ifadelere rastlamak da mümkündür. Planda; “*Demiryollarında örgütsel yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırma programı tamamlanarak kısa sürede uygulanacaktır*” denilmektedir. Benzer ifadelere 8. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ında da yer verilerek yapılacak sözde “iyileştirme” çalışmasının meşru zeminine hız verilmiştir.

8. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ında, “Amaç ilkeler ve politikalar” bölümünde “*Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacağı*” belirtilmiş, ancak bu yönde bir adım atılmamıştır. Plan dönemi sonunda yurt içi yük taşımacılığında kara yollarının payı 2000 yılında % 89,9'dan 2005 yılında % 91,38 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip deniz yolu yük taşımacılığı daha da azalarak 2005 yılında % 2,8 seviyesine gerilemiştir. Bu Plan döneminde demir yolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuş, yurt içi yolcu taşımalarının % 95,2'si kara yolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışına yük taşımaları deniz yolu ile yolcu taşımaları ise hava yolu ağırlıklı yapılmıştır.

8. Plan döneminde demir yolu yoğunluğu AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'nin hâlâ en az yoğunluğa sahip ve km başına toplam trafik birimi itibarıyla da Türkiye ortalamasının AB ortalaması olan 3,2'nin oldukça altında olduğu görülmektedir.

9. Kalkınma Planı metninde “Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanılacağı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaşım altyapısının oluşturulmasında, sistemin, bütüncül bir yaklaşımla ele alınacağı; yük taşımalarının demir yollarına kaydırılması”ndan ve “demir yolu ve deniz yolunun kara yolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demir yolu ve deniz yolu ile taşınmasının özendirileceği” belirtilmiş, ancak bu belirlemelerin hangi araç, kurum ve bütçe ile yapılacağı belirtilmemiştir.

9. Plan metninde de bir “Ulaştırma Ana Planı”nın yapılmasına ilişkin bir kayıt da yoktur. 9. Kalkınma Plan'ının, İTÜ tarafından hazırlanıp kamuoyuna sunulmayan ve 2005 yılında tamamlandığı belirtilen “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi” üzerine yapılandırıldığı anlaşılmaktadır. Ancak 9. Plan ulaşım hedefleri, 2006–2013 yılları için belirlenmiş ve 2013 yılında demir yolu ana hat uzunluğunun 8257 km'den 9185 km'ye çıkarılacağı, 938 km yeni ana hat ve 1000 km hat yenileme yapılacağı belirtilmiştir. Oysa bu hedefler minimum düzeyleri ifade etmektedir. Yük taşıma hedeflerinin ise 2013 yılına kadar ortalama artış yüzdeleri her yıl için Kara yolunda % 5,6, Demir yolunda % 12, Deniz yolunda % 6,5, Hava yolunda % 5, Boru hattı ile Ham Petrol taşımalarında % 0,2, Doğal gaz taşımalarında ise % 7,9 olarak öngörülmektedir. Bu hedefler irdelendiğinde yolcu taşıma miktarlarında rakamsal öngörüler yoktur ve bu altyapı yatırım hedeflerinin yolcu taşımalarını ne kadar etkileyeceği belli değildir. Ayrıca yük taşımalarında hedeflenen yüzdeler ile taşıma türleri arasındaki dengesizlik nasıl kapatılacaktır, bu da belli değildir. Bu Plan dönemi bitiminde diğer plan dönemleri sonunda benzer durumlar yaşanacağı, işlerin bugüne kadar olduğu/bilindiği üzere seyredeceği anlaşılmaktadır.

9. Planda bazı özelleştirme modellerine ilişkin söylemler yer almakta ve öne çıkarılan “Kamu–özel sektör modeli” de buna hizmet etmektedir. Ayrıca bu sektörde kamu ve özel sektörün yıllara göre yatırımlardaki paylarının dağılımının ne olacağı bilinmemekte ve finansmanla ilgili öngörülerde bulunulmamaktadır. Oysa tüm taşıma türlerine ilişkin altyapı ve işletmeler ile bunların kurumsal yapılarına yönelik rehabilitasyon programının uygulanması

### *Ulaşımın Demiryolu Gerçeği*

ve taşıma güvenliğine yönelik altyapı ve işletme sorunlarının kamucu bir yaklaşımla çözülmesi gerekmektedir.

Bu arada dünyada son dönemde ulaşımın büyük oranda yolcu ve yük taşımacılığının birbirini tamamlayan hızlı, ekonomik ve güvenli taşımaya elverişli Kombine/intermodal/multimodal sistemlerden yararlanan, bu sistemde gerektiğinde kara yolu, demir yolu, deniz yolu, hava yolu boru hatları taşımasının birlikte kullanıldığı, çevreyi gözetken bir anlayışın baskın olması da söz konusu olmuştur. Ancak AB uyum programları ve Türkiye'nin Dünya Bankası ve IMF'ye verdiği taahhütler uyarınca özelleştirme, "yap-işlet-devret", "yap-işlet" ve "kamu-özel sektör ortaklığı" yoluyla kamunun güçsüz kılınp özel sektörün güçlendirilmesi politikaları da söz konusudur ve bu etkenler Türkiye'yi yine bir "ulaşım çıkmazı"na sürüklemiştir.

Diğer yandan şu önemli noktaya da değinmeliyiz. Bütün Beş Yıllık Planlarda ulaşım politikalarındaki mevcut olumsuzluklar;

- İdari düzensizliklere,
- İşletme bozukluklarına,
- Planlama/araştırma yetersizliklerine,
- Yetersiz personele

bağlanmaktadır.

Oysa irdelediğimiz üzere görülmektedir ki, ulaşım ve demir yollarındaki temel açmazlar, yukarıda sayılan etkenlerden çok farklı nedenlere dayanmakta; yukarıdakilerin üçüncüsü hariç, hepsi demagojik birer gerekçelendirme olmaktadır.

### **Son Hükümet Programında Ulaşım**

Son Hükümet Programının "Altyapı ve Ulaşım Bölümü"nde, 7, 8 ve 9. Planların yönelimleriyle uyumlu olarak, "*Mal ve hizmet üretiminin en önemli ön şartı ve girdisi olan altyapı hizmetlerinin rekabetçi piyasada özel sektör tarafından sunumu esas alınacaktır*" denilmektedir. Burada zaten ilk adımları atılmış olan, bütün yollar ve ulaşım türleri ile ulaştırma ve ilgili altyapının özelleştirileceği anlaşılmaktadır. Oysa özelleştirme ve rekabetçi piyasanın istihdam azaltıcı ve hizmetlerde fiyat artışına yol açtığı/açacağı açıktır.

Ayrıca Program kendi içinde çelişmektedir. Bir yandan "*Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanabileceği bir ülke*

*olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmişti. Yurt içinde kara yolu taşımacılığına yüzde 90 düzeyinde bağımlı hale gelen ulaşım sistemimizin bu haliyle sürdürülebilmesi artık mümkün değildir”* denilmektedir ki bu saptama doğrudur.

Fakat diğer yandan, *“Kamu kaynağını daha az, alternatif finans modellerini daha fazla kullanarak, havaalanları ve deniz yapılarında başarıyla uyguladığımız modellerin diğer altyapı projelerine de tatbik edilmesi önceliklerimiz arasında olacaktır”* yaklaşımının “yap–işlet–devret”, “yap–işlet” ve “işletme hakkı devri” vb. modellere davetiye çıkardığı açıktır. Kara, hava, deniz ve demir yolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen ve öngörülen serbestleştirme–özelleştirme ve yalnızca kara yolu ulaşımını güçlendirmeye yönelik politikalar ile *“diğer ulaşım biçimlerine de yatırım yapılması gerektiği”* yaklaşımı arasındaki çelişki çok açık, görünür bir biçimdedir. Bu yaklaşımlarla, yıllardır önerdiğimiz ve Programın da benimser görüldüğü, tüm ulaşım seçeneklerini (kara, deniz, hava, demir yolu ve boru hatları taşımacılığını) değerlendiren “kombine taşımacılığın” (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) başarılması mümkün değildir.

Yine Hükümet Programında, ulaştırma sektöründe yıllar içerisinde *kamu yatırım projelerinin giderek azalması ile beraber özel sektör girişimlerine ağırlık verileceği* belirtilmektedir. 2008 Yılı Yatırım Programında da *“TCDD’nin piyasa şart ve dengelerini gözeten, etkin hizmeti esas alan ve müşteri odaklı bir işletmecilik anlayışına geçmesi”*nden söz edilmektedir. Bütün bu yaklaşımlar, sürdürülen özelleştirme politikalarının bu sektörde daha yaygın bir şekilde uygulanacağını göstermektedir. Oysa dünyada, üstelik özelleştirmenin ilk başladığı ülkelerde, ulaşım sektöründe özellikle ulaşım altyapıları ile işletme yatırımlarında özelleştirmeye karşı daha temkinli bir duruş sergilenmekte, ancak Türkiye bunu görmezden gelmekte ve ders almamaktadır.

## **MEVCUT DURUMA DAİR GENEL DEĞERLENDİRME**

### **Genel Değerlendirme**

1970’li yılların ikinci yarısından itibaren petrol fiyatlarının artması ve çıkan kriz ile birlikte petrole dayalı ulaşım politikalarını uygulayan ülkeler; bu politikalarını gözden geçirmeye ve değişiklikler yapmaya başlamıştır. Özellikle petrol yoksulu ülkeler; petrolden bağımsız ulaşım planlamasına yönelirken petrol zengini ülke ve lobiler ise petrol tüketimine dayalı ulaşım politikalarını teşvik etmeye devam etmişlerdir.

Ülkemiz tam da bu dönemde; petrol tüketimine dayalı ve 1950’li yıllardan beri uyguladığı tek tercihli kara yolu ulaşım politikalarını radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürmesi gerekirken yatırımlarını kara yolu ulaşımına kaydırmaya devam etmiştir.

Diğer yandan Türkiye gibi petrol konusunda dışa bağımlı bir ülkenin kara yolu taşımacılığına ağırlık verilmesini anlamak mümkün değildir. Ulaşım sektöründe yük ve yolcu taşımacılığında demir yolu payının artırılması ve kara yolu ile rekabet edebilmesi için doğru bir planlama ve yatırım planları çalışmaları yapılmamaktadır. Ulaştırma sektörüne ilişkin bir planın olmaması temel sorunlardan biridir. Ulaştırma sisteminin iyileştirilmesi ve modlar arasında dengeli bir dağılım sağlama yönünde bir adım olarak görülen ve daha önce değindiğimiz 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı uygulansa idi, 1980 yılına göre 1993 yılında deniz yollarımızın ulaşımdaki payı % 16’dan % 32’ye, demir yollarımızın ulaşımdaki payı % 10’dan % 27’ye çıkarılacak, kara yollarının ulaşım sistemimizdeki payı ise % 72’den % 32’ye çekilmiş olacaktı.

Anılan planda, demir yolu taşımalarının o gün için ön görülemeyen nedenlerle tasarlananın gerisinde kalması durumunda nelerin yapılması gerektiğine vurgu yapılarak “*Aksi takdirde, ulaştırma sektörünün diğer sektörlerin gelişmesine dar boğaz teşkil etmemesi, taleplerin karşılanması hedefi askıda kalacaktır*” denilmiştir. Bu, demir yollarında bugün gelinen dar boğazı vurgulaması açısından önemli bir saptamadır.

Ancak ne yazık ki bu plan kara yolu yatırım ve işletmesi ile bağlı sanayi ve bağlaşıkt sektörlerden beslenen erk tarafından daha doğmadan boğulmuştur. İşte böylelikle demir yollarımızın ulaşımdaki payı % 1,3’e kadar düşürülmüş, kara yollarının ulaşımdaki payı ise % 98’lere çıkarılmıştır. Çıkarıcı politikaların



aracı haline gelen ulaşım politikaları, gelecekte telafisi mümkün olmayan yaraların açılmasına sebep olmaktadır.

1950 sonrası yarım asırlık süreçte demir yolları ve diğer ulaşım sistemleri cephesinde değişen hiçbir şey olmamıştır. Yanlış ulaştırma politikalarıyla demir yolları ihmal edilmiştir. Bugün demir yollarının ulaştırma sektöründeki kamu yatırımlarından aldığı pay % 6, yolcuda % 2, yükte ise % 4 düzeyine düşmüştür. Kullandığımız teknoloji ve kapasite 1963 yıllarında kullanılan teknolojiyle aynı kalırken, kullanım kapasitesi de giderek küçülmektedir.

Şu anda Kara yolu/Deniz yolu/Demir yolu/Hava yolu entegrasyonlu kombine taşımacılığın tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri söz konusu değildir. Bu zincirin sağlıklı ve verimli çalışmasını sağlayacak elektronik ağ ve işlemleri yeterli değildir. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak bakımından her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, gümrük işlemlerini hızlandırmak için mevzuat müsait değildir. Taşıma sektörünün hem yurt içi hem de uluslararası taşımacılığın entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler hala devam etmektedir.

Ulaşım denince sadece kara yolu ve kara yolunda alınacak önlemler akla gelmekte ve kara yolu ulaşımı tüm ulaşım çeşitlerinin en fonksiyoneli olarak algılanmaktadır. Şu andaki ulaşım politikaları insan ve yük taşımacılığını genellikle kara yolu ile yapmayı öngörmektedir.

Oysa gelişmiş ülkelerden İtalya'da demir yolu hat uzunluğu 16.080 km, İngiltere'de 16.847 km, Fransa'da 31.727 km'dir. Oysaki ülkemiz demir yollarının toplam ana hat uzunluğu 10.984 km'dir. Ülkemizin yüzölçümü ise bu ülkelerin yüzölçümlerinin sırası ile 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır.

Demir yolu taşımacılığında planlama ve yatırımın doğru yapılmaması, ulaşım hizmetlerinde kara yolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türleri arasındaki makası kara yolu taşımacılığı lehine daha da açmaktadır. Kaldı ki yeterli ve çağdaş ulaşım hizmeti olmaksızın sosyal ve ekonomik yaşamı gerektiği gibi sağlıklı, canlı ve dinamik tutmak mümkün değildir.

Mevcut demir yollarının fiziki ve geometrik yapısı da gelişen teknolojiye uyumlu hale getirilememiştir. Sonuçta yüz binlerce insanımızın yaşamını yitirmesi ve sakat kalması, milyonlarca insanın yaralanması ve milyarlarca dolarlık ulusal servetimizin yok olmasının ortamı yaratılmıştır.

Diğer yandan özel otomobillerin hareketini kolaylaştıracak yeni yolların inşa edilmiş olması, raylı sistemlerin devreye sokulmasını veya başlamış olan projelerin bitirilmemesine yol açmıştır. Örneğin; Hanlı-Bostankaya arası 44 km'lik hat 16 yılda bitirilmiş; 10 km'lik İzmit kent içi geçişi 30 yıldır yapılmamış ve en önemlisi 1976 yılında yapımına başlanan ve 1986 yılında bitirilmesi gereken "İstanbul-Ankara Sürat Demir yolu Projesi" 7 yıllık bir çalışma ve 400 milyon dolar masraftan sonra 1983 yılında iptal edilmiş ve onun yerine otoyol yapılmıştır.

Demir yollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını kara yolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demir yolu ve deniz yolu taşımacılığını geriletken ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş de ne yazık ki mümkün olmayacaktır.

Buraya kadar sıralanan gerçekler ulaşım sistemleri arasında bir dengenin kurulması gerektiğini göstermektedir. Bu dengenin kurulmasıyla bir yandan petrol kullanımı ve taşıma maliyetleri düşecek, diğer yandan da ağır taşımaların kara yollarının üst yapısında yarattığı tahribatları azaltacaktır.

Ulaştırma sistemleri arasındaki söz konusu dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda/maliyet yönünden dengeleri bozmamış, kara yolu ulaşımının hızlı gelişmesi kent ve kentler arası yol kapasitelerini, park yeri yetersizliklerini arttırmış, bu sektöre yönelik yatırımlar ve dış ödemeler dengesini bozduğu gibi enflasyonist bir baskı da yaratmıştır.

Bu politikalar devam ettiği sürece; trafik kazalarında azalmalar, çevre kirliliği ile enerji ve zaman kaybının olmaması, ulaşım sistemleri arasında planlanmış, projelendirilmiş sistemlerin kurulması ve koordine edilmesini beklemek hayaldir. Çünkü ulaşım sistemleri birbiriyle rekabet etmeyen tam tersine tüm alt sistemlerin en ekonomik, en uygun ve birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanıldığı bir sistem, bütünsel bir sistem olarak görülmelidir.

### **Demiryolları ve TCDD'nin Üzerinde Oynanan Oyunlar**

Demiryolu işletmeciliği, yatırımdan bakıma, yenilenmeye, eğitime ve yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir planlamayı gerektirmektedir. TCDD'nin yapmakla yükümlü olduğu başlıca işler zamanında tanımlanmıştır.

TCDD'nin demir yollarını, kendisine bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek; tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde demir yolları

taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot dahil, her türlü deniz ve kara taşımacılığı yapmak; çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak ve yaptırmak; görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo ve benzeri tesisler ile yolcu ihtiyaçları için gerekli tesisleri kurup işletmek; yurt içinde ve dışında yapılmakta ve yapılacak olan demir yolu inşaatlarını üstlenmek yükümlülükleri bulunmaktadır. Ancak özellikle 1995'lerden bu yana yapılan, bu kamucu yaklaşımın tasfiyesidir.

Ülkemizde 12 Eylül 1980 sonrası 24 Ocak kararlarının uygulanması ile başlayan kamu hizmetlerinin ticarileştirilmesi, diğer bir ifade ile kamusal sektör ve hizmetlerin tasfiye sürecinin başlaması ile birlikte Ulaştırma Ana Planının sahipsiz kalmasına ve tozlu raflarda yer almasına yol açılmış, sırtımızda onca sorun varken tek yanlı yükümlülükler içeren Gümrük Birliği anlaşması imzalanarak demir yollarını iyileştirmek bir yana BOOZ, ALLEN-HAMİLTON, CANAC, EUROMED vb. kuruluşların hazırladığı raporlar ve AB uyum programları uyarınca gündeme gelen "TCDD'nin yeniden yapılandırılması" programı uyarınca yeni sömürge tipi demir yolu işletmeciliğine kapı aralanmıştır.

Maliye Bakanının "TCDD'nin kendisine faydası yok" demesi, TCDD'nin zayıflatılma isteminin bir kanıtıdır. Zira bütün uygulamalar da bu yöndedir.

Dünya Bankası ve IMF programları doğrultusunda TCDD'nin yeniden yapılanması kurum yapısının parçalanmasına, taşınmazlarının satılmasına, istihdamın azaltılmasına ve teknik yeteneklerinin zayıflatılarak orta ve uzun erimde demir yollarının işbirlikçi yerli sermaye ile uluslararası yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir. Altyapı işlemecilik bölünmesi, kurumsal bölünme, özelleştirme, "toplam kalite yönetimi, müşteri memnuniyeti" gibi piyasa faktörleri, azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek çalışma koşulları, performansla bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, istasyonları kapatma, yolcu trenlerinde azaltmaya başvurma, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması ve son olarak gündeme getirilen Demiryolu Kanunu Tasarısı ile TCDD Kanunu Tasarısı ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 152 yıllık demir yolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesi gerçekleştirilmektedir.

İzlenen bilinçli politikalarla 1959 yılında çalışan sayısı 66.595 iken bu rakam 2000 yılında 47.212'ye, 2003 yılında 39.023'e, 2007'de de 36.000'e düşürülmüştür.

### *Ulaşım da Demiryolu Gerçeği*

Demiryollarımızın % 95'i bugün tek hatlıdır, dolayısıyla gelişmiş ülkelere göre son derece düşük bir standartta kalmıştır; mevcut hatların % 30'u 27 yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının bile üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yetersiz yol bakım ve yenileme çalışmaları da son derece yetersizdir. Yakın tarihte yol bakım ekipleri, personel azaltma politikaları eşliğinde bilinçli olarak birbirleri ile yarıştırlarak teknik ölçütler dışında çalışmaya zorlanmışlardır.

Diğer yandan demir yolu üretim ve teknolojilerini geliştirmeye uygun bir yer altı ve yer üstü zenginliği ülkemizde mevcuttur. Demir cevheri, bu cevheri çeliğe dönüştürecek tesis ve enerji kaynakları, lokomotif ve vagonları yapabilecek fabrika ve tesislerimiz, bunları çalıştırabilecek yerli enerji kaynaklarımızın hepsi ülkemizde mevcuttur. Ancak TCDD fabrika, liman, tesis ve varlıklarının satışı bu birikimi tasfiye etmekte, diğer sektörlerde yapılan özelleştirmelerle birlikte ülkemizin cumhuriyet dönemi birikimleri heder edilmekte, sermaye güçlerine peşkeş çekilmektedir.

Son dönemlerde demir yolu taşımacılığında altyapısı ve yeni hatları oluşturulmaksızın hızlı tren uygulaması ve bakım-yenilenme çalışmalarının yetersizliğinden kaynaklanan tren kazaları, demir yolu altyapısının teknik gerekliliğe uygun hale getirilmeden taşımacılığın yapılması; büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümlere yönelinmesi mevcut sorunları derinleştirmektedir.

## İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU

## DURUMU HATLARIN VE YOLLARIN UZUNLUKLARI (2001–2005)

		2001	2002	2003	2004	2005
		(Km)				
ANAHAİTLAR Mainlines	Elektriksiz - Non electrified	6.778	6.778	6.778	6.693	6.693
	Elektrikli - Electrified	1.479	1.479	1.479	1.564	1.564
	TOPLAM - Total	8.257	8.257	8.257	8.257	8.257
2.3.4.ANAHAİTLAR 2nd,3rd,4th. Mainlines	Elektriksiz - Non electrified	141	141	167	84	84
	Elektrikli - Electrified	273	273	273	356	356
	TOPLAM - Total	414	414	440	440	440
ANAHAİT TOPLAMI Total Mainline	Elektriksiz - Non electrified	6.919	6.919	6.945	6.777	6.777
	Elektrikli - Electrified	1.752	1.752	1.752	1.920	1.920
	TOPLAM - Total	8.671	8.671	8.697	8.697	8.697
DİĞER YOLLAR Subsidiary Lines	Elektriksiz - Non electrified	1.899	1.907	1.917	1.902	1.871
	Elektrikli - Electrified	370	370	370	385	416
	TOPLAM - Total	2.269	2.277	2.287	2.287	2.287
TOPLAM YOLLAR Total Lines	Elektriksiz - Non electrified	8.818	8.826	8.862	8.679	8.648
	Elektrikli - Electrified	2.122	2.122	2.122	2.305	2.336
	TOPLAM - Total	10.940	10.948	10.984	10.984	10.984

Bu tabloda beş yılda yalnızca 44 km yapıldığı ve 1950 yılından sonra yılda ortalama 34,5 km demir yolu inşasının da çok gerisine düştüğü görülmektedir.

**TREN CİNSLERİNE GÖRE YOLCU TAŞIMASI (2001–2005)**

(1000)

	2001	2002	2003	2004	2005
<b>BANLIYÖ - Suburban</b>					
Sirkeci	20.345	18.825	19.652	21.495	21.442
Haydarpaşa	17.056	14.946	14.555	13.792	16.722
Ankara	14.158	14.407	15.088	15.116	14.118
Basmane	87	60	44	70	135
Alsancak	253	215	183	117	78
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>51.899</b>	<b>48.453</b>	<b>49.522</b>	<b>50.590</b>	<b>52.495</b>
<b>ANAHAAT - Mainline</b>					
Mavi Tren - Blue Train	1.044	906	1.158	1.221	1.255
Ekspres - Express	20.338	20.926	23.485	22.241	20.175
Normal Yolcu - Ordinary Passenger	2.777	2.526	2.539	2.464	2.124
Yataklı - Sleeping cars	125	142	160	124	114
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>24.284</b>	<b>24.500</b>	<b>27.342</b>	<b>26.050</b>	<b>23.668</b>
<b>ULUSLARARASI - International</b>	<b>139</b>	<b>135</b>	<b>129</b>	<b>116</b>	<b>143</b>
<b>GENEL TOPLAM - Grand Total</b>	<b>76.322</b>	<b>73.088</b>	<b>76.993</b>	<b>76.756</b>	<b>76.306</b>
<b>ANAHAAT - Mainline</b>					
1. Sınıf - 1 st Class	19.506	19.619	22.177	22.088	20.624
2. Sınıf - 2 nd Class	4.778	4.881	5.165	3.962	3.044
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>24.284</b>	<b>24.500</b>	<b>27.342</b>	<b>26.050</b>	<b>23.668</b>
<b>ULUSLARARASI - International</b>					
1. Sınıf - 1 st Class	21	38	32	39	30
2. Sınıf - 2 nd Class	118	97	97	77	113
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>139</b>	<b>135</b>	<b>129</b>	<b>116</b>	<b>143</b>
1. Sınıf - 1 st Class	19.527	19.657	22.209	22.127	20.654
2. Sınıf - 2 nd Class	4.896	4.978	5.262	4.039	3.157
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>24.423</b>	<b>24.635</b>	<b>27.471</b>	<b>26.166</b>	<b>23.811</b>

Bu tabloda ana hatlarda yolcu taşıma sayılarında aynı seviyede durma ve hatta gerileme yaşandığı görülmektedir.

## DEMİRYOLU İŞLETME KAZALARI (2001–2005)

İŞLETME KAZALARI - Operating accidents	2001	2002	2003	2004	2005
<b>I. KAZA SAYISI- Number of accidents</b>					
Çarpışmalar - Collisions	19	21	21	14	16
Dereymanlar - Derailments	104	71	90	115	88
Geçit çarpışması - Collisions at level crossing	246	189	197	214	194
Trenden düşme - Falling from a train	56	36	59	47	60
Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	195	152	173	147	158
Diğer kazalar - Other accidents	16	9	16	18	6
<b>Toplam kaza sayısı - Total number of accidents</b>	<b>636</b>	<b>478</b>	<b>556</b>	<b>555</b>	<b>522</b>
<b>II. ÖLÜ SAYISI - Number of fatalities</b>					
<b>Yolculardan - Passengers</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	0	0	0	5	0
- Derayman - Derailment	5	1	0	37	0
- Trenden düşme - Falling from a train	6	5	8	4	10
<b>Toplam - Total</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>46</b>	<b>10</b>
<b>Personelden - Railway employees</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	0	1	0	3	0
- Derayman - Derailment	0	0	0	1	0
- Trenden düşme - Falling from a train	0	2	1	0	0
<b>Toplam - Total</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>
<b>Diğer şahıslardan - Other persons</b>					
- Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	105	77	99	91	100
- Geçit çarpışmaları - At level crossings	49	43	54	77	43
<b>Toplam - Total</b>	<b>154</b>	<b>120</b>	<b>153</b>	<b>168</b>	<b>143</b>
<b>Toplam ölü sayısı - Total number of fatalities</b>	<b>165</b>	<b>129</b>	<b>162</b>	<b>218</b>	<b>153</b>
<b>III. YARALI SAYISI - Number of casualties</b>					
<b>Yolculardan - Passengers</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	17	2	4	81	7
- Derayman - Derailment	57	18	3	84	0
- Trenden düşme - Falling from a train	49	28	50	41	44
<b>Toplam - Total</b>	<b>123</b>	<b>48</b>	<b>57</b>	<b>206</b>	<b>51</b>
<b>Personelden - Railway employees</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	5	21	16	11	6
- Derayman - Derailment	1	2	0	0	0
- Trenden düşme - Falling from a train	2	1	3	2	1
<b>Toplam - Total</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>7</b>
<b>Diğer şahıslardan - Other persons</b>					
- Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	91	79	68	57	59
- Geçit çarpışmaları - At level crossings	163	175	155	191	156
<b>Toplam - Total</b>	<b>254</b>	<b>254</b>	<b>223</b>	<b>248</b>	<b>215</b>
<b>Toplam yaralı sayısı - Total number of casualties</b>	<b>385</b>	<b>326</b>	<b>299</b>	<b>467</b>	<b>273</b>

Bu tabloda, Türkiye'deki demir yollarının sorunlu olmasına karşın, kara yollarına göre demir yolu kazalarının yol açtığı sayısal azlık dikkati çekmektedir. Zira yalnızca 2005 yılı örnekleme yaparsak; demir yollarında 522 kaza olurken kara yollarında 621.183 kaza olmuş; demir yolu kazalarında 143 kişi, kara yollarındaki kazalarda ise 4525 kişi ölmüş; demir yolu kazalarında 273 kişi yaralanırken kara yolu kazalarında 154.094 kişi yaralanmıştır.

**TÜRKİYEDE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YOLCU TAŞIMALARI (1983-2004)**

( Milyon-Million )

YILLAR Years	KARAYOLU Road		DEMİRYOLU Railway		DENİZYOLU Maritime		HAVAYOLU Air Transport		GENEL TOPLAM Grand Total
	Yolcu-km Passenger-km	%	Yolcu-km Passenger-km	%	Yolcu-km Passenger-km	%	Yolcu-km Passenger-km	%	
1983	83.690	96	3.024	3,5	121	0,1	713	0,8	87.548
1984	87.539	95	3.489	3,8	120	0,1	864	0,9	92.012
1985	91.566	95	3.555	3,7	131	0,1	718	0,7	95.970
1986	93.587	96	3.248	3,3	139	0,1	785	0,8	97.759
1987	112.034	96	3.343	2,9	157	0,1	945	0,8	116.479
1988	128.202	96	3.802	2,9	186	0,1	991	0,7	133.181
1989	133.833	96	3.681	2,7	171	0,1	1.079	0,8	138.764
1990	134.991	97	3.479	2,5	127	0,1	1.208	0,9	139.805
1991	131.029	97	3.200	2,4	92	0,1	845	0,6	135.166
1992	142.173	97	3.456	2,4	58	0,04	1.138	0,8	146.825
1993	146.029	96	4.102	2,7	53	0,03	1.721	1,1	151.905
1994	140.743	96	3.941	2,7	47	0,03	2.268	1,5	146.999
1995	155.202	96	3.700	2,3	61	0,04	2.666	1,6	161.629
1996	167.871	97	3.215	1,8	58	0,03	2.754	1,6	173.898
1997	180.967	96	3.662	2,0	49	0,03	3.007	1,6	187.685
1998	186.159	96	3.972	2,1	54	0,03	3.243	1,7	193.428
1999	175.236	96	4.263	2,3	34	0,02	3.349	1,8	182.882
2000	185.681	96	4.240	2,2	30	0,02	3.555	1,8	193.506
2001	168.211	96	4.213	2,4	31	0,02	2.859	1,6	175.314
2002	163.327	96	3.939	2,3	21	0,01	2.706	1,6	169.993
2003	164.311	96	4.583	2,7	22	0,01	2.752	1,6	171.668
2004	174.312	96	3.855	2,1	-	-	3.223	1,8	181.370

Bu tabloda zaten çok düşük olan demir yolu yolcu taşıma oranının yine gerilemeye tabi olduğu görülmektedir.



## TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YÜK TAŞIMALARI (1983-2004)

YILLAR Years	KARAYOLU ROAD		DEMİRYOLU Railway		DENİZYOLU Maritime		HAVAYOLU Air Transport		BORUHATTI - Pipeline				GENEL TOPLAM Grand Total
	Ton-km Tonne-km	%	Ton-km Tonne-km	%	Ton-km Tonne-km	%	Ton-km Tonne-km	%	Petrol Oil	Doğalgaz Natural Gas	Toplam/Total Ton-km	%	
1983	42.189	49,1	6.124	7,1	2.934	3,4	57	0,1	34.591	1	34.592	40,3	85.896
1984	43.878	43,4	7.532	7,4	7.719	7,6	63	0,1	41.918	3	41.921	41,5	101.113
1985	45.634	42,9	7.747	7,3	4.504	4,2	59	0,1	48.463	6	48.469	45,5	106.413
1986	54.018	47,0	7.219	6,3	4.682	4,1	64	0,1	48.791	40	48.831	42,5	114.814
1987	58.832	44,7	7.259	5,5	4.541	3,5	79	0,1	60.845	26	60.871	46,3	131.582
1988	65.459	40,2	8.006	4,9	9.454	5,8	88	0,1	79.744	9	79.753	49,0	162.760
1989	68.239	40,8	7.571	4,5	7.152	4,3	95	0,1	84.200	17	84.217	50,3	167.274
1990	65.710	51,0	7.915	6,1	7.234	5,6	107	0,1	47.812	21	47.833	37,1	128.799
1991	61.969	81,7	7.995	10,5	2.780	3,7	76	0,1	3.056	20	3.076	4,1	75.896
1992	67.704	83,8	8.246	10,2	1.756	2,2	102	0,1	2.994	19	3.013	3,7	80.821
1993	97.843	88,6	8.410	7,6	901	0,8	152	0,1	3.082	22	3.104	2,8	110.410
1994	95.020	88,6	8.215	7,7	587	0,5	198	0,2	3.229	22	3.251	3,0	107.271
1995	112.515	90,2	8.516	6,8	276	0,2	231	0,2	3.193	26	3.219	2,6	124.757
1996	135.781	91,2	8.914	6,0	-	-	240	0,2	3.988	34	4.022	2,7	148.957
1997	139.789	81,9	9.614	5,6	-	-	263	0,2	21.031	33	21.064	12,3	170.730
1998	152.210	75,8	8.376	4,2	-	-	274	0,1	39.711	102	39.813	19,8	200.673
1999	150.974	71,4	8.237	3,9	8.200	3,9	286	0,1	43.477	132	43.609	20,6	211.306
2000	161.552	73,1	9.761	4,4	7.900	3,6	310	0,1	41.319	113	41.432	18,8	220.955
2001	151.421	75,2	7.486	3,7	8.100	4,0	285	0,1	33.925	44	33.969	16,9	201.261
2002	150.912	79,9	7.169	3,8	5.738	3,0	275	0,1	24.690	43	24.733	13,1	188.827
2003	152.163	85,9	8.615	4,9	5.400	3,0	276	0,2	10.609	61	10.670	6,0	177.124
2004	156.853	92,9	9.334	5,5	-	-	321	0,2	2.317	73	2.390	1,4	168.898

Bu tabloda, demir yolu yük taşımacılığındaki 1980 sonrasında süren düşüş ve kara yolu yük taşımacılığında yaşanan fahiş yükseliş görülmektedir.

ÜLKELERE VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YOLCU TAŞIMALARI (Yolcu-Km) (2003)

ÜLKE ve KODU Country and Code	(Milyar-Billion)						
	DEMİRYOLU Railway	%	OTOMOBİL Passenger Car	%	OTOBÜS Bus	%	TOPLAM Total
TÜRKİYE-Turkey	4,5	2,7	84,5	50,1	79,8	47,3	168,8
İNGİLTERE-England	41,1	5,4	677,0	88,5	47,0	6,1	765,1
LÜKSEMBURG-Luxembourg	0,3	4,1	6,0	82,2	1,0	13,7	7,3
YUNANİSTAN-Greece	1,6	1,8	64,0	72,6	22,5	25,5	88,1
İRLANDA-Ireland	1,6	5,0	24,0	74,8	6,5	20,2	32,1
PORTEKİZ-Portugal	3,3	3,0	97,0	87,5	10,5	9,5	110,8
ALMANYA-Germany	69,6	7,0	854,1	86,2	67,5	6,8	991,2
DANİMARKA-Denmark	5,4	7,2	61,0	80,9	9,0	11,9	75,4
İTALYA-Italy	46,4	5,4	711,0	83,2	97,6	11,4	855,0
HOLLANDA-Netherlands	13,9	8,3	146,1	87,3	7,4	4,4	167,4
İSPANYA-Spain	20,6	5,0	346,0	83,2	49,3	11,9	415,9
BELÇİKA-Belgium	8,3	6,3	109,9	83,3	13,7	10,4	131,9
FRANSA-France	72,9	8,5	738,6	86,5	42,7	5,0	854,2
İSVİÇRE-Switzerland	12,8	12,6	85,3	84,0	3,4	3,3	101,5
NORVEÇ-Norway	2,2	3,9	50,5	89,1	4,0	7,1	56,7
AVUSTURYA-Austria	8,3	8,0	81,3	77,9	14,8	14,2	104,4
İSVEÇ-Sweden	6,6	5,8	96,3	84,9	10,5	9,3	113,4
FINLANDIYA-Finland	3,3	4,7	59,6	84,4	7,7	10,9	70,6
ÇEK CUMH.-Czech Republic	6,5	7,7	68,6	81,2	9,4	11,1	84,5
SLOVAKYA-Slovak Republic	2,3	6,5	25,2	71,4	7,8	22,1	35,3
MACARİSTAN-Hungary	7,5	10,3	46,4	63,9	18,7	25,8	72,6
BULGARİSTAN-Bulgaria	2,5	16,1	-	-	13,0	83,9	15,5
HİRVATİSTAN-Croatia	1,2	24,5	-	-	3,7	75,5	4,9
ROMANYA-Romania	8,5	47,5	-	-	9,4	52,5	17,9

Bu tabloda, 2003 yılında 24 Avrupa ülkesi arasında milyar Türkiye'nin yolcu-km demir yolu yolcu taşımada % 2,7 ile son sırada yer aldığı görülmektedir.

ÜLKELERE VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YÜK TAŞIMALARI (Ton-Km) (2004)

ÜLKE ve KODU Country and Code	DEMİRYOLU Railway		KARAYOLU Road		İÇ SUYOLU Inland Waterways		PETROL BORUHATTI Oil Pipeline		TOPLAM Total
	%		%		%		%		
TÜRKİYE-Turkey	9,3	156,9	93,1	2,4	-	168,6	1,4	168,6	
İNGİLTERE-England	20,7	154,3	83,0	10,7	0,1	185,9	5,8	185,9	
LÜKSEMBURG-Luxembourg	0,6	0,5	33,3	-	26,7	1,5	-	1,5	
YUNANİSTAN-Greece	0,6	20,5	97,2	-	-	21,1	-	21,1	
İRLANDA-Ireland	0,4	13,2	97,1	-	-	13,6	-	13,6	
PORTEKİZ-Portugal	2,7	17,4	86,6	-	-	20,1	-	20,1	
ALMANYA-Germany	77,6	232,3	59,6	16,2	63,7	389,8	4,2	389,8	
DANİMARKA-Denmark	2,0	10,5	59,0	5,3	-	17,8	29,8	17,8	
İTALYA-Italy	23,8	158,2	81,9	11,0	0,1	193,1	5,7	193,1	
HOLLANDA-Netherlands	4,3	33,9	38,8	6,1	49,3	87,4	7,0	87,4	
İSPANYA-Spain	14,1	155,0	87,4	8,3	0,0	177,4	4,7	177,4	
BELÇİKA-Belgium	8,7	19,4	50,5	1,8	22,1	38,4	4,7	38,4	
FRANSA-France	45,1	179,2	70,8	20,5	3,3	253,2	8,1	253,2	
İSVİÇRE-Switzerland	9,3	-	-	0,2	-	9,5	2,1	9,5	
NORVEÇ-Norway	2,0	14,5	72,9	3,4	-	19,9	17,1	19,9	
AVUSTURYA-Austria	19,0	12,4	30,5	7,6	4,2	40,7	18,7	40,7	
İSVEÇ-Sweden	13,1	32,7	71,4	-	-	45,8	-	45,8	
FİNLANDIYA-Finland	10,1	27,3	72,8	0,1	0,3	37,5	-	37,5	
ÇEK CUMH.-Czech Republic	16,2	16,0	46,4	0,4	1,2	34,5	5,5	34,5	
SLOVAKYA-Slovak Republic	9,7	5,4	34,2	0,7	4,4	15,8	-	15,8	
MACARİSTAN-Hungary	8,7	11,0	45,6	1,9	7,9	24,1	10,4	24,1	
BULGARİSTAN-Bulgaria	5,2	4,6	42,6	0,7	6,5	10,8	2,8	10,8	
HRVATİSTAN-Croatia	2,7	4,4	48,4	0,2	2,2	9,1	19,8	9,1	
ROMANYA-Romania	15,9	14,7	37,2	7,0	17,7	39,5	4,8	39,5	

Bu tabloda, 2004 yılında, Türkiye'nin milyar ton-km yük taşımasında 24 Avrupa ülkesi arasında sondan dördüncü; yüzölçümü ve nüfus büyüklükleri itibarıyla Türkiye'ye en yakın olan İngiltere, Almanya, İtalya, İspanya ve Fransa'dan sonra ise sonuncu sırada yer aldığı görülmektedir.

**ÜLKE YÜZ ÖLÇÜMÜ, NÜFUS, KARAYOLU UZUNLUĞU, PERSONEL SAYISI, HAT UZUNLUĞU (ELEKTRİKSİZ, ELEKTRİKLİ), YOLCU SAYISI, YOLCU/KM, NET TON, TON-KM, TRAFİK, ENERJİ TÜKETİMLERİ (MOTORİN, ELEKTRİK) ÖLÇÜTLERİYLE ULUSLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ (2004)**

ÜLKE ve KODU Country and Code	ÜLKE YÖZÜCÜMÜ Area 1000 Km <sup>2</sup>	NÜFUS Population 10 <sup>6</sup>	KARAYOLU UZUNLUĞU Length of roads 1000 Km	PERSONEL SAYISI Number of Employees	HAT UZUNLUĞU (km) (1)			YOLCU Sayısı Number of Passengers 10 <sup>3</sup>	YOLCUKM Passenger Km 10 <sup>6</sup>	NET TON Tonne 10 <sup>3</sup>	TON-KM Tonne-Km 10 <sup>6</sup>	TRAFİK Traffic 10 <sup>6</sup>	ENERJİ TÜKETİMLERİ		
					ELEKTRİKSİZ Non Electrified	ELEKTRİKLİ Electrified	TOPLAM Total						MOTORİN Diesel Ton 10 <sup>3</sup>	ELEKTRİK Electric Kwh 10 <sup>6</sup>	
															1.
TÜRKİYE	776,0	72,9	428,5	34.384	6.777	1.920	8.697	76.756	5.237	17.708	9.332	14.569	117	255	
İNGİLTERE	245,0	60,1	619,4	20.204	11.256	5.258	16.514	1.051.200	42.025	101.900	20.700	62.725	-	-	
LÜKSEMBURG	3,0	0,5	372,2	3.079	13	262	275	13.685	266	16.826	593	859	-	-	
YUNANİSTAN	132,0	11,1	117,0	8.532	2.366	83	2.449	9.483	1.668	2.959	588	2.256	51	-	
İRLANDA	70,0	4,1	95,7	5.590	1.867	52	1.919	34.550	1.582	2.140	399	1.981	-	-	
PORTEKİZ	92,0	10,6	72,4	9.046	1.477	1.372	2.849	133.454	3.415	11.151	2.675	6.090	31	266	
ALMANYA	357,0	82,5	644,0	225.727	15.382	19.340	34.722	1.690.823	70.011	270.904	77.640	147.651	405	10.376	
DANİMARKA	43,0	5,4	71,6	11.450	1.592	620	2.212	150.542	5.390	7.800	2.030	7.420	76	278	
İTALYA	302,0	58,7	479,7	101.545	4.995	11.241	16.236	555.896	46.757	85.307	23.805	70.562	111	4.535	
HOLLANDA	41,0	16,3	125,8	25.732	747	2.064	2.811	309.785	14.097	27.400	4.331	18.428	12	1.271	
İSPANYA	507,0	43,5	666,3	34.459	6.239	8.156	14.395	589.215	20.224	32.904	14.117	34.341	97	2.243	
BELÇİKA	31,0	10,5	149,7	39.432	586	2.950	3.536	178.421	8.676	69.940	8.725	17.401	36	1.399	
FRANSA	532,0	60,7	891,2	171.134	14.601	14.645	29.246	931.152	75.074	117.415	45.121	120.195	223	7.995	
İSVİÇRE	41,0	7,4	71,2	28.271	-	3.381	3.381	273.385	12.869	57.940	9.313	22.182	11	2.090	
NORVEÇ	324,0	4,6	91,9	6.987	1.559	2.518	4.077	46.466	2.390	20.815	2.092	4.482	7	371	
AVUSTURYA	84,0	8,2	133,7	46.243	2.221	3.545	5.766	191.999	8.375	91.256	19.040	27.415	1	1.930	
İSVEÇ	450,0	9,0	214,5	12.248	2.251	7.644	9.895	34.700	5.100	-	13.120	18.220	15	609	
FINLANDIYA	339,0	5,2	78,2	10.880	3.122	2.619	5.741	60.134	3.352	42.700	10.105	13.457	41	566	
ÇEK CUMH	79,0	10,2	127,7	73.825	6.529	2.982	9.511	178.819	6.533	86.816	16.214	22.747	79	1.164	
SLOVAKYA	49,0	5,4	42,9	39.082	2.104	1.556	3.660	50.268	2.227	49.756	9.675	11.902	35	601	
MACARİSTAN	93,0	10,1	158,7	52.199	5.103	2.628	7.731	125.868	7.380	49.735	8.713	16.093	60	768	
BULGARİSTAN	111,0	7,7	102,0	33.198	1.405	2.854	4.259	38.283	2.628	20.387	5.212	7.840	28	408	
HİRVATİSTAN	57,0	4,4	28,5	14.759	1.742	984	2.726	36.747	1.213	13.707	2.733	3.546	29	161	
ROMANYA	239	21,6	198,8	66.226	6.915	3.929	10.844	98.675	8.633	67.580	15.767	24.409	118	952	

Bu tabloda, Türkiye'nin 24 Avrupa ülkesi arasında;

- Ülke yüz ölçümü açısından en büyük ülke,
- Nüfusta ikinci en büyük ülke,
- Kara yolu uzunluğunda altıncı,
- Demir yolu personeli sayısında onuncu, ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında sonuncu sırada,
- Demir yolu hat uzunluğunda onuncu ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu sırada,
- Yolcu sayısında 15, ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yolcu-km'de on dördüncü, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en fazla olan 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yük taşımada net ton ölçeğinde on dokuzuncu, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Ton-km ölçekli yük taşımada on üçüncü, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Demir yolu trafiğinde on üçüncü, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Enerji tüketimi sınıflamasında, motorin tüketiminde (tüketimi tespit edilen 20 ülke arasında) üçüncü,
- Elektrik enerjisi tüketiminde (tüketimi tespit edilen 20 ülke arasında) on dokuzuncu

olduğu görülmektedir.

**1000 KM<sup>2</sup>YE DÜŞEN KARAYOLU, 1000 KM<sup>2</sup>YE DÜŞEN DEMİRYOLU, 1 KM DEMİRYOLUNA DÜŞEN KARAYOLU, 10.000 NÜFUSA DÜŞEN KARAYOLU, 10.000 NÜFUSA DÜŞEN DEMİRYOLU, NÜFUSUN DEMİRYOLU İLE SEYAHAT SIKLIĞI, PERSONEL VERİMLİLİĞİ, ELEKTRİKLİ HAT YÜZDESİ, HAT UZUNLUĞUNA DÜŞEN PERSONEL SAYISI, HAT VERİMLİLİĞİ, ÇEKEN ARAÇ BAŞINA DÜŞEN TRAFİK ÖLÇÜTLERİYLE ULUSLARARASI KARŞILAŞTIRMALAR**

ÜLKE ve KODU Country and Code	1.000 KM <sup>2</sup> 'ye DÜŞEN KARAYOLU Road per 1000 Km <sup>2</sup> (km)	1.000 KM <sup>2</sup> 'ye DÜŞEN DEMİRYOLU Railway per 1000 Km <sup>2</sup> (km)	1 KM DEMİY. DÜŞEN KARAYOLU Road per railway Km (Km)	10.000 NÜFUSA DÜŞEN KARAYOLU Road per 10000 person (km)	10.000 NÜFUSA DÜŞEN DEMİRYOLU Railway per 10000 person (km)	NÜFUSUN DEMİRYOLU SEYAHAT SIKLIĞI Travelling frequency of people by railway	PERSONEL VERİMLİLİĞİ Staff Utilization		ELEKTRİKLİ HAT %sı %of electrified lines	HAT UZUNLU- DÜŞEN PERSONEL SAYISI Staff per length of lines		HAT VERİMLİLİĞİ Line Utilization		ÇEKEN ARAÇ BAŞINA DÜŞEN TRAFİK Traffic per train stock 10 <sup>6</sup>	
							PERSONEL BAŞINA HATON KM Grossman-Km per Staff 10 <sup>6</sup>	PERSONEL BAŞINA TRAFİK Km per Staff		HAT BAŞINA DÜŞEN TRAFİK per line 10 <sup>6</sup>	HAT BAŞINA DÜŞEN TRAFİK per line 10 <sup>3</sup>				
TÜRKİYE TR	552,2	11,2	49,3	58,8	1,2	1,1	423,7	708,8	1.334,1	22,1	4,0	1.675,2	2.802,3	5.274,6	19,8
İNGİLTERE GB	2.528,2	67,4	37,5	103,1	2,7	17,5	3.104,6	-	-	31,8	1,2	3.798,3	-	-	17,9
LÜKSEMBURG LU	124.066,7	91,7	1.353,5	7.444,0	5,5	27,4	279,0	718,1	2.328,7	95,3	11,2	3.123,6	8.040,0	26.072,7	8,4
YUNANISTAN GR	886,4	18,6	47,8	105,4	2,2	0,9	264,4	-	-	3,4	3,5	921,2	-	-	8,4
İRLANDA IE	1.367,1	27,4	49,9	233,4	4,7	8,4	354,4	-	-	2,7	2,9	1.032,3	-	-	7,4
PORTEKİZ PT	787,0	31,0	25,4	68,3	2,7	12,6	673,2	-	-	48,2	3,2	2.137,6	-	-	13,2
ALMANYA DE	1.803,9	97,3	18,5	78,1	4,2	20,5	642,7	1.654,8	3.967,8	55,7	6,6	4.252,4	10.948,4	26.251,9	11,1
DANİMARCA DK	1.665,1	51,4	32,4	132,6	4,1	27,9	648,0	-	4.931,8	28,0	5,2	3.354,4	-	25.528,5	16,2
İTALYA IT	1.588,4	53,8	29,5	81,7	2,8	9,5	694,9	894,6	3.272,2	69,2	6,3	4.346,0	5.595,3	20.465,6	14,4
HOLLANDA NL	3.068,3	68,6	44,8	77,2	1,7	19,0	715,6	-	-	73,4	9,2	6.555,7	-	-	8,8
İSPANYA ES	1.314,2	28,4	46,3	153,2	3,3	13,5	996,6	1.637,6	5.767,5	56,7	2,4	2.385,6	3.920,2	13.806,4	17,8
BELÇKA BE	4.829,0	114,1	42,3	142,6	3,4	17,0	441,3	1.203,1	2.585,9	83,4	11,2	4.921,1	13.416,9	28.837,4	11,4
FRANSA FR	1.614,5	53,0	30,5	146,8	4,8	15,3	702,3	1.568,5	3.048,5	50,1	5,9	4.109,8	9.178,2	17.838,4	16,8
İSVİÇRE CH	1.736,6	82,5	-	96,2	4,6	36,9	784,6	-	-	-	-	-	-	-	10,1
NORVEÇ NO	283,6	12,6	22,5	199,8	8,9	10,1	-	-	-	61,8	1,7	-	-	-	-
AVUSTURYA AT	1.591,7	68,6	23,2	163,0	7,0	23,4	592,8	1.546,5	3.018,0	61,5	8,0	4.754,6	12.403,1	24.204,0	17,0
İSVEÇ SE	476,7	22,0	21,7	238,3	11,0	3,9	1.487,6	2.338,6	6.745,1	77,3	1,2	1.841,3	2.894,7	8.349,1	29,3
FİNLANDIYA FI	230,7	16,9	13,6	150,4	11,0	11,6	1.236,9	2.798,8	4.475,1	45,6	1,9	2.344,0	5.304,1	8.480,9	18,3
ÇEK CUMH. CZ	1.616,5	120,4	13,4	125,2	9,3	17,5	308,1	687,4	2.011,5	31,4	7,8	2.391,7	5.335,3	15.613,4	7,0
SLOVAKYA SK	875,5	74,7	11,7	79,4	6,8	9,3	304,5	660,1	1.198,6	42,5	10,7	3.251,9	7.048,9	12.798,4	8,9
MACARISTAN HU	1.706,5	83,1	20,5	157,1	7,7	12,5	308,3	632,6	1.990,8	34,0	6,8	2.081,6	4.271,5	13.442,0	12,1
BULGARISTAN BG	918,9	38,4	23,9	132,5	5,5	5,0	236,2	496,3	1.058,3	67,0	7,8	1.840,8	3.868,3	8.249,6	11,9
BİRLEŞİK KRALLIK UK	500,0	47,8	10,5	64,8	6,2	8,4	267,4	551,5	1.770,6	36,1	5,4	1.447,5	2.986,1	9.586,6	10,2
ROMANYA RO	831,8	45,4	18,3	92,0	5,9	4,6	368,4	766,8	1.427,8	36,2	6,1	2.250,1	4.682,9	8.719,8	12,1

Bu tabloda, Türkiye'nin 24 Avrupa ülkesi arasında;

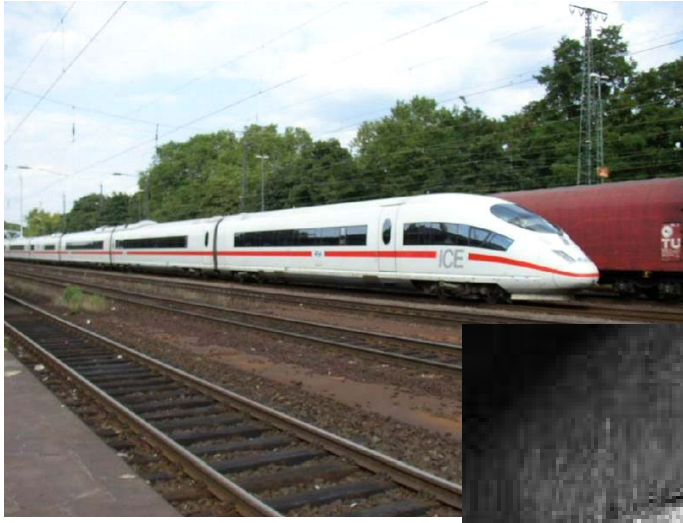
- Km<sup>2</sup> ye düşen kara yolunda on dokuzuncu,
- Km<sup>2</sup> ye düşen demir yolunda sonuncu,
- 1 km demir yoluna düşen kara yolunda yirminci,
- 10.000 nüfusa düşen kara yolunda sonuncu,
- 10.000 nüfusa düşen demir yolunda sonuncu,
- Nüfusun demir yolu ile seyahat sıklığında yirmi üçüncü,
- Personel başına trafikte on beşinci,
- Personel başına hamton km'de (tespit edilebilen 16 ülke arasında) altıncı,
- Personel başına tren km'de (tespit edilebilen 17 ülke arasında) sonuncu,
- Elektrikli demir yolu hat yüzdesinde yirmi birinci,
- Hat uzunluğuna düşen personel sayısında (tespit edilebilen 23 ülke arasında) on yedinci,
- Hat verimliliği ölçütünde, hat başına düşen trafikte (tespit edilebilen 22 ülke arasında) sonuncu,
- Hat başına düşen hamton'da (tespit edilebilen 16 ülke arasında) sonuncu,
- Hat başına düşen trende (tespit edilebilen 16 ülke arasında) sonuncu,
- Çeken araç başına düşen trafikte (tespit edilebilen 22 ülke arasında) ikinci olduğu görülmektedir.

## **“SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİ”NDEN “HIZLANDIRILMIŞ TREN”E**

Bildiğimiz gibi 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 41 kişi ölmüş, 81 kişi de yaralanmıştı.

Bu olay üzerine gerek “hızlandırılmış tren”, gerekse “demir yolu politikaları” kamuoyu nezdinde daha çok ilgi çekip tartışılır olmuştur.

Konuyla ilgili ülkemizin en önemli uzmanı Aydın EREL, bu trajediden hareketle, “raylı sistemler konusunda ülkemizde yaşanan bazı üzücü durumları” şöyle örneklemektedir:



- *“TCDD, UIC (Uluslararası Demiryolları Birliği) üyesidir, yıllardır bu kurumun 3 yabancı dildeki araştırma yayınları gelmektedir. Bunlar kimse tarafından okunmadığı gibi, yer kalmadığında kağıt fabrikasına gönderilmektedir.*



- 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı için demir yollarımızın “Hat Kapasitesi” bir daire başkanı tarafından yanlışlıkla (!) 2 kat fazla hesaplanmıştır.
- Son yıllarda TCDD Yönetim Kurulu’ndaki deneyimli demiryolcu sayısı, siyasi atamalar nedeniyle sıfıra yaklaşmaktadır.
- 2004 yılında, –bazı yetkililerin kişisel hırsları nedeniyle– İstanbul-Ankara eski demir yolu hattında hızlar arttırılmış, uyarılara rağmen 41 kişinin ölümüyle sonuçlanan kaza önlenememiştir.
- Yapılmakta olan Ankara–İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu’nun müşavirleri arasında “Ben demir yolunun ‘D’ sinden anlamam’ diyen şirketler vardır.”

Gerçekte konunun ele alınışı, önce son derece gerekli bir proje olarak, sonrasında ise böyle gayri ciddi bir zeminde gelişmiştir.

Ankara ve İstanbul’un en hızlı bir şekilde birbirine bağlanması 1975’ten bu yana 33 yıldır Türkiye’nin gündemindedir. Ancak bu bir türlü gerçekleştirilememiş ve bir başarısızlık olarak siyasal iktidarların hanesine yazılmıştır.

1975 yılında “Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi” adıyla gündeme gelen ve ünlü Ayaş Tünelini de içeren bu projeye ilişkin ana plan, ANAP tarafından rafa kaldırılmıştır.

Bu proje tam bir yap–boz tahtasına döndürülmüş, projenin bazı etapları ikmal edilmiş, bazı etapları ise tasfiye edilmiştir.

“Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi”nin tasfiye süreci ile “Ankara–İstanbul Rehabilitasyon Projesi” gündeme gelmiş ancak bu proje de “Ankara–İstanbul Hızlı Tren Projesi”ne dönüştürülmüştür. Böylece “rehabilitasyon/iyileştirme”den çıkarak doğrudan “hızlandırılmış tren uygulaması”na geçiş yaşanmıştır. Öyle ki 2003 yılı Aralık ayında iki haftalık bir sürede Ankara–İstanbul hattının bütününün bakım ve yol yenileme çalışmalarının yapılacağı öngörülmüştür. Bu arada ilgili bilim insanı ve uzmanların uyarıları sürekli kulak arkası edilmiştir.

Bu süreçte, milyarlarca avroluk yatırım kararları alınırken önce 7,5 saat olarak gösterilen seyir süresi 6,5 saat olarak belirlenmiş; sonra da “hızlandırılmış tren” ile 5,5 saate düşürülmüştür.

“Hızlandırılmış tren”in hızı önceleri 160 km/saat öngörülmüşken, 1999 yılında 200 km/saate, 05.05.2005 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile de 250 km/saate çıkarılmıştır. Ancak bu hız artırımlarının yüzeysel bakımdan öteye, yol ve raylara ilişkin ciddi bir şekilde tasarım, zemin ve altyapı yenilemesini

gerektirdiği ihmal edilmiştir. Şu andaki kurguda da 300 km hız amaçlanmaktadır. Oysa uzmanların belirttiğine göre hiçbir ülke bu düzeyde hızlarla başlamamıştır. Kısacası ülkemiz hızlı trene hazır değildir, mevcut hatlar hızlı treni kaldıramayacaktır.

22 Temmuz 2004 tarihinde gerçekleşen kaza/facia da bu tür ihmaller üzerine gündeme gelmiştir.

Gerek Pamukova faciası öncesi gerekse sonrasındaki en önemli sorunların başında bir “proje bütünlüğü” olmaması, aşırı parçalı uygulamalara yönelmesi gelmektedir. Uygulama projesi olmaksızın çıkılan ihaleler, yol inşaat çalışmaları sürerken ve kaynak sorunları çözülmeksizin, revize projeleri olmaksızın yapılan hız artırımları, plansızlık ve proje bütünlüğü olmamasının sonucunda sürekli olarak artan proje maliyetleri, iptal edilen ihaleler, unutulmuş ve geciktirilen işler, sıkça değiştirilen fizibilite etütleri, sonu gelmez revize çalışmaları, konuyla ilgili sorunların başında gelmektedir.

Bu arada doğal olarak gündeme gelen “sürat artırım projeleri” ve bu bağlamdaki “hızlı tren; çok farklı olan yeni bir “hızlandırılmış tren” yönelimiyle, “imaj rantı” uğruna tasfiye edilmiştir.

Şu an bu proje için gereksinilen para 3,5 milyar avrodur, üstelik bu nihai maliyet de değildir ve bu kaynak yoktur. Kaynaklar esasen kara yolları yatırımlarına yöneltilmektedir.

Diğer yandan Japonya’da 1964 yılında hizmete giren ve 7000 km hattı bulunan Şinkansen dışında maliyetini karşılayan hızlı trenin dünyada bulunmadığı uzmanlar tarafından dile getirilmektedir. Bu başarıyı tutturmuş Japonya’nın bile hızlı demir yolu sorununu tamamen çözemediği gözetilmemektedir.

Genel olarak demir yollarında ve özel olarak da hızlı tren uygulamasında alt yapı üst yapıdan çok daha önemlidir. Ancak bu sorun ülkemizde çözümlenmemiştir. “Yol–taşıt–hareket koşulları” bütünlüğü ve gerekli yüksek standartlı yeni hatlar sağlanmamıştır. Zira mevcut hatların altyapısı, hızlı trenin bir depreme benzer tarzda yaratacağı olağan dışı titreşimlerle hızlı trenlerin dengesini bozacaktır. Mevcut hatların altyapı sorunlarıyla hızlı tren arasında ciddi bir rezonans sorunu bulunmaktadır. Hızlı trende öncelikli olarak önemli olan ray değil, altyapı kaynaklı bu rezonans sorunudur.

Şu an programa alınmış olan “Ankara merkez olmak üzere İstanbul–Ankara–Sivas, Ankara–Afyonkarahisar–İzmir, Ankara–Konya ve Bursa bağlantısından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanması”dır.

Diğer yandan “hızlandırılmış tren” ile yalnızca yolcu taşımacılığı amaçlanmaktadır. Bu yaklaşım, demir yollarının birleşik taşımacılık esprisine bir darbe indirerek konuyu yalnızca bir “vitrin” sorununa indirgemekte, yük taşımacılığı gözetilmemektedir.

“Hızlı/hızlandırılmış tren” arayışları bu ortamda, birçok zafiyetin ortasında ölü doğum niteliğindedir. Pamukova faciası bunun yalnızca bir ilk göstergesidir.

Bir dizi başka temel unsur yanında mevcut durumunda “hızlandırılmış tren” birçok yanlış ile malul kılınmıştır:

- Proje, makro ulaştırma projeleri ile entegre edilmeden yürütülmektedir. Aynı şekilde Boğaz Tüp Geçit–Marmaray projesi ile de entegre edilmemiştir.
- Mevcut proje ile: Son derece gerekli olan ve kamuoyunda Ankara–İstanbul Rehabilitasyon Projesi olarak bilinen “Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi” tasfiye edilmiştir.
- Mevcut güzergâhtan daha kısa olan Ayaş tüneli inşaatı da bu arada atıl bırakılmıştır.
- Türkiye, tamamlanmayan, başarılmayan, atıl bırakılan proje maliyetlerinin faturasını ödemeye mahkûm kılınmıştır. Mevcut projenin de astarı yüzünden pahalıya gelmiştir/gelecektir.
- Hız km/saatlerinde altyapı unsuru gözetilmeksizin birbirleriyle ve proje bütünlüğü olmayan uyumsuz km/saat artırımları yapılmıştır.
- Hattın hangi hıza göre projelendirildiği ve inşa edildiği, hat üzerindeki maksimum ve minimum hızlar ile işletme hızı belirsizleştirilerek, “imaj oyunları”na açık bir durum yaratılmıştır.
- İhaleyi alan firmanın tatbikat projeleri hazırlama yükümlülüğü yerine getirilmeden inşaat başlanmıştır.
- Hattın tamamlanması durumunda bu hat üzerinde yük taşımacılığı yapılamayacak bir durum yaratılmıştır. Bu yük taşımacılığının önemli oranda tasfiyesi anlamına gelecektir.
- Hattın tamamlanması durumunda Ankara–İstanbul yolcu taşımalarının % 80’inin hızlı trenle gerçekleştirilmesi gerekecektir. Bu mevcut yolcu taşımacılığının tasfiyesi anlamına gelecektir.
- Demir yolu ulaşımı, öngörülen hattaki ön ücretlendirmenin 30 avro olarak belirlenmesiyle (ki piyasa koşullarında bu düzeyi çok aşacaktır) ekonomik olmaktan ve halkın çoğunluğunun kullanımından çıkarılmış olacaktır.

### *Ulaşım da Demiryolu Gerçeği*

- Gerekli olan yüksek standartlı özel yeni hat yapımından kaçınılmıştır.
- Özel olarak bu trenle ilgili sürücü ve bakım elemanlarına yönelik eğitim çalışmaları tamamlanmamıştır.
- Ülkemizin bilimsel, mesleki birikimi ile uluslararası deneyimler devre dışı bırakılmıştır.
- Mevcut eksiklikleri ile proje, büyük oranda başarısızlığa mahkûmdur. Popüler siyasetteki amacı olan “imaj” unsurunun altında kalacaktır.

Oysa ulaştırma sistemlerine yapılacak yatırımlar makro planlamaları gereksinir. Ancak bugün, Odamızın, ilgili sendikalar ile bilim insanları, üniversitelerin yıllardır dile getirdikleri gibi bir “Ulaşım Ana Planı”nın bulunmaması temel bir eksiklik oluşturmaktadır.

Bu koşullarda “hızlandırılmış tren” uygulamasını Odamız sakıncalı bulmakta ve kaygı ile izlemektedir. Odamız “sürat demir yolu” kapsamlı “hızlı treni” bugün için uygun bulmakta, mevcut projeyi ise yolcu ve yük taşımacılığında yaratacağı gerileme ve hatta tasfiye boyutu, dolayısıyla da demir yollarının tasfiyesinde üstlendiği rol ve yeni hatlara dayandırılmaması ve altyapı eksikliği itibarıyla doğru bulmamaktadır. Şu an gündemde bulunan “hızlı/hızlandırılmış” trenin “imaj” uğruna gündeme getirilmesi, proje bütünlüğü olmaması, altyapı çalışmalarının eksikliği ve bilimsel-teknik uyarıları dışlayan bir uygulama olması söz konusudur. Bu durumun güçlendirilmesi gereken demir yolu ulaşımına prestij kaybı yanı sıra ekonomik kayıplara yol açması da kesin gibi görünmektedir.

## **DOĞRU BİR DEMİRYOLU POLİTİKASININ BAZI UNSURLARI**

Demiryolu ulaşımı; hat kapasitesi, arazi işgali, yapım maliyeti, kullanım ömrü, enerji tüketimi, petrole bağlı olmaması, çevre dostu olmasının yanında en güvenli ulaşım aracı olarak önem taşımakta ve bu nedenle 19 ve 20. yüzyıllarda kanıtlanmış öneminin yanı sıra 21. yüzyılın taşıma sistemi olarak kabul edilmektedir.

Bugün dünyada; kent içi ve kent dışı taşımacılığın birbiriyle uyumlaştırıldığı, deniz yolu, hava yolu, kara yolu, demir yolu ve boru hatları ile yapılan taşımacılığın birlikte değerlendirildiği, taşımacılıkta oluşan taleplerin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ve öncelikle toplu taşımacılığı birincil kılan ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir. Ülkemizde ise yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan yatırım politikaları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

Nitekim Avrupa Konseyinin Aralık 1994 yılında Essen de yaptığı toplantıda onayladığı öncelikli ulaşım projeleri için toplam 91 milyar ECU (112 milyar dolar) tutarındaki yatırımın % 80'i demir yolu yatırımı, % 9'u kara yolu-demir yolu bağlantılarına, proje toplam tutarının ancak % 11'i yeni kara yolu yapımına ayrılmıştır. Bu rakamlar şu anlama gelmektedir; Avrupa Birliği kara yolu taşımacılığına alternatif yöntemlerin geliştirilmesini hedeflemiştir. Demir yolu altyapı teknolojileri sürekli yenilenerek hızlı tren sistemleri kurulmuş ve demir yolları diğer ulaşım sistemleri ile (özellikle hava yolu) rekabet eder hale gelmiştir. 112 milyar dolarlık bu proje; görüleceği üzere Avrupa yüksek-hız tren şebekesinin omurgasını oluşturacak şekilde hazırlamıştır.

Bizde ise durum tam tersinedir. Ulaştırma politikalarında Kombine ve Toplu Taşımacılık ve demir yolu ile deniz yoluna ağırlık tanınması öncelikli merkezi politikalar olması gerekirken, uygulanan ulaşım politikaları ile kara yolu taşımacılığı ana ulaşım sektörü haline gelmiştir.

### **Enerjinin Verimli Kullanımında Demiryollarının Avantajı**

Ulaşım ve demir yolu politikalarının enerji verimliliği ile de doğrudan bağlı bulunmaktadır.

Ülkemiz dışarıdan aldığı petrole çok büyük paralar ödemektedir. Toplam enerji tüketiminde ulaştırmanın önemi büyüktür. Özellikle endüstrileşme sürecinde olan ekonomilerde enerji ve ulaşımın ucuz ve kolay sağlanması

### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

hedeflenmektedir. Taşımacılıkta da esas olan; belirli bir yükü, belirli bir mesafeye belli koşullarda ama en az enerjiyi tüketerek taşımaktır.

Diğer yandan kara yolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının % 82'sini tüketmesine karşın demir yollarının enerji tüketimindeki payı % 2'dir. Yalnızca bu veri bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demir yolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

Bugün için elektrik enerjisinden faydalanarak ulaşım yapılabilecek tek sistem demir yolu sistemidir. Ülkemizde yapılan en büyük yanlışlıklardan biri; demir yolu ulaşım sisteminin 1970'li yıllarda dizelizasyona geçirilmesi olmuştur. Oysa buharlı çekimden doğrudan elektrikli çekime geçiş mümkün iken Türkiye, elektrifikasyona harcaacağı kaynağın birkaç mislini dizelizasyon özelliği nedeniyle akaryakıt, yedek parça, tamir ve bakım giderleri ile eğitim ve atölye giderleri için harcamıştır. Oysa ülkemiz demir yollarında kullanılacak elektrik enerjisini kendisi üretip satmaktadır.

#### **ULAŞIM MODLARI DAĞILIMI (%)**

	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
Yolcu Taşımacılığı	95	3,4	0,1	1,5
Yük Taşımacılığı	91	5,2	3,2	1,5

Bu verilerle birlikte, aşağıdaki söz konusu ulaşım modları için verilen birim enerji tüketim değerlerinin de değerlendirilmesi gerekmektedir.

#### **BİRİM NAKLİYAT BAŞINA ENERJİ TÜKETİMLERİ**

		Yolcu Taşımacılığı (kcal/ kişi-km)	Yük Taşımacılığı (kcal/ ton-km)
Karayolu	Otomobil	567	-
	Otobüs	155	-
	Kamyon	-	921
Demiryolu		48	61
Denizyolu		20	25
Havayolu		100	-

Bu tablolarda verilen değerlere bakıldığında çok önemli iki sonuç ortaya çıkmaktadır:

Kara yolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığındaki birim enerji tüketimleri diğer ulaşım alternatiflerine göre çok daha yüksektir. Dolayısıyla, ulaşım sektöründeki enerji yoğunluğunun düşürülmesi, enerji verimliliğinin artırılması ve emisyonun azaltılmasına yönelik çalışmaların başında özellikle demir yolu ve deniz yolu ulaşımının yaygınlaştırılması gerektiği açıkça görülmektedir.

AB ülkeleriyle karşılaştırıldığında da, ülkemizdeki kara yolu taşımacılığının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının son derece yüksek olduğu ortaya çıkmaktadır.

Bugün AB dış ticaretinin % 90'ı deniz yolu, iç ticaretinin de % 90'ı demir yolu ile yapılmaktadır. Aynı şekilde ABD'de yük taşımacılığının % 40 olması da çok düşündürücüdür. Bunlar çok önemli göstergelerdir.

Diğer yandan büyümeye bağlı olarak yatırım ihtiyaçları göz önüne alındığında, saatte tek yönde 60.000 yolcu taşımak için 12 şeritli otoyol gerekirken, aynı miktardaki yolcu için çift hatlı bir demir yolu ile taşımak mümkündür. Yukarıda belirtilen talebi karşılayacak otoyolun km maliyeti yaklaşık 30 milyon YTL (24 milyon \$) iken çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demir yolunun maliyeti sadece yaklaşık 5,3 milyon YTL'dir (4 milyon \$).

#### **Demiryollarında Güvenlik Unsurunun Yüksek Olması**

Kara yolu taşımacılığı lehine uygulanan yanlış politikalar; kent içi ve kentler arası ulaşımında yolcu ve yük güvenliği alanlarında ciddi sorunlar yaratmıştır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte, trilyonlarca liralık maddi hasar meydana gelmektedir.

Demir yollarının raya bağlı olması ve iklim koşullarından (kar, don, sis, yağmur vb.) kara yoluna göre daha az etkilenmesi güvenlik, konfor ve rahatlığı artırmaktadır. Ulaştırmanın güvenli olması onun tehlikesiz ve risksiz olması demektir.

Uluslararası Demiryolları Birliği istatistiklerine göre bir milyar yolcu/km başına kazalarda ölen yolcu sayısı demir yolları ve hava yolunda 1 kişi, kara yollarında ise 30 kişidir. Yine Avrupa'da yapılan diğer bir araştırmaya göre; ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demir yollarında 17 iken kara yollarında 140, yaralanma riski de; demir yollarında 41 iken kara yollarında 8500-10.000'dir.

Örnek olarak kara yolu-demir yolu istatistiklerine göre 2003 yılı içinde gerçekleşen demir yolu ve kara yolu kazalarındaki ölüm ve yaralı sayısı karşılaştırılması şöyledir:

AKTİF KAZA DURUMU		PASİF ÖLME/YARALANMA DURUMU	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
556	422.302	162 Ölü	2.818 Ölü
		299 Yaralı	95.314 Yaralı

### Demiryollarının Çevre Kirliliği, Arazi Kullanımı, Maliyetler ve Gürültü Unsurları Açısından Avantajları

Kara yolu araçlarından çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. Demir yollarının arazi ve su kirlenmesindeki payı ise azdır.

Bir elektrikli tren ile 42 km seyahatin sonunda çevreye 1 kg karbondioksit yayılırken, aynı miktarda karbondioksit otobüsle 12 km’de, otomobil ve uçakla ise 7 km’de yayılmaktadır.

Aynı kapasitede taşımacılık için demir yolları kara yolları ve deniz yollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demir yolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre kara yolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Demir yolu yapım maliyeti de kara yoluna göre daha ucuzdur. Otobanın 1 kilometresinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demir yoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

Bu faktörler ülkemizde ulaşım hizmetlerinin belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomiklik kriterleriyle ele alınmadığını göstermektedir. Bu nedenle oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar YTL’yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar YTL’ye ulaşmaktadır.

Yapılan araştırmalarda kara yollarındaki gürültü şiddetinin 72–92 desibel arasında değiştiği tespit edilmiştir. Ağır taşıtlar için bu değer 103 desibele kadar çıkmaktadır.

Hava yollarında bu gürültü şiddeti 103–106 desibeldir. Buna karşı saatte 150 km hızla giden bir trenin gürültüsü 65–75 desibel arasındadır. Japonya, Fransa ve Rusya’da kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel arasında değişmektedir. İnsan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırının en fazla 90 desibel olduğu göz önüne alındığında demir yollarının önemi daha da artmaktadır.



## **DOĞRU BİR DEMİR YOLU POLİTİKASI İÇİN ÖNERİLER**

Güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, ülkenin ekonomik ve sosyal kalkınmasının lokomotifini olan ulaşım türlerinden demir yolu, deniz yolu, hava yolu, kara yolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Kara yolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demir yolu, havayolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef ve amaç olmalıdır.

Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demir yolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir.

Aşağıdaki değerlendirme ve öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Mutlaka ciddi bir “Ulaştırma Ana Planı” yapılmalı, geçmişte yapılan çalışmalar bu amaçla değerlendirilmelidir. Bu planın uzun, orta ve kısa erimli hedefleri ve stratejisi olmalıdır.
- Bu plan kapsamında, Demir yolu, Deniz yolu, Hava yolu ve Kara yolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları; Kara yolu/Deniz yolu/Demir yolu/Hava yolu Entegrasyonlu Kombine Taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık), bir başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesi ekseninde oluşturulmalıdır.
- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demir yolu taşımacılığına verilmelidir. Kara yolu/Deniz yolu/Demir yolu/ Hava yolu entegrasyonlu kombine taşımacılık, bir başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye ve olanaklara sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminallerinin oluşturulması gereklidir. Bunların verimli şekilde kullanılabilmesi ve işlemlerin hızlandırılabilmesi için sektör içinde elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.
- Ulaştırma sektörünün bütünü ve demir yolları altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlarına yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile üçüncü şahıslara devri durdurulmalıdır.

- Gerekli olan altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda “sürat demir yolu” projelerine yönelinmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan “hızlı/hızlandırılmış tren” projeleri mutlaka ve derhal durdurulmalı; bu konuda meslek odaları, sendikalar, uzmanlar, bilim insanları ve üniversitelerin görüş ve uyarıları mutlaka dikkate alınmalıdır.
- Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, Ankara–İstanbul hattı ile Marmaray olarak da anılan Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı ve Boğaz Tüp Geçidi yalnızca raylı sistem projesi olarak sürdürülmelidir. Kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.
- Büyükşehir ve sanayi merkezleri, çağdaş standartlara uygun demir yolları ve mevcut limanlar yoluyla birbirlerine bağlanmalıdır. Edirne’den Doğu illerine dek bir ana eksen oluşturulmalı, Bursa, Antalya, Trabzon bu ana hatta bağlanmalı; diğer yandan Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Zonguldak, Samsun gibi sanayi kentleri birbirlerine bağlanmalıdır. Büyük bir proje olan GAP’ın demir yolu projeksiyonlarına katılması sağlanmalı; Birecik–Nusaybin–Habur, Kurtlan–Irak sınırı, Palu–Diyarbakır projeleri yaşama geçirilip hat yapımına başlanmalıdır.
- “Demir yolu, demir yolcu, yolcu ve yük güvenliği” bir bütün olarak düşünülmelidir.
- Yük ve yolcu taşımacılığında demir yolunun taşıma oranları planlı olarak artırılmalıdır.
- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlayan ulusal bir politika içinde sürdürülmesi esas alınmalıdır.
- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demir yolu ve deniz yolu) öncelik verilmesi, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılması ve ulaşım sektöründeki petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Ulaşım, taşıma ve otomotiv sektörüne ilişkin mevcut yasalar bu esaslar doğrultusunda gözden geçirilmelidir.
- Demir yoluna göre 2 misli, hızlı su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen kara yoluna yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar durdurulmalı, özellikle can ve mal güvenliğini tehdit eden ve “Duble Yol”

denilen standart dışı bölünmüş yollar yatırımları ivedilikle gözden geçirilmeli, ağırlık demir yollarına verilmelidir.

- Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demir yolu hatlarına öncelik verilmeli, bunların süratle çoğaltılması, yenilenmesi ve etkin kullanılmasına yönelik yatırım hamleleri başlatılmalıdır.
- TCDD'nin araç parkı bakımından çok yoksul olduğu, aktif park içinde toplam kapasitenin sadece % 69 oranında faal olarak kullanıldığı görülmektedir. Demir yollarının mevcut durumu ile etkinliğinin artırılması gereklidir. Bu amaçla gerekli yeni yatırım ve iyileştirme çalışmalarına ağırlık verilmelidir.
- TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesine, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir.
- Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Taslakları geri çekilmelidir.
- Uluslararası güçlerin dayatmalarıyla uygulanan "TCDD'nin yeniden yapılandırılması programı"nın yerine kamu, ülke ve toplum çıkarlarını gözeten yeni bir yeniden yapılandırma programı uygulanmalıdır. Bu kapsamda TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi uygulaması terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.
- Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisleri yeniden işlevli kılınmalıdır.
- TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demir yolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır.
- TCDD'nin personel açığı siyasi değil mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; "performansa göre ücret", "toplam kalite yönetimi" vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.
- TCDD'yi nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapılmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, TCDD bünyesindeki kapatılan Meslek Liseleri yeniden açılmalıdır.
- Demir yolu modlardaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalıdır.

### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

- Demir yolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.
- Ulaşımında güvenlik problemlerini azaltmak ve artan trafik talebini daraltmak için kentler arası ulaşım ile kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, kentsel ve kentler arası ulaşımında toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmeli, kentlerde özellikle tramvay ve metro yaygınlaştırılmalıdır.
- Yolculuk alışkanlıklarının değiştirilmesine yönelik programlar hazırlanmalıdır.
- Başta demir cevheri, kömür olmak üzere kamu yüklerinin taşınmasında, uygun yüklerin demir yolu aracılığıyla taşınması benimsenmelidir.
- Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, meslek odaları, bilim insanları ve üniversiteler ile bu konularda faaliyet gösteren meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı ve karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır. Kasıtlı ve yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları mutlaka uygulanmalıdır.

## KAYNAKÇA

1. 2. Ulusal Demiryolu Kongresi, TCDD, Ankara, 15–17 Aralık 1997
2. 9. Ulaştırma Şurası, Demiryolu Ulaştırması Komisyonu Raporu, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, 8–10 Haziran 1998
3. II. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, Mayıs 1999
4. III. Ulaşım ve Trafik Kongresi, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 18–21 Mayıs 2001
5. Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporu Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2008
6. Dünyada ve Türkiye’de Enerji Verimliliği Oda Raporu, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2008
7. 50. Hükümet Programının Ekonomi, Sanayi, KOBİ, Ar-Ge, Enerji, Ulaşım, İş Sağlığı ve Güvenliği Bölümlerinin Değerlendirilmesi Oda Raporu, Makina Mühendisleri Odası, Ankara, 2007
8. 2008 Yılı Programı, Ankara, Ekim 2007
9. 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
10. Ulaştırmada 50. Yıl, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara
11. I., II., III., IV., V., VI., VII., VIII., IX. Beş Yıllık Kalkınma Planları, DPT Yayın ve Temsil Daire Başkanlığı, Ankara
12. Beş Yıllık Kalkınma Planları Özel İhtisas Komisyon Raporları, DPT, Ankara
13. Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 1, 2, 3. Rapor, İTÜ, Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uyg-Ar Merkezi, 2004, 2005
14. DİE ve TÜİK İstatistik Yıllıkları, Ankara
15. T. C. Devlet Demiryolları İstatistik Yılığ 2001–2005, Ankara
16. Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, TÜBİTAK, Ankara, 2003
17. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “A” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–İBM Türkiye/İstanbul, Ankara Şubat 2005
18. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “B” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–İBM Türkiye/İstanbul, Ankara Mart 2005
19. MERDOL Arif, “İMO Ankara Şubesi Haber Bülteni, Rapor” Ankara, Eylül 1991
20. DENGİZ Berna, KUTAY Fevzi, “Türkiye’de ve Avrupa Ülkelerinde Demiryolları”
21. SARIASLAN Ümit, “Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine”, Ankara, Temmuz 2007

*Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

22. ÇETİNKAYA Coşkun, “Ankara–İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 2006
23. ARI Yunus, Ülkemiz Demiryolu Sistemi ve Hızlı Tren Uygulamaları, BTS
24. DEMİRKOL Yavuz, Türkiye’de Demiryolu Ulaşım Politikaları, BTS
25. ŞAT, Enver, “Yaşadıkça”, Evrensel Gazetesi, 13 Mart 2007
26. EVREN Güngör, ÖGÜT Kemal Selçuk, “Türkiye Demiryolları için Gelişme Stratejileri”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 13–16 Aralık 2006
27. Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006, İstanbul
28. EREL Aydın, “Raylı Sistem Mühendisliğinde Yetkinlik Ölçütleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
29. EREL Aydın, “Yüksek Hızlı Demiryollarında Altyapının Önemi ve Tasarım İlkeleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
30. ÖNCÜ Erhan, “Hızlı Tren Sürat Demir yoluna Karşı”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
31. KOCABIYIK İshak, ŞİRVAN N. Şamil, ÇELİK Ömer, “Raylı Taşımacılıkta Yeni Yönelim: Hızlı Tren”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
32. Ankara – İstanbul Hızlı Tren Maceramız, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 2006
33. TCDD’nin Yeniden Yapılandırılması Reform mu, Tasfiye mi?, Yönlendirme Komite Toplantısı, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 9 Aralık 2003
34. Demiryolumuzu İstiyoruz, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Yayını, İstanbul, 2005