

## **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 taşıır hale gelmiştir.

Toplumsal yaşamın evrimi, sanayileşme ve ticaretin gelişmesi ile taşımacılık kavramı da oluşmuştur. Üretim artması taşımacılık ihtiyacını artırarak mal ve eşyanın taşınmasını özel bir ihtisas dalı haline getirmiştir. Zaman kavramının devreye girmesiyle altyapı gereksinimleri ve taşımanın 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 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.

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 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 ulaştırma sisteminden beklenen; en

iyi biçimde hizmet sunarken ülkeye en ucuza mal olmasıdır. Yani ulaştırma sistemlerinin dar anlamıyla yalnızca kâr ölçütüyle değil, enerji savurganlığı, dışa bağımlılık, 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 planlama unsurlarıyla birlikte

planlamak gerekmektedir.

Ancak tam da bu noktada ulaşım türlerini çeşitlendirerek kullanmak; ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin göstergesi olarak görüldüğü gibi, bu türlerin bazılarının gereğinden fazla özendirilmesini çıkar ilişkilerinin sembolü olarak da değerlendirmek gerekir. Zaman zaman bir ülkede ulaşım türlerinden birinin diğerine göre öncelikli olmasının nedeni; o ülkenin ulaştırma 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 demiryollarını 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 demiryollarının seçilmesi önemlidir. Ancak imparatorluk döneminde demiryolu 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 demiryolları olmuştur. Demiryolları; gelişmiş ülkelerde sanayileşme süreci içinde makina, kömür, demir ve çelik gibi temel ürünlerin egemen olması ile önem kazanmıştır. Demiryollarının 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 demiryolu yapımında atılım yapılmıştır.

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

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

İngiliz İmparatorluğunun Arap yarımadası üzerinde hegemonyasını perçinlemek için Anadolu yarımadasından geçerek açık denizlere açılması bu nedenle olmazsa olmaz bir koşuldur. Bu durum, İngiliz sermayedarlarının Osmanlı üzerinde baskı kurmalarına neden olmuştur.

Osmanlı İmparatorluğunda demiryolu girişimi bu noktadan sonra uzunca bir süre İngiliz girişimcilerinin planlarına bağlı olarak, Akdeniz'den başlayıp (Hindistan'a doğru) Bağdat üzerinden Basra Körfezine uzanacak bir demiryolu tasarımı olarak gündeme gelmiştir. Daha önce zaman zaman bu demiryolu 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 demiryolunun 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 çabalarla eş zamanlı olarak Osmanlı İmparatorluğu'nu ekonomi-borç kısılcasına alacak demiryolu projeleri geliştirmektir..

Osmanlı İmparatorluğunun "imtiyaz"ını verdiği İskenderiye-Kahire hattı, Köstence-Çernovada ve Varna-Ruşçuk hatları Anadolu toprakları dışında kalmaktaydı. Bu demiryollarından sonra Anadolu toprakları üzerinde ilk "imtiyaz" hakkı yine İngilizlere verilecek olan İzmir-Aydın demiryolu 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 demiryolu hatları büyük imtiyazlar karşılığında 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.

Demiryollarının ateşli savunucusu olan Almanlar da; Basra Körfezine kadar uzanacak Mersin-İskenderun-Basra Demiryolu Hattının kurulması 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 demiryollarının geçeceği sancakların aşar vergisi yabancılara bırakılmıştır. Bu çerçevede Anadolu’da 24 sancağın aşar vergisi, km tazminatlarının ödenebilmesi için yabancılara teslim edilmiştir.

Yapılan anlaşma çerçevesinde; demiryolunun 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, demiryolu 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 ödenmesi 1950’li yıllarda tamamlanmıştır.

## CUMHURİYETİN İLK DÖNEMİ

### Türkiye Demir Ağlarla Örülyor

Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan ve yabancı şirketlerin imtiyazında bulunan demiryolunun 3.714 km'si ana hat, 845 km'si tali hat olmak üzere toplam 4559 km'lik kısmı Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirilmiştir.

1932 yılında 1. Beş Yıllık Sanayi Planı'nda ve özellikle 1936 yılında hazırlanan 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planı'nda Türkiye gerek yolcu ulaşımı sorununu çözmek ve gerekse oluşumuna ağırlık verdiği demir-çelik, kömür ve makina gibi temel sanayi girdilerinin hacimli ve yoğun yüklerini demiryolları ile en ucuz biçimde taşımak amacıyla bilinçli bir demiryolu politikası izlemiştir. Demiryolu taşımacılığı, talep yaratan özelliğe sahip olduğu ve söz konusu sektörlerin gelişmesine katkıda bulunduğu için Cumhuriyetin ilk dönemlerinde bir seferberlik atmosferinde hızla gerçekleştirilmiştir.

#### 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
2003	10.984
2005	10.984
2007	10.991
2008	11.005

Tablodan da görüleceği üzere; mevcut demiryollarımızın % 41,5'i Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923–1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km olmak üzere toplam 4.465 km demiryolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 34 km demiryolu inşa edilebilmiştir. 1950 yılı itibariyle 9.024 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2008 yılı sonunda 11.005 km'dir. Yani 58 yılda yalnızca 1.981 km demiryolu yapılmıştır.

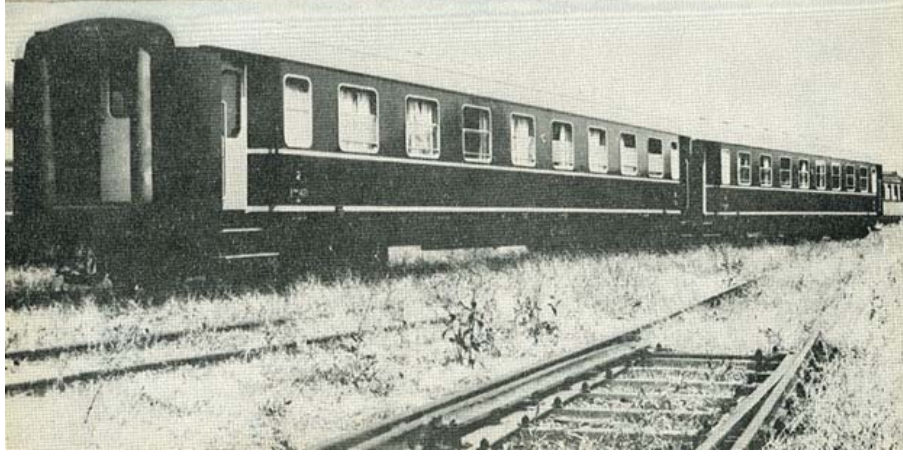
Daha sonraki yıllarda tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme sürecinin ekonomiye egemen olması ve tüketim malları üretimi ve tüketiminin yaygınlaştığını görmekteyiz.

Demiryolu Yapımları (Anahatlar) (2. 3. ve 4. hatlar dahil)		
	Km	Ortalama yıllık Yol İnşası (km)
Cumhuriyet Öncesi	4.136	66
1923-1950	3.764	134
1951 ve sonrası	972	5
2008 Yılı Sonu İtibariyle Toplam Yol	8.872	
Hat sökölme, varyant ve kurp tashihi sonucu kısalma	- 173	
<b>2008 Sonu Toplam Anahat Yol Uzunluğu</b>	<b>8.699</b>	

Kaynak: TCDD Demiryolu Sektör Raporu-2008 Yılı

### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

1923–1950 yılları arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi karşılaştırıldığında, demiryollarına yarım asrı aşkın bir süredir neredeyse ray döşenmediği görülmektedir. Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi sınırlı olanaklara sahip olunan 1923-1950 yılları arasında yıllık ortalama 134 km demiryolu inşa edilirken, 1951 sonrasında ortalama 5 km ile yerinde sayılmaktadır.



## 1950'DEN GÜNÜMÜZE DURUM

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

1950'li yıllarda ABD'nin büyük desteği ile Türkiye'de ulaştırma sisteminde bir "zihniyet değişikliği"ne gidilerek karayolu 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 karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda, demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir.

Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demiryolu ve denizyolu ile yapılmıştır. Bu dönem sonunda yolcu taşımalarının % 49,9'u karayolu, % 42,2'si demiryolu, % 7,5'i denizyolu ve % 0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise % 55,1'i demiryolu, % 27,8'i denizyolu, % 17,1'i de karayolu ile yapılmaktaydı. Karayolları bu aşamada, 14.000 km'si bozuk ve bakıma muhtaç olmak üzere toplam 18.365 km uzunlukta bir yol ağından 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 demiryolları bir kenara atılarak, karayollarına yatırım yapılması öngörülmüştür. Başlangıçta demiryollarının Avrupa'nın en ileri teknolojisine sahip Almanlar tarafından, karayollarının ise zamanın en ileri otomotiv sanayisine sahip Amerikalılar tarafından, Türkiye'nin öncelikleri göz ardı edilerek kendi öncelikleri ve askeri amaçlarına göre planlanması dikkat çekicidir.

2. Dünya savaşından kârlı çıkan otomotiv şirketleri tercihlerinin karayolu 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 Hilts, 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 Hilts denizyollarıyla yapılacak ulaştırmaya karşı çıkar. Türkiye'ye verilecek kredinin verilmemesi yönünde tavır geliştirir. O tarihlerde Devlet Demiryolları ile ilgili bir lokomotif fabrikasının kurulması gündemdedir ve Hilts bu fabrikanın da kurulmasını istemez.

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 önceliği NATO "*savunma ittifakı*" gereksinimlerini karşılayacak yol planlaması yapmaktır. Nitekim ilk planlanan hat İskenderun-Erzurum yol hattıdır. Çünkü bu hat, Sovyetler Birliği'ne karşı bir ikmal hattı olarak planlanmıştır.

1950 yılından sonra ulaşım politikalarında yapılan değişiklikler sonucu karayolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. 1950–1970 yılları arası karayolu yapımının altın çağı olmuştur. Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının pahalı olması, daha düşük yatırım miktarları ile yapılabilen karayolu altyapı yatırımlarının daha cazip olması gibi gerekçeler; Marshall yardımları; 1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayinin tetikleme vb. etkenler sonucunda karayolu yük ve yolcu taşımacılığında diğer taşıma türlerine göre ve karayolu taşımacılığı

lehine dengesiz artışlar oluşmuştur. Bu dönemde ulaştırma yatırımlarından en büyük payı karayolları yatırımları almıştır.

1980 yılından itibaren karayolu yatırımlarının genel bütçe içerisindeki payı düşmesine rağmen, karayolu yük ve yolcu taşımacılığındaki artışlar hız kesmemiştir.

Bu durum aşağıdaki tablolardan izlenebilmektedir.

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

	YÜK	YOLCU
Demiryolu	% 78	% 42
Karayolu	% 19	% 49
Denizyolu	% 5	% 8
Havayolu	% 0	% 1

1960 yılında ise bu oranlar tersine dönmeye başlamıştır.

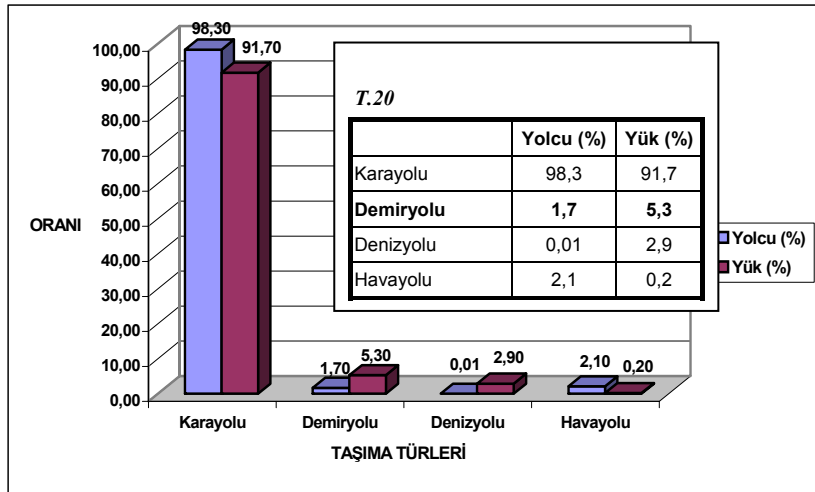
**1960 YILINDA YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞINDA DURUM**

	YÜK	YOLCU
Demiryolu	% 24	% 48
Karayolu	% 73	% 38
Denizyolu	% 14	% 2
Havayolu	% 0	% 1

1950 yılında yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda % 42, yükte % 78 iken, 2008 yılında yolcuda % 1,7, yükte % 5,3'e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise yükte % 19'dan % 91,7'ye, yolcuda ise % 98,3'e yükselmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü ve TÜİK ulaşım verilerine göre 2008'de ülkemizdeki yük taşımacılığının % 91,7'si karayolu, % 5,3'ü demiryolu, % 2,9'u denizyolu (2003), % 0,2'si havayolu (2005); yolcu taşımacılığının % 98,3'ü karayolu, % 1,7'si demiryolu, % 0,01'i denizyolu (2003), % 2,1'i havayolu (2005) aracılığıyla yapılmaktadır.

**YURT İÇİ ŞEHİRLER ARASI YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI**



Bu veriler ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın karayolu 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 4. Kalkınma Plan'ına kadar ulaşım ile ilgili ciddi bir planlama öngörüsü bulunmamış 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.

1960'lar ülkemiz ekonomisinde kazanımların kaybedilmemesi ve yeni kazanımların elde edilmesi için kalkınma planlamasına başlandığı 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 demiryolu 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); *"Demiryolu 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 Planı'nda 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

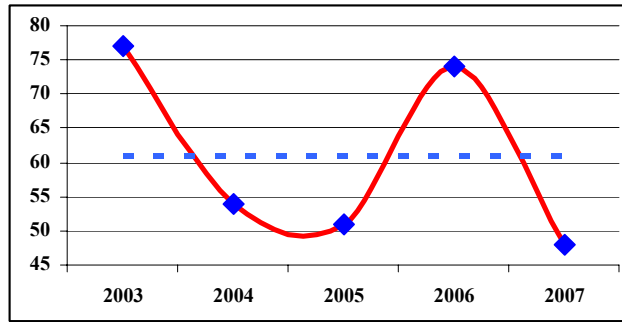
Tablodan görüldüğü gibi ulaştırma alt sistemleri içerisinde karayolu ulaşımının payının düşmesi hedeflenmesine rağmen yıllar itibarıyla bu pay giderek yükselmiş, demiryolları ise giderek gerilemiştir. "Ulaşım Ana Planı" hedefleri arasında karayolu taşımacılığı payının % 70'lere çekilmesi var iken planın uygulamadan kaldırıldığı yıllarda; karayolu 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.

1 ve 2. Planlar hariç başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açığı oluşmuş; 6. Plan’dan itibaren de planlanan yatırımlar ile gerçekleşen yatırımlar arasında ciddi bir azalma yaşanmıştır.

Yatırım büyüklüklerine ilişkin temel veriler incelendiğinde, örneğin 2002–2007 döneminde yatırım ödeneklerinin yılda ortalama % 61’inin yatırım olarak gerçekleştiği görülmektedir.

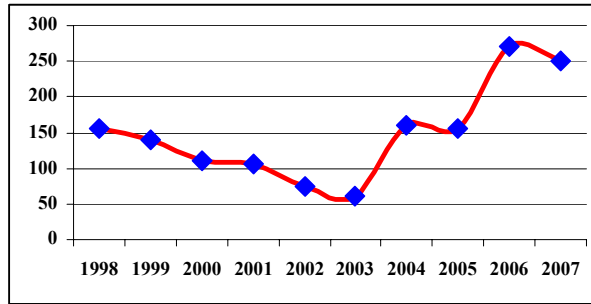
Yatırım Ödeneklerinin Gerçekleşme %’si



Kaynak: Demiryolu Sistemimizin Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası

Ancak bu noktada, uzmanların da belirttiği üzere, hızlı tren dışında TCDD’ye yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler olmadığını ve hızlı trenin gölgesindeki 11 bin km’lik demiryolu varlığının adeta kendi kaderine terk edildiğini söyleyebiliriz.

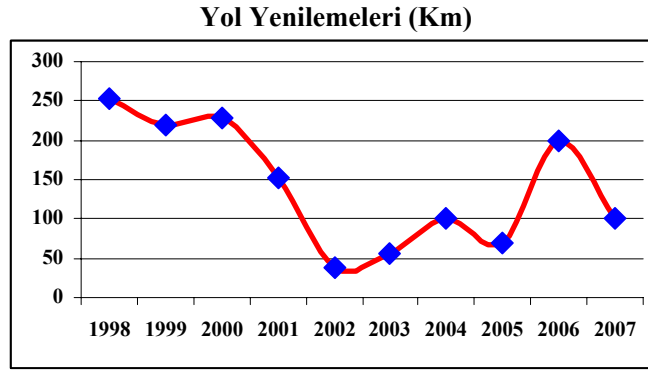
Dolar Bazında Hızlı Tren Hariç Yatırımlar (Milyon Dolar)



Kaynak: Demiryolu Sistemimizin Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası

Kısacası 7 liman, 5 fabrika, 60’a yakın atölye ve on binlerce m<sup>2</sup> kapalı alan v.d. varlıklarıyla demiryolu sistemine, Ankara-İstanbul hattı hariç, kilometre başına yılda ortalama 10 bin dolar tutarında yatırım yapılmaktadır ve bu trajikomik bir rakamdır.

Yol yenilemesinde de durum benzerdir.



Kaynak: Demiryolu Sistemimizin Durumu, Birleşik Taşımacılık Sendikası

2002-2007 döneminde yılda yaklaşık 100 km yol yenilemesi yapılmıştır. Son yıllarda yaşanan kazalar önemli ölçüde bu bakımsızlığın sonucu olarak yaşanmaktadır.

Oysa bütün Beş Yıllık Kalkınma Planlarında benzer cümlelerle, taşımalarda can ve mal güvenliğinin ve ulaşılabilirliğin artırılması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji ve tüketiminin tek enerji türüne bağımlılığının azaltılması; denizyolu, demiryolu ve boru hatları taşımacılığına ağırlık verilmesi; ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması için gerekli olanakların hazırlanacağı belirtilmektedir. Örneğin 7. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ının (1996–2000) ana ilkeler bölümünde; “Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması mevcut demiryolu 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 Plan'ında (1996–2000) dökümü yapılan bilim ve teknoloji atılım projesinde; “*altyapı sektörlerinde genelde bir ulusal politika eksikliği ve yetki dağınıklığı vardır*” denilerek “*demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kaldığına*” vurgu yapılmaktadır. Bir taraftan saptamalar ve ön görüşler 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 ifadeler 8. Beş Yıllık Kalkınma Plan'ında da yer verilerek yapılacak sözde “iyileştirme” çalışmasının meşru zemininin yaratılmasına 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 karayollarının 2000 yılında % 89,9 olan payı 2005 yılında % 91,38 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip denizyolu yük taşımacılığı daha da azalarak 2005 yılında % 2,8 seviyesine gerilemiştir. Bu Plan döneminde demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuş, yurt içi

yolcu taşımalarının % 95,2'si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışına yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapılmıştır.

8. Plan döneminde demiryolu yoğunluğu AB üyesi ülkelerle karşılaştırıldığında Türkiye'nin hâlâ en az yoğunluğa sahip ülke olduğu 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 ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistemin bütüncül bir yaklaşımla ele alınacağından; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılması*”ndan söz edilmiş ve “*demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu 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 yoktur. 9. Kalkınma Planı'nın, İTÜ tarafından hazırlanıp kamuoyuna sunulmayan ve 2005 yılında tamamlandığı belirtilen “Ulaştırma Ana Planı Stratejisi” üzerine yapılandırıldığı anlaşılmaktadır. Ancak 9. Plan ulaştırma hedefleri, 2007–2013 yılları için belirlenmiş ve 2013 yılında demiryolu ana hat uzunluğunun 8257 km'den 9185 km'ye çıkarılacağı, 938 km yeni ana hat ve 1000 km hat yenilemesi 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, demiryolunda % 12, denizyolunda % 6,5, havayolunda % 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 bulunmadığı ve bu altyapı yatırım hedeflerinin yolcu taşımalarını ne kadar etkileyeceğinin belli olmadığı görülmektedir. Ayrıca yük taşımalarında hedeflenen yüzdelerle artış oranları ile taşıma türleri arasındaki dengesizliğin nasıl kapatılacağı da belli değildir. Bu Plan dönemi bitiminde diğer plan dönemlerine benzer durumlar yaşanacağı, işlerin bugüne kadar olduğu üzere seyredeceği anlaşılmaktadır.

9. Plan'da 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 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 yararlanması; bu sistemde gerektiğinde karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu boru hatları taşımalarının birlikte kullanılması ve çevreyi gözetken bir yaklaşım söz konusudur. 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 kılınıp 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 demiryollarındaki temel açmazlar, yukarıda sayılan etkenlerden çok farklı nedenlere dayanmakta; yukarıdakilerin üçüncüsü hariç, hepsi demagojik birer gerekçelendirme olmaktadır.

## 60. Hükümet Programında Ulaşım

60. 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 olacağı ve hizmetlerde fiyat artışına yol açtığı/açacağı açıktır.

Ayrıca Program kendi içinde de çelişmektedir. Bir yandan “*Türkiye coğrafi konumu itibarıyla tüm ulaşım türlerinin rahatça kullanılabileceği bir ülke olmasına rağmen, geçmişte uygulanan politikalar nedeniyle neredeyse tek tür taşımacılığın yapıldığı bir ülke haline gelmişti. Yurt içinde karayolu 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 demiryolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen ve öngörülen serbestleştirme–özelleştirme politikaları ve yalnızca karayolu 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, demiryolu 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 Programı’nda da “TCDD’nin piyasa şart ve dengelerini gözetken, 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.

Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013) bünyesinde DPT tarafından açıklanan 2009 Programı’nda demiryolu altyapısının en önemli sorunu olarak “*büyük nüfuslu şehirlerarasındaki demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli hizmete uygun olmaması*” görülmektedir. Programda yük taşımalarında ağırlığın demiryollarına kaydırılması stratejik bir amaç olarak vurgulanırken, bu doğrultuda demiryollarında özel sektör tren işletmeciliğine

geçileceğinin müjdesi verilmektedir. Gerekçeler ve reçete ise bugüne kadarki özelleştirmelerden farklı değildir. Programda “Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir. Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır” denilerek, önümüzdeki dönemde de ulaşım politikalarında temel hedefin özelleştirme ve ulaşım hizmetlerinin piyasalaştırılması olacağıın altı çizilmektedir. Demiryolları ve TCDD’ye ilişkin yeni yasal düzenlemelerin yapılması ve ulaştırma altyapısı ihtiyaçlarının karşılanmasında özel sektör katılımını artıracak modellerin gerçekleştirilmesinin politik öncelikler arasına alındığı program, demiryollarında kamu işletmeciliği ve kamu hizmetlerinin tasfiye sürecinin devam edeceğini göstermektedir.

## 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 karayolu ulaşım politikalarını radikal bir şekilde diğer ulaşım sistemlerine dönüştürmesi gerekirken yatırımlarını karayolu ulaşımına kaydırmaya devam etmiştir.

Diğer yandan Türkiye gibi petrol konusunda dışa bağımlı bir ülkenin karayolu taşımacılığına ağırlık vermesini anlamak mümkün değildir. Ulaşımında, yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu payının artırılması ve karayolu ile rekabet edilebilmesi için doğru bir planlama ve yatırım planlama 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, daha önce değindiğimiz 1983–1993 Ulaştırma Ana Planı uygulansa idi, 1980 yılına göre 1993 yılında denizyollarımızın ulaşımındaki payı % 16’dan % 32’ye, demiryollarımızın ulaşımındaki payı % 10’dan % 27’ye çıkarılacak, karayollarının ulaşım sistemimizdeki payı ise % 72’den % 32’ye çekilmiş olacaktı.

Anılan planda, demiryolu taşımalarının o gün için öngörülemeyen nedenlerle tasarlananın gerisinde kalması durumuna işaret edilerek, “*Aksi takdirde, ulaştırma sektörünün diğer sektörlerin gelişmesine dar boğaz teşkil etmemesi, taleplerin karşılanması hedefi askıda kalacaktır*” denilmiştir. Bu, demiryollarında bugün gelinen dar boğazı vurgulaması açısından önemli bir saptamadır.

Ancak ne yazık ki bu plan karayolu yatırım ve işletmesi ile bağlı sanayi ve bağışık sektörlerden beslenen erk tarafından daha doğmadan boğulmuştur. İşte böylelikle demiryollarımızın ulaşımındaki payı % 1’lere kadar düşürülmüş, karayollarının ulaşımındaki payı ise % 98’lere çıkarılmıştır. Çıkarıcı politikaların aracı haline gelen ulaşım politikaları, gelecekte telafisi mümkün olmayan yaraların açılmasına sebep olmaktadır.

1950 sonrası yarım asrı aşan süreçte demiryolları ve diğer ulaşım sistemleri cephesinde değişen hiçbir şey olmamıştır. Yanlış ulaştırma politikalarıyla demiryolları ihmal edilmiştir. 2000 yılında demiryollarının ulaştırma sistemlerindeki kamu yatırımlarından aldığı pay % 6 düzeyinde seyrederken, 2003 yılından itibaren hızlı bir artış gözlenmektedir. 2008 yılı itibarıyla ulaştırma ödeneklerinin genel yatırımlar içerisindeki payı % 26, bunun içerisinde demiryolu ödeneklerinin payı % 45,8 olarak kayıtlara yansımıştır. İlk bakışta demiryollarına ayrılan ödenekteki artış olumlu olarak görünse de, hükümet programları incelendiğinde bunun demiryollarını pazarlamak için girişilen bir faaliyet olduğu ortadadır. Zira etüt projelerindeki planlanan yatırım harcamaları ile gerçekleşenler karşılaştırıldığında kaynakların güvenli bir altyapı ve kamusal ulaşım hizmetleri yerine akılcı olmayan uygulamalarla heba edildiği görülmektedir. Ülkemizin binlerce kilometrelik demiryolu ağı kaderine terk edilmişken ilgili sendikalar, meslek odaları ve bilim insanlarınca yürütülüş şekline karşı çıkılan hızlı tren projesi, ödeneklerdeki bu kabarmanın en somut nedenidir..

Diğer yandan kullanılan teknoloji 1963 yıllarında kullanılan teknolojiyle aynı kalırken, kullanım kapasitesi de giderek küçülmektedir.

Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu entegrasyonlu kombine taşımacılığın tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminaleri 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 ve 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 karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmekte ve karayolu ulaşımı tüm ulaşım çeşitlerinin en fonksiyoneli olarak algılanmaktadır. Şu andaki ulaşım politikaları insan ve yük taşımacılığını genellikle karayolu ile yapmayı öngörmektedir. Oysa 2007 yılı itibarıyla gelişmiş ülkelerden İtalya’da demiryolu ana hat uzunluğu 16.667 km, İngiltere’de 16.208 km, Fransa’da 29.918 km iken ülkemiz demiryollarının toplam ana hat uzunluğu 8.697 km, toplamda ise 11.005 km’dir. Ülkemizin yüzölçümü ise sırası ile bu ülkelerin yüzölçümlerinin 2,6; 3,2 ve 1,4 katıdır.

Demiryolu taşımacılığında planlama ve yatırımın doğru yapılmaması, ulaşım hizmetlerinde karayolu taşımacılığı ile diğer taşımacılık türleri arasındaki makası karayolu 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 demiryollarının fiziki ve geometrik yapısı da gelişen teknolojiye uyumlu hale getirilememiştir. Sonuçta yüz binlerce insanımızın karayollarında 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 sokulmasına 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 Demiryolu Projesi” 7 yıllık bir çalışma ve 400 milyon dolar masraftan sonra 1983 yılında iptal edilmiş ve onun yerine otoyol yapılmıştır.

Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu 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 ağır taşımaların karayollarının üst yapısında yarattığı tahribatları azaltacaktır.

Ulaştırma sistemleri arasındaki söz konusu dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda/maliyet yönünden dengeleri bozmamış, kent ve kentler arası yol kapasitelerini, park yeri yetersizliklerini artırmıştır.

Bu politikalar devam ettiği sürece; trafik kazalarında azalmaların olmasını, çevre kirliliği ile enerji ve zaman kaybının olmamasını, 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 bütünsel sistemler olarak görülmelidir.



## Demiryolları ve TCDD Üzerinde Oynanan Oyunlar

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

TCDD'nin demiryollarını, kendisine bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek; tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde demiryolları 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 demiryolu 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 neo liberal politikalar uyarınca kamu hizmetlerinin ticarileştirilmesi, diğer bir ifade ile kamusal sektör ve hizmetlerin tasfiye sürecinin başlaması ile birlikte Ulaştırma Ana Planı'nın sahihsiz kalmasına ve tozlu raflarda yer almasına yol açılmış, sırtımızda onca sorun varken tek yanlı yükümlülükler içeren Gümrük Birliği anlaşması imzalanarak demiryollarını iyileştirmek bir yana BOOZ, ALLEN-HAMILTON, CANAC, EUROMED v.b. kuruluşların hazırladığı raporlar ve AB uyum programları uyarınca gündeme gelen "TCDD'nin yeniden yapılandırılması" programı uyarınca yeni sömürge tipi demiryolu işletmeciliğine kapı aralanmıştır.

Bu politikalar uyarınca demiryollarına devlet desteği geri çekilmiş, böylece "demiryolları zarar ediyor" gerekçesine sığınarak özelleştirme, serbestleştirme politikaları bu alanda da uygulanır olmuştur. Bir önceki Maliye Bakanının "TCDD'nin kendisine faydası yok" demesi, TCDD'nin zayıflatılma isteminin bu yöndeki bir kanıtıdır ve bütün uygulamalar bu yöndedir.

Dünya Bankası, AB ve IMF programları doğrultusunda TCDD'nin yeniden yapılandırılması ile altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi ve farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı yapılmaması, kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazlarının satılması, istihdamın azaltılması ve teknik yeteneklerinin zayıflatılarak orta ve uzun erimde demiryollarının işbirlikçi yerli sermaye ile uluslararası yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir. Altyapı işletmeciliğinin 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, işgücü kalitesinin düşürülmesi, istasyonları kapatma, yolcu trenlerinde azaltmaya başvurma, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması ve son olarak gündeme getirilen "Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı" ve "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı" ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 153 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilecektir. Bu taslakların yasalaşmasıyla demiryollarında son yıllarda sergilenen oyunun son perdesi oynanacaktır.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından AB müktesabatına uyum gerekçe gösterilerek hazırlanan Demiryolu Kanunu Tasarısı ile demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılması ve sektörün serbestleştirilerek piyasaya açılması hedeflenmektedir.

TCDD'nin Yeniden Yapılandırılmasına yönelik Kanun Tasarısı ise Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü'nün kurulması, taşınmazların satışı,

özelleştirmelerle ve demiryolu çalışanlarının geleceği ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler getirmektedir. “Yeni yapılanmadan sonra, demiryolu taşımacılığının özel sektörün kullanımına da açılması suretiyle, kamu kaynağının etkin ve verimli kullanımı neticesinde ülke kaynaklarının rasyonel kullanımı sağlanacağı ve hizmet kalitesi artacağı” gerekçeleriyle kamuoyuna sunulan taslaklar ile TCDD parçalanarak şirketleştirilmek, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözetten bir modelin esas alınması ve TCDD’nin taşınmazları pazarlanmak istenmektedir.

En son TCDD’nin taşınmazları yine hukuksal süreçleri beklemezsizin özelleştirilerek elden çıkarılmak istenmektedir. Oysa özelleştirmelerin kamusal hizmetlerin tasfiyesi eşliğinde işten atma, çalışma koşullarının kötüleşmesi, iş güvenliği ve sosyal güvenlik unsurlarının ortadan kalkması ve örgütlenme süreçlerine zarar verdiği bilinmektedir. Liman İş Sendikası ve TMMOB bu nedenle TCDD taşınmazlarının satış ihalesinin ve ihaleye dayanak oluşturan Yönetmeliğin iptali için ayrı ayrı davalar açmıştır. Açılan davalar 2008 yılında Danıştay 13. Dairesi tarafından karara bağlanarak yürütmeyi durdurma kararı verilmiştir. Danıştay 13. Dairesince, TCDD taşınmazlarının satışı ihalesinin yürütmesini durdurmanın yanı sıra iptali istenen ihalenin dayanağını oluşturan ve dava konusu işlemde uygulanan TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü’ne Ait Taşınmazların Satışı ve Değerlendirilmesi Hakkında Yönetmelik’in yürütmesi, 5335 sayılı Yasa’nın 32. maddesiyle ilgili Anayasa’ya aykırılık itirazının Anayasa Mahkemesi’nce karara bağlanmasına kadar durdurmuştur.

Ancak TCDD Genel Müdürlüğü, 15.05.2009 tarihli hukuk tanımaz bir kararı ile 992.085 m<sup>2</sup> arazisi bulunan 9 adet taşınmaz ve 25 garı özelleştirilmek üzere Özelleştirme İdaresi Başkanlığına devretmiştir.

Bütün bu sürecin doğal sonucu ise toplumun malı mülkü sayılan varlıklar ile toplumun yaygın olarak kullanacağı, güvenli ve ucuz bir şekilde faydalanacağı demiryolu ulaşımı yerine özel şirketlerin kâr ve verimlilik kriterlerinin belirleyici olması ve sektörde çalışanların geleceksizliğe itilmesidir.

Bu kapsamda izlenen bilinçli politikalarla 1959 yılında TCDD’nin çalışan sayısı 66.595 iken bu rakam 2000 yılında 47.212’ye, 2003 yılında 39.023’e düşürülmüştür. 2007 yılında ise 31.001 olan memur, sözleşmeli ve daimi işçi sayısı 2008 yılında 29.953 seviyesine gerilemiştir. Bu rakamlara geçici işçi sayıları da eklenince 2007 yılı için 32.936 olan toplam personel sayısı 2008 yılı için 30.617 olarak istatistiklere yansımıştır. (Bu hesaplamalara bağlı ortaklıklar dahil değildir.)

TCDD personel mevcudu, diğer ülkeler ile karşılaştırıldığında, 2004 yılı itibarıyla 1 km. demiryoluna düşen personel sayısı; Belçika’da 10,9, Almanya’da 4,9, Fransa’da 5,5 iken Ülkemizde 3,2’dir. Türkiye’nin 1959 yılındaki demografik, ekonomik ve sınai kapasitesi ile 2000’li yıllar arasındaki fark ve aynı yıllar için geçerli personel sayısı karşılaştırıldığında demiryollarının sistemli bir şekilde içinin boşaltıldığını söylemek yanlış olmayacaktır. Zira demiryollarında kamu işletmeciliği anlayışının tasfiye edilmesinin önemli ayaklarından biri de personel politikası olmuştur. TCDD’de, nitelikli personelin uzaklaştırılması, personel sayısının azaltılması, mevcut personelin yaşam koşullarının bozulması ve kuruma eğitilmiş işgücü sağlayan demiryolu meslek okullarının kapatılması gibi olumsuz politikalar demiryollarının yakın dönemine damga vurmuştur.

Demiryollarımızın % 95’i bugün tek hatlıdır, dolayısıyla gelişmiş ülkelere göre son derece düşük bir standartta kalmıştır; 2008 yılı istatistiklerine göre, mevcut hatların % 20,2’si 21-30 yaş arasında, % 25,3 ‘ü ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan 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 demiryolu üretim ve teknolojilerini geliştirmeye uygun yeraltı ve yerüstü zenginlikleri ülkemizde mevcuttur. Demir cevheri, bu cevheri çeliğe dönüştürecek tesis ve enerji kaynakları, lokomotif ve vagonları yapabilecek fabrika ve tesisler, bunları çalıştırabilecek yerli enerji kaynaklarının hepsi ülkemizde mevcuttur. Ancak TCDD'nin fabrika, liman, tesis ve varlıklarının satışı ve diğer sektörlerde yapılan özelleştirmelerle birlikte ülkemizin cumhuriyet dönemi birikimleri heder edilmekte, sermaye güçlerine peşkeş çekilmektedir.

Son dönemlerde demiryolu taşımacılığında altyapısı ve yeni hatları oluşturulmaksızın hızlı tren uygulamasına geçilmesi ve bakım-yenileme çalışmalarının yetersizliğinden kaynaklanan tren kazaları; demiryolu altyapısını teknik gerekliliğe uygun hale getirmeden taşımacılık yapılması; büyük kentlerde kent içi ulaşımlarda problemleri çözmek için toplu taşımacılık yerine tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi palyatif çözümlere yönelinmesi mevcut sorunları daha da derinleştirmektedir.

## İSTATİSTİKLERDE DEMİRYOLLARININ DURUMU YOL DURUMU-HATLARIN VE YOLLARIN UZUNLUKLARI (2004–2008)

		(Km)				
		2004	2005	2006	2007	2008
ANAHAHLAR Mainlines	Elektriksiz - Non electrified	6.693	6.693	6.693	6.693	6.686
	Elektrikli - Electrified	1.564	1.564	1.564	1.564	1.571
	TOPLAM - Total	8.257	8.257	8.257	8.257	8.257
23.4-ANAHAHLAR 2nd,3rd,4th, Mainlines	Elektriksiz - Non electrified	84	84	84	84	85
	Elektrikli - Electrified	356	356	356	356	357
	TOPLAM - Total	440	440	440	440	442
ANAHAHL Total Mainline	Elektriksiz - Non electrified	6.777	6.777	6.777	6.777	6.771
	Elektrikli - Electrified	1.920	1.920	1.920	1.920	1.928
	TOPLAM - Total	8.697	8.697	8.697	8.697	8.699
İLTİSAK HATLARI Branch Line	Elektriksiz - Non electrified	399	404	415	422	434
	Elektrikli - Electrified	0	0	0	0	0
	TOPLAM - Total	399	404	415	422	434
İSTASYON YOLU Station Line	Elektriksiz - Non electrified	1.518	1.518	1.518	1.518	1.518
	Elektrikli - Electrified	354	354	354	354	354
	TOPLAM - Total	1.872	1.872	1.872	1.872	1.872
İLTİSAK-İSTASYON YOLLARI Branch+Station Line	Elektriksiz - Non electrified	1.917	1.922	1.933	1.940	1.952
	Elektrikli - Electrified	354	354	354	354	354
	TOPLAM - Total	2.271	2.276	2.287	2.294	2.306
TOPLAM YOLLAR Total Lines	Elektriksiz - Non electrified	8.694	8.699	8.710	8.717	8.723
	Elektrikli - Electrified	2.274	2.274	2.274	2.274	2.282
	TOPLAM - Total	10.968	10.973	10.984	10.991	11.005

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Görüldüğü gibi son beş yılda yalnızca 37 km demiryolu hattı; 1950'den sonra ise yılda ortalama 34 km demiryolu inşası yapılmıştır.

## TREN CİNSLERİNE GÖRE YOLCU TAŞIMASI (2004–2008)

(1000)

	2004	2005	2006	2007	2008
<b>BANLIYÖ - Suburban</b>					
Sirkeci	21.495	21.442	21.015	21.943	22.236
Haydarpaşa	13.792	16.722	19.196	22.200	23.829
Ankara	15.116	14.118	13.173	12.162	9.152
Basmañe	70	135	23	-	-
Alsancak	117	78	75	-	-
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>50.590</b>	<b>52.495</b>	<b>53.482</b>	<b>56.305</b>	<b>55.217</b>
<b>ANAHAAT - Mainline</b>					
Mavi Tren - Blue Train	1.221	1.255	1.516	1.489	1.377
Ekspres - Express	22.241	20.175	20.442	21.387	20.502
Normal Yolcu - Ordinary Passenger	2.464	2.124	1.670	1.713	1.692
Yataklı - Sleeping cars	124	114	122	158	144
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>26.050</b>	<b>23.668</b>	<b>23.750</b>	<b>24.747</b>	<b>23.715</b>
<b>ULUSLARARASI - International</b>	<b>116</b>	<b>143</b>	<b>182</b>	<b>208</b>	<b>255</b>
<b>GENEL TOPLAM - Grand Total</b>	<b>76.756</b>	<b>76.306</b>	<b>77.414</b>	<b>81.260</b>	<b>79.187</b>
<b>ANAHAAT - Mainline</b>					
1. Sınıf - 1 st Class	22.088	20.624	21.418	22.897	22.023
2. Sınıf - 2 nd Class	3.962	3.044	2.332	1.850	1.692
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>26.050</b>	<b>23.668</b>	<b>23.750</b>	<b>24.747</b>	<b>23.715</b>
<b>ULUSLARARASI - International</b>					
1. Sınıf - 1 st Class	39	30	63	46	35
2. Sınıf - 2 nd Class	77	113	119	162	220
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>116</b>	<b>143</b>	<b>182</b>	<b>208</b>	<b>255</b>
1. Sınıf - 1 st Class	22.127	20.654	21.481	22.943	22.058
2. Sınıf - 2 nd Class	4.039	3.157	2.451	2.012	1.912
<b>TOPLAM - Total</b>	<b>26.166</b>	<b>23.811</b>	<b>23.932</b>	<b>24.955</b>	<b>23.970</b>

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Bu tabloda ana hatlarda yolcu taşıma sayılarında ciddi bir gerileme, daha sonra da aynı seviyelerde durma yaşandığı görülmektedir.

## DEMİRYOLU İŞLETME KAZALARI (2004–2008)

İŞLETME KAZALARI - Operating accidents	2004	2005	2006	2007	2008
<b>I. KAZA SAYISI - Number of accidents</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	14	16	11	7	16
- Derayman - Derailment	115	88	96	89	104
- Trenden düşme - Falling from a train	47	60	41	49	47
- Diğer kazalar - Other accidents	18	6	21	12	8
<b>Toplam - Total</b>	<b>194</b>	<b>170</b>	<b>169</b>	<b>157</b>	<b>175</b>
Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	147	158	129	98	93
Geçit çarpışması - Collisions at level crossing	214	194	157	139	118
<b>Toplam - Total</b>	<b>361</b>	<b>352</b>	<b>286</b>	<b>237</b>	<b>211</b>
<b>Toplam kaza sayısı - Total number of accidents</b>	<b>555</b>	<b>522</b>	<b>455</b>	<b>394</b>	<b>386</b>
<b>II. ÖLÜ SAYISI - Number of fatalities</b>					
<b>Yolcular - Passengers</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	5	0	0	0	0
- Derayman - Derailment	37	0	0	0	8
- Trenden düşme - Falling from a train	4	10	6	1	1
<b>Toplam - Total</b>	<b>46</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>9</b>
<b>Personelden - Railway employees</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	3	0	0	0	0
- Derayman - Derailment	1	0	0	1	1
- Trenden düşme - Falling from a train	0	0	0	0	0
<b>Toplam - Total</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Diğer şahıslardan - Other persons</b>					
- Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	91	100	67	63	64
- Geçit çarpışması - Collisions at level crossing	77	43	28	43	37
<b>Toplam - Total</b>	<b>168</b>	<b>143</b>	<b>95</b>	<b>106</b>	<b>101</b>
<b>Toplam ölü sayısı - Total number of fatalities</b>	<b>218</b>	<b>153</b>	<b>101</b>	<b>108</b>	<b>111</b>
<b>III. YARALI SAYISI - Number of casualties</b>					
<b>Yolcular - Passengers</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	81	7	10	0	28
- Derayman - Derailment	84	0	0	1	23
- Trenden düşme - Falling from a train	41	44	31	27	40
<b>Toplam - Total</b>	<b>206</b>	<b>51</b>	<b>41</b>	<b>28</b>	<b>91</b>
<b>Personelden - Railway employees</b>					
- Tren çarpışması - Collision of trains	11	6	1	0	3
- Derayman - Derailment	0	0	0	4	2
- Trenden düşme - Falling from a train	2	1	0	2	2
<b>Toplam - Total</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>7</b>
<b>Diğer şahıslardan - Other persons</b>					
- Trenin şahsa çarpması - Train hit a person	57	59	58	27	35
- Geçit çarpışması - Collisions at level crossing	191	156	146	143	114
<b>Toplam - Total</b>	<b>248</b>	<b>215</b>	<b>204</b>	<b>170</b>	<b>149</b>
<b>Toplam yaralı sayısı - Total number of casualties</b>	<b>467</b>	<b>273</b>	<b>246</b>	<b>204</b>	<b>247</b>

\*UIC standartlarına göre - According to UIC standards

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-

2008

Bu tabloda, Türkiye'deki demiryollarının sorunlu olmasına karşın, karayollarına göre demiryolu kazalarının yol açtığı sayısal azlık dikkati çekmektedir. Zira yalnızca 2007 yılı örnekleme yaparsak; demiryollarında 394 kaza olurken karayollarında 825.583 kaza olmuş; demiryolu kazalarında 108 kişi, karayollarındaki kazalarda ise 5.004 kişi ölmüş; demiryolu kazalarında 204 kişi yaralanırken karayolu kazalarında 188.383 kişi yaralanmıştır.

## ÜLKELERE GÖRE KAZA SAYISI- ÖLÜ VE YARALI YOLCU SAYISI

ÜLKE VE KODU Country and Code	KAZA SAYISI (number of accidents)						YOLCU-PAZANCI Number of passengers					
	ÇARPIŞMA Collision	DERAYMANLAR Derailments	DİĞER KAZALAR Other accidents	TOPLAM Total	TİPİK SAĞSA ÇARPIŞMA Track-side collision	ÇİFT ÇARPIŞMA Collision involving two trains	TOMAM KAZA SAYISI Total number of accidents		ÖLÜ SAYISI Number of deaths		YARALI SAYISI Number of casualties	
							DEĞERİ Value	ÖLÜ Deaths	DEĞERİ Value	ÖLÜ Deaths	DEĞERİ Value	ÖLÜ Deaths
TR	7	89	68	157	98	139	394	-	-	1	27	
İNGİLTERE GB	12	19	13	44	58	13	115	1	2	11	-	
LÜKSEMBURG LU	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
YUNANİSTAN GR	5	8	-	13	18	22	53	-	-	4	2	
BELANDA BE	1	1	-	2	1	1	1	-	-	-	-	
PORTEKİZ PT	5	5	-	10	56	27	93	1	-	2	3	
ALMANYA DE	22	11	3	36	185	94	315	3	3	3	17	
DANİMARKA DK	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	5	
İTALYA IT	4	9	5	18	83	19	120	-	-	1	9	
HOLLANDA NL	2	-	-	2	-	21	23	-	-	-	-	
İSPANYA ES	-	4	4	8	50	21	79	-	-	13	-	
BELÇİKA BE	8	1	2	11	30	34	75	-	-	1	11	
FRANSA FR	2	3	3	5	59	37	106	-	-	9	7	
İSVİÇRE CH	6	-	-	6	20	1	27	-	-	-	6	
NORVEÇ NO	3	-	-	3	2	2	8	-	-	-	1	
AVUSTURYA AT	4	13	1	18	30	47	95	-	-	4	10	
İSVEÇ SE	1	7	1	9	21	8	38	-	-	-	1	
FİNLANDIYA FI	-	-	1	1	9	48	58	-	-	-	-	
ÇEK CUMH. CZ	3	3	1	7	59	49	115	-	-	1	17	
SLOVAKYA SK	2	-	-	2	68	13	84	-	-	-	-	
MACARİSTAN HU	3	1	1	5	87	47	139	-	-	8	26	
BULGARİSTAN BG	3	1	-	4	42	10	56	-	-	2	6	
HİRVATİSTAN HR	-	4	7	11	27	18	56	-	-	3	3	
ROMANYA RO	4	4	4	8	89	270	367	-	-	1	9	
JAPONYA JP	-	5	1	6	209	174	380	-	-	25	77	
AMERİKA US	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Bu tabloda ülkemiz demiryollarının içler acısı durumu görülmektedir. Daha önce karşılaştırmalı olarak ortaya koyduğumuz gibi, Türkiye diğer ülkelere kıyasla hat uzunluğu bakımından gerilerde kalmasına rağmen kaza sayısı bakımından açık ara ile öndedir. Diğer ülkelerde yok denecek kadar az olan altyapıya dair sorunlar ve teknik sıkıntılar ülkemizde kazaların başlıca nedenini oluşturmaktadır. Çarpışma, deraymanlar ve diğer kazalar olarak nitelendirilen kazalar kategorisinde 2007 yılında Türkiye’de toplam 157 kaza yaşanırken, Almanya’da 36, İtalya’da 18, Fransa’da 5 ve Hollanda’da 2 kaza görülmektedir. 2007 yılı istatistiklerine göre ülkemizde demiryolu araçlarının raydan çıkması anlamına gelen “deraymanlar”a bağlı olarak 89 kaza yaşanırken, Fransa ve Hollanda gibi ülkelerde raydan hiç çıkılmadığı; İtalya’da 9, İspanya’da 4, Belçika’da 1 kez kaza yaşandığı görülmektedir. Toplam kaza sayısında da ülkemiz 394 kazayla 24 Avrupa ülkesi içinde ilk sırada yer almaktadır.



TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YOLCU TAŞIMALARI (1983-2008)

( 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	95,6	3.024	3,5	121	0,1	713	0,8	87.548
1984	87.539	95,1	3.489	3,8	120	0,1	864	0,9	92.012
1985	91.566	95,4	3.555	3,7	131	0,1	718	0,7	95.970
1986	95.587	95,7	3.248	3,3	139	0,1	785	0,8	97.759
1987	112.034	96,2	3.343	2,9	157	0,1	945	0,8	116.479
1988	128.202	96,3	3.802	2,9	186	0,1	991	0,7	133.181
1989	133.833	96,4	3.681	2,7	171	0,1	1.079	0,8	138.764
1990	134.091	96,6	3.479	2,5	127	0,1	1.208	0,9	139.805
1991	131.029	96,9	3.200	2,4	92	0,1	845	0,6	135.166
1992	142.173	96,8	3.456	2,4	58	0,04	1.138	0,8	146.825
1993	146.029	96,1	4.102	2,7	53	0,03	1.721	1,1	151.905
1994	140.743	95,7	3.941	2,7	47	0,03	2.268	1,5	146.999
1995	155.202	96,0	3.700	2,3	61	0,04	2.666	1,6	161.629
1996	167.871	96,5	3.215	1,8	58	0,03	2.754	1,6	173.898
1997	180.987	96,4	3.662	2,0	49	0,03	3.007	1,6	187.685
1998	186.159	96,2	3.972	2,1	54	0,03	3.243	1,7	193.428
1999	175.236	95,8	4.263	2,3	34	0,02	3.349	1,8	182.882
2000	185.081	96,0	4.240	2,2	30	0,02	3.555	1,8	193.506
2001	168.211	95,9	4.213	2,4	31	0,02	2.859	1,6	175.314
2002	163.327	96,1	3.939	2,3	21	0,01	2.706	1,6	169.993
2003	164.311	95,7	4.583	2,7	22	0,01	2.752	1,6	171.668
2004	174.312	96,1	3.835	2,1	-	-	3.223	1,8	181.370
2005	182.152	96,0	3.661	1,9	-	-	3.992	2,1	189.805
2006	187.593	98,0	3.878	2,0	-	-	-	-	191.471
2007	209.115	98,1	4.080	1,9	-	-	-	-	213.195
2008	206.098	98,3	3.650	1,7	-	-	-	-	209.748

Kaynak: TÜİK Ulaştırma İstatistikleri Özeti  
Source: TURKSTAT, Summary Statistics on Transportation and Communication

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

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



## TÜRKİYE'DE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YÜK TAŞIMALARI (1983-2008)

YILLAR Years	KARAYOLU ROAD		DEMİRYOLU Railway		DENİZYOLU Maritime		HAVAYOLU Air Transport		PETROL BORU HATTI Petroleum Pipeline		GENEL TOPLAM Grand Total
	Ton-km	%	Ton-km	%	Ton-km	%	Ton-km	%	Ton-km	%	
	Tonne-km		Tonne-km		Tonne-km		Tonne-km		Tonne-km		
1983	42.189	49,1	6.124	7,1	2.934	3,4	57	0,1	34.591	40,3	85.895
1984	43.878	43,4	7.532	7,4	7.719	7,6	63	0,1	41.918	41,5	101.110
1985	45.634	42,9	7.747	7,3	4.504	4,2	59	0,1	48.463	45,5	106.407
1986	54.018	47,1	7.219	6,3	4.682	4,1	64	0,1	48.791	42,5	114.774
1987	58.832	44,7	7.259	5,5	4.541	3,5	79	0,1	60.845	46,3	131.556
1988	65.459	40,2	8.006	4,9	9.454	5,8	88	0,1	79.744	49,0	162.751
1989	68.239	40,8	7.571	4,5	7.152	4,3	95	0,1	84.200	50,3	167.257
1990	65.710	51,0	7.915	6,1	7.234	5,6	107	0,1	47.812	37,1	128.778
1991	61.969	81,7	7.995	10,5	2.780	3,7	76	0,1	3.056	4,0	75.876
1992	67.704	83,8	8.246	10,2	1.756	2,2	102	0,1	2.994	3,7	80.802
1993	97.843	88,6	8.410	7,6	901	0,8	152	0,1	3.082	2,8	110.388
1994	95.020	88,6	8.215	7,7	587	0,5	198	0,2	3.229	3,0	107.249
1995	112.515	90,2	8.516	6,8	276	0,2	231	0,2	3.193	2,6	124.731
1996	135.781	91,2	8.914	6,0	-	-	240	0,2	3.988	2,7	148.923
1997	139.789	81,9	9.614	5,6	-	-	263	0,2	21.031	12,3	170.697
1998	152.210	75,9	8.376	4,2	-	-	274	0,1	39.711	19,8	200.571
1999	150.974	71,5	8.237	3,9	8.200	3,9	286	0,1	43.477	20,6	211.174
2000	161.552	73,2	9.761	4,4	7.900	3,6	310	0,1	41.319	18,7	220.842
2001	151.421	75,3	7.486	3,7	8.100	4,0	285	0,1	33.925	16,9	201.217
2002	150.912	71,3	7.169	3,4	5.738	2,7	275	0,1	47.691	22,5	211.785
2003	152.163	82,4	8.615	4,7	5.400	2,9	276	0,1	18.128	9,8	184.582
2004	156.853	87,9	9.334	5,2	-	-	321	0,2	11.927	6,7	178.435
2005	166.831	91,6	9.078	5,0	-	-	392	0,2	5.736	3,2	182.037
2006	177.399	92,0	9.545	5,0	-	-	-	-	5.841	3,0	192.785
2007	181.330	92,1	9.755	5,0	-	-	-	-	5.841	3,0	196.928
2008	181.935	91,7	10.553	5,3	-	-	-	-	5.841	2,9	198.331

Kaynak: TÜİK Ulaştırma İstatistikleri Özet  
Source: TÜRKSTAT, Summary Statistics on Transportation and Communication

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Bu tabloda, demiryolu yük taşımacılığında 1980 sonrasında süren düşüş ve karayolu yük taşımacılığında yaşanan fahiş yükseliş görülmektedir.

## ÜLKELERE VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YOLCU TAŞIMALARI (Yolcu-Km) (2007)

ÜLKE ve KODU Country and Code	(Milyar-BiHlon)					TOPLAM Total
	DEMİRYOLU Railway	%	OTOMOBİL Passenger Car	%	OTOBÜS Bus	
TÜRKİYE-Turkey	4,1	1,9	117,8	55,3	91,3	213,2
İNGİLTERE-England	50,0	6,3	689,0	87,2	51,5	790,5
LÜKSEMBURG-Luxembourg	0,3	4,1	6,6	84,9	0,9	7,8
YUNANİSTAN-Greece	1,9	1,6	95,0	79,9	22,0	118,9
İRİLANDA-Ireland	1,9	3,9	42,0	81,9	7,3	51,3
PORTEKİZ-Portugal	3,6	4,1	74,0	83,6	10,9	88,5
ALMANYA-Germany	74,7	7,4	869,0	86,1	65,4	1.009,1
DANİMARKA-Denmark	5,7	8,4	55,0	80,7	7,4	68,1
İTALYA-Italy	47,2	5,4	720,0	82,6	104,1	871,3
HOLLANDA-Netherlands	14,7	8,4	149,0	84,7	12,3	176,0
İSPANYA-Spain	21,2	5,0	343,3	81,0	59,2	423,7
BELÇİKA-Belgium	9,9	7,0	112,5	79,8	18,5	140,9
FRANSA-France	81,7	9,5	727,8	85,0	47,1	856,6
İSVİÇRE-Switzerland	15,8	14,3	88,2	80,2	6,0	110,0
NORVEÇ-Norway	2,6	4,2	54,8	89,0	4,2	61,6
AVUSTURYA-Austria	9,0	9,9	72,0	79,3	9,8	90,8
İSVEÇ-Sweden	6,5	5,6	99,6	86,9	8,5	114,6
FİNLANDIYA-Finland	3,8	5,0	63,8	85,0	7,5	75,1
ÇEK CUMH.-Czech Republic	6,9	7,3	71,5	75,7	16,1	94,5
SLOVAKYA-Slovak Republic	2,1	5,8	26,0	70,6	8,7	36,8
MACARİSTAN-Hungary	6,2	9,6	41,4	63,9	17,2	64,8
BULGARİSTAN-Bulgaria	2,4	5,1	34,0	71,2	11,3	47,7
HİRVATİSTAN-Croatia	1,6	5,1	26,0	82,8	3,8	31,4
ROMANYA-Romania	7,4	9,3	60,0	75,4	12,2	79,6

Avrupa Ülkeleri tarafından, Toplam Hava yolu ve Demiryolu Yolcu-km istatistikleri yayımlanmadığından tablodaki veriler Hava yolu-Demiryolu hariç verilerdir. Air and Maritime transportation are excluded in this table since Total Air and Maritime transport passenger-km figures are not available in European Countries. 2007 Yılı taşımacılarına ait veriler-Dan are about transport by 2007.

Kaynak: UIC İstatistikleri, Avrupa Birliği Ulaştırma ve Enerji İstatistikleri Kitabı 2009  
Source: UIC & EU Energy and Transport Figures Statistical Pocketbook 2009

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Bu tabloda, 2007 yılında 24 Avrupa ülkesi arasında Türkiye'nin demiryolu yolcu taşımada % 1,9 ile sondan birinci sırada yer aldığı görülmektedir.

## ÜLKELERE VE ULAŞTIRMA SİSTEMLERİNE GÖRE YÜK TAŞIMALARI (Ton-Km) (2007)

ÜLKE ve KODU Country and Code	(Milyar-Billion)									
	DEMİRYOLU Railway	%	KARAYOLU Road	%	İÇ SUYOLU Inland Waterways	%	PETROL BORUHATTI Oil Pipeline	%	TOPLAM Total	
TÜRKİYE-Turkey	9,8	4,8	181,3	88,9	-	-	12,9	6,3	204,0	
İNGİLTERE-England	21,2	11,0	160,4	83,6	0,2	0,1	10,2	5,3	192,0	
LÜKSEMBURG-Luxembourg	0,3	24,6	0,6	50,3	0,3	25,1	-	-	1,2	
YUNANİSTAN-Greece	0,9	4,1	21,7	95,6	-	-	0,1	-	22,7	
İRLANDA-Ireland	0,1	0,9	14,4	99,1	-	-	-	-	14,5	
PORTEKİZ-Portugal	2,6	12,1	18,3	85,6	-	-	0,5	-	21,4	
ALMANYA-Germany	92,1	21,2	261,4	60,2	64,7	14,9	15,8	3,6	434,0	
DANİMARKA-Denmark	-	-	11,8	72,0	-	-	4,6	28,0	16,4	
İTALYA-Italy	24,4	12,5	160,0	81,6	0,1	0,1	11,5	5,9	196,0	
HOLLANDA-Netherlands	-	-	30,7	39,3	41,9	53,6	7,2	7,2	78,2	
İSPANYA-Spain	11,1	5,3	190,1	90,5	-	0,0	8,9	4,2	210,1	
BELÇİKA-Belgium	9,4	23,5	19,7	49,4	9,3	23,3	1,5	3,8	39,9	
FRANSA-France	40,6	15,5	191,4	72,8	9,2	3,5	21,7	8,3	262,9	
İSVİÇRE-Switzerland	11,8	52,9	10,3	-	-	-	0,2	0,9	22,3	
NORVEÇ-Norway	-	-	15,4	35,3	-	-	4,3	9,8	43,6	
AVUSTURYA-Austria	19,8	44,7	14,7	33,2	2,6	5,9	7,2	16,2	44,3	
İSVEÇ-Sweden	11,5	24,0	36,4	76,0	-	-	-	-	47,9	
FİNLANDIYA-Finland	10,4	28,6	26,0	71,2	0,1	0,2	-	-	36,5	
ÇEK CUMHURİYETİ-Czech Republic	17,0	48,7	15,8	45,3	-	0,0	2,1	6,0	34,9	
SLOVAKYA-Slovak Republic	9,4	43,2	5,6	25,7	1,0	4,6	5,8	-	21,8	
MACARİSTAN-Hungary	9,3	30,7	13,2	43,4	2,2	7,2	5,7	18,7	30,4	
BULGARİSTAN-Bulgaria	5,2	34,6	5,9	39,0	1,0	6,6	3,0	19,8	15,1	
HİRVATİSTAN-Croatia	3,9	36,9	5,1	48,6	0,1	1,1	1,4	13,4	10,5	
ROMANYA-Romania	11,7	25,6	23,9	52,4	8,2	18,0	1,9	4,1	45,6	

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Bu tabloda, 2007 yılında Türkiye'nin demiryolu yük taşımasında 24 Avrupa ülkesi arasında sondan altıncı; yüzölçümü ve nüfus büyüklükleri itibarıyla Türkiye'ye en yakın olan İngiltere, Almanya, İtalya, İspanya ve Fransa'dan sonra ise sonuncu sırada yer aldığı görülmektedir.

Avrupa Ülkeleri hariç, Toplam Hava yolu ve Demiryolu Ton-km istatistikleri ayrılmadığından tablodaki veriler Hava yolu-Demiryolu yük taşımasıdır.  
Air and Maritime transportation are excluded in this table since Total Air and Maritime Transport Tonne-km figures are not available in European Countries.

2007 Yılı raporu hakkında detaylı bilgi için lütfen aşağıdaki bağlantıya gidiniz.

Kaynak: UIC İstatistikleri, Avrupa Birliği Ulaştırma ve Enerji İstatistikleri Kitabı 2009

Source: UIC & EU Energy and Transport in Figures - Statistical Pocketbook 2009

ÜLKE YÜZ ÖLÇÜMÜ, NÜFUS, KARAYOLU UZUNLUĞU, PERSONEL SAYISI, HAT UZUNLUĞU (ELEKTRİZKSİZ, ELEKTRİKLİ), YOLCU SAYISI, YOLCU/KM, NET TON, TON-KM, TRAFİK, ENERJİ TÜKETİMLERİ (MOTORİN, ELEKTRİK) ÖLÇÜTLERİYLE ULUŞLARARASI DEMİRYOLU İSTATİSTİKLERİ (2007)

ÜLKE ve KODU Country and Code	ÜLKE YÜZÖLÇÜMÜ Area (1000 km <sup>2</sup> )	İÇİŞİ Population (10 <sup>6</sup> )	KARAYOLU UZUNLUĞU Road Km	PERSONEL SAYISI Employees (10000)	ALTERNATİF YOLU (km) (1)			YOLCU SAYISI Passenger-km (10 <sup>6</sup> )	YOLCU/KM Passenger-km (10 <sup>6</sup> )	HAT UZUNLUĞU Track (10 <sup>3</sup> km)	TREN İDE Train (10 <sup>6</sup> )	MOTORİN Fuel (10 <sup>6</sup> kWh)		ELEKTRİK Electricity (10 <sup>6</sup> kWh)
					Demir Yolu	Elektrikli	Toplam					Top	Net	
TÜRKİYE	7853	71,5	69,6	27.670	6.777	1.930	8.697	81.260	5.553	20.849	9.755	15.303	133	225
İNGİLTERE	2430	61,0	166,9	45.390	...	1.620	1.620	1.229.374	500,27	103.500	21.300	71.227	414	2.967
LİHTENBERG	117	0,5	2,8	2.317	13	262	275	16.441	316	8.601	295	609	-	-
YUNANİSTAN	1320	11,2	41,9	7.164	23,52	199	251	13.212	19,30	4.943	833	2.785	58	34
İRLANDA	70	4,4	17,0	4.985	18,67	52	1919	45.513	20,07	825	129	2.136	-	-
PORTİZ	920	10,7	19,0	7.745	14,03	1.453	2.838	134.739	26,10	10.556	2.586	6.196	29	297
ALMANYA	3570	82,3	231,5	1.65.652	143,46	10.544	23.890	1.530.892	7,4677	200.806	92.077	166.794	341	9.761
DANİMARKA	430	5,5	11,4	10.735	15,13	620	2333	147.924	57,24	-	-	-	3,55	280
İTALYA	3010	59,3	175,6	94.572	49,26	11.711	1.6667	695.524	472,13	81.316	24.422	71.650	83	4.459
HOLLANDA	420	16,4	66,7	12.230	7,48	2.028	2776	328.019	147,41	-	-	-	-	1.314
İSPANYA	5060	45,3	176,6	32.664	62,82	8.790	1.5012	614.576	212,25	29.465	110.64	32.289	-	-
BELÇİKA	310	10,6	15,7	26.936	3,72	3.002	3.374	206.500	99,32	65.494	93,57	19.289	39	1.389
FRANSA	6520	61,7	401,5	1.65.114	14,751	15.133	2.9318	1.045.086	81,644	105.707	463,24	122.298	183	7.799
İSVİÇRE	410	7,5	71,3	27.391	...	3.158	3.158	269.053	1,371	70.045	11,807	27.578	-	-
NORVEÇ	3550	4,7	54,2	5.383	1,562	2.552	4114	49.267	2,67	-	-	-	7	318
AVUSTURYA	840	8,3	35,7	44.136	2,273	3.545	5.818	304.327	90,37	93.397	193,40	28.877	40	1.835
İSVİÇRE	4500	9,1	100,0	13.280	2,074	7.747	9.821	38.400	64,67	-	-	-	-	-
FINLANDYA	3380	5,3	27,5	10.102	2,852	3.047	5.899	66.685	3,776	40.288	104,24	14.212	34	659
ÇEK CUMHURİYETİ	790	10,3	55,6	57.228	6,425	3.056	9481	181.918	68,55	91.010	169,72	23.827	69	1.233
SLOVAKYA	490	5,4	7,4	33.889	2,052	1.577	3.629	45.591	21,48	49.851	94,25	11.571	16	240
MACARİSTAN	930	10,1	84,4	45.579	5,122	2.573	7.695	116.232	62,29	49.744	93,44	15.575	56	903
BULGARİSTAN	1110	7,7	7,3	24.245	1,337	2.986	41,43	33.283	24,23	21.805	52,41	7.664	25	384
HİNDİSTAN	570	4,4	18,0	13.905	1,742	980	2722	63.131	1,611	17.231	23,70	5,481	33	74
ROMANYA	238	21,6	79,9	63.570	6,798	3.979	10.777	85.753	74,17	54.280	116,67	19.084	147	300

(1) Tümü hariç alternatif yolların toplam uzunluğu  
Kaynak: TCDD, 2007

Kaynak: TCDD İstatistik Yıllığı 2004-2008

Bu tabloda, Türkiye'nin 24 Avrupa ülkesi arasında;

- Ülke yüz ölçümü açısından en büyük ülke,
- Nüfusta ikinci en büyük ülke,
- Karayolu uzunluğunda onuncu,
- Demiryolu personeli sayısında on ikinci, ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında sonuncu sırada,

- Demiryolu hat uzunluğunda dokuzuncu ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu sırada,
- Yolcu sayısında on beşinci, ancak yüz ölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yolcu-km'de on beşinci, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en fazla olan 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yük taşımada net ton ölçeğinde on altıncı, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Ton-km ölçekli yük taşımada on ikinci, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Demiryolu trafiğinde on üçüncü, ancak yüz ölçümü, nüfusu ve demiryolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Enerji tüketimi sınıflamasında, motorin tüketiminde (tüketimi tespit edilen 18 ülke arasında) altıncı,
- Elektrik enerjisi tüketiminde (tüketimi tespit edilen 19 ülke arasında) on yedinci olduğu görülmektedir.





- Personel başına trafikte on birinci,
- Personel başına hamton km'de (tespit edilebilen 19 ülke arasında) on üçüncü,
- Personel başına tren km'de (tespit edilebilen 23ülke arasında) yirminci,
- Elektrikli demiryolu hat yüzdesinde (tespit edilebilen 23 ülke arasında) yirmi birinci,
- Hat uzunluğuna düşen personel sayısında on altıncı,
- Hat verimliliği ölçütünde, hat başına düşen trafikte (tespit edilebilen 21 ülke arasında) on dokuzuncu,
- Hat başına düşen hamton'da (tespit edilebilen 18 ülke arasında) on beşinci,
- Hat başına düşen trende yirmi üçüncü,
- Çeken araç başına düşen trafikte (tespit edilebilen 21 ülke arasında) üçüncü olduğu görölmektedir.

## “SÜRAT DEMİRYOLU PROJESİ”NDEN “YÜKSEK HIZLI TREN”E

1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin Yatırım Programına alınması ile başlayan demiryollarında hızlanma macerası ülkemizde uygulanan yanlış ulaşım politikalarının ve plansızlığın ibretlik bir öyküsüdür. 30 yılı aşkın bir süredir devam eden süreç, yapılan yatırımları ve hazırlıkları gözardı eden ani kararlarla tam bir kaosa dönüşmüş, sonuç olarak hızlı trene sağlıklı bir şekilde kavuşmak da mümkün olmamış, hatta önemli bir facia da yaşanmıştır.

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. Pamukova faciası, “hızlandırılmış tren”in, AKP hükümeti tarafından, bilim insanlarının, sorumluluk sahibi sendika ve meslek örgütlerinin uyarılarına rağmen alt yapı sorunu gözardı edilerek jet hızıyla faaliyete geçirilmesi sonucunda gerçekleşmiştir. Facia, ülkemizde hız ve imaj tutkusunun bilimsel-teknik değerlendirmelerin ve alt yapı problemlerinin görmezden gelinmesine yol açacak derecede baş döndürücü bir hal almasının bir göstergesidir.

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

Konuyla ilgili ülkemizin en önemli uzmanı Prof. Dr. 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 demiryollarımızın “Hat Kapasitesi” bir daire başkanı tarafından yanlışlıkla (!) 2 kat fazla hesaplanmıştır.*
- *Son yıllarda TCDD Yönetim Kurulu'ndaki deneyimli demiryolcu sayısı, siyasi atamalar nedeniyle sifira yaklaşmaktadır.*
- *2004 yılında, –bazı yetkililerin kişisel hırsları nedeniyle– İstanbul-Ankara eski demiryolu hattında hızlar arttırılmış, uyarılara rağmen 41 kişinin ölümüyle sonuçlanan kaza önlenememiştir.*
- *Yapılmakta olan Ankara–İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu'nun müşavirleri arasında “Ben demiryolunun ‘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 34 yıldır Türkiye'nin gündemindedir. Ancak bu amaç bir türlü gerçekleştirilememiş ve bir başarısızlık olarak siyasal iktidarların hanesine yazılmıştır.

Ankara–İstanbul arasındaki mevcut 576 km'lik düşük standartlı demiryolunu 160 km kısaltarak 416 km'ye düşürmek, proje standartlarını yükselterek hızı 260 km/saate çıkartmak, yolculuk süresini 7 saatten 1,5-2 saate indirmek üzere projelendirilen ve 34 yıldır hala ülke gündemindeki yerini koruyan ‘Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi’ 1975 yılında yatırım programına alınmıştır. 1983 Ulaştırma Ana Planı'nda öncelikli yatırım alanı olarak değerlendirilen 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. Hızlandırılmış tren tartışmalarının gölgesinde kalan ve 34 yıldır gündemde olan projenin geleceği, ulaşım sektörünün yanıt bekleyen önemli sorunlarından biridir.

“Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi”nin tasfiye süreci ile “Ankara–İstanbul Rehabilitasyon Projesi” gündeme gelmiştir. Mevcut demiryolu hattı üzerinde bir dizi iyileştirme faaliyetini kapsayan proje “Ankara–İstanbul Hızlı Tren Projesi”ne dönüştürülmüştür. Böylece “rehabilitasyon/iyileştirme”den çıkarak mevcut demiryolu hattı ile aynı koridorda bulunan yeni bir hızlı tren hattı yapılmasını hedefleyen “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.

Demiryollarında rehabilitasyondan “hızlandırılmış tren”e geçişte hız önceleri 160 km/saat öngörülmüşken, 1999 yılında 200 km/saate, 05.05.2005 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile de 250 km/saate çıkarılmıştır. Bu süreç Ankara–İstanbul demiryolu koridorunda seyir süresini 4,5 saate düşürebilen 160 km/saat hıza ulaşılmasına olanak sağlayacak iyileştirmelerin yapılması ve tren setlerinin yenilenmesi hedefiyle başlamıştır. Sürat demiryolu projesinin tasfiyesine de denk düşen dönemde proje yeniden düzenlenmiş ve hızın 200 km/saat’e çıkartılmasına karar verilmiştir. Daha sonraki aşama Pamukova faciasıyla sonuçlanan ve oldu bittiye getirilen “hızlandırılmış tren” uygulamasını takip eden; Ankara–İstanbul arasındaki mevcut demiryolu hattından bağımsız 250 km/saat hıza uygun çift hatlı hızlı demiryolu yapımını içeren Hızlı Tren Projesini kapsamaktadır.

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.

Sağlıklı bir yüksek hızlı tren hattına sahip olmak için en gerekli unsur, altyapı ve üstyapıya yönelik düzenlemeleri sistemli bir bütünlük içinde değerlendiren, güvenli bir demiryolu hattının geliştirilmesidir. Bir demiryolu sistemi açısından altyapının asıl taşıyıcı faktör olduğu ve hem can güvenliğinin hem de hizmet düzeyinin yüksek olmasının büyük oranda altyapı tarafından belirlendiği unutulmamalıdır. Ülkemizde yüksek hızlı tren projesinin yalnız hız boyutunun öne çıkarılması ciddi bir göz boyama çabasının eseridir. .

Son yıllarda ülkemizde yüksek hızlı demiryolu taşımacılığının gündeme gelmesinin ve bu konuda yatırımlara başlanmış olmasının, proje, yapım ve işletme konularında 120 km/saat proje hızları için bile çağdaş teknolojiyi henüz uygulayamayan demiryollarımız için önemli kaygılar oluşturduğunu belirten Prof. Dr. Aydın Erel şu konulara dikkat çekmektedir: *“Yüksek hızlı trenin hızı, alttaki yumuşak zemin, yol yatağı / dolgu ve hareketli yükten oluşan dinamik sistemin karakteristik dalga hızına erişebilir ya da aşabilir. Tren hızı bir “kritik hız” a eriştiğinde büyük şekil değiştirmeler oluşabilir. Bu hareketler tren ve yapının bütünlüğü için tehlikeli olabilir, yol bakım maliyetlerini yükseltir. Bu nedenle yoldaki şekil değiştirmeleri kabul edilebilir düzeylerde sınırlayacak dinamik bir rijitlik sağlayacak dolguların tasarımının yaşamsal önemi vardır.”*

Genel olarak demiryollarında 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 sorunları hızlı tren uygulamasında ciddi rezonans sorunlarına yol açmaktadır. Hızlı trende öncelikli olarak önemli olan ray değil, altyapı kaynaklı bu rezonans sorunudur. 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. 1999 ve 2001 yıllarında yapılan fizibilite etütlerinde proje uygulanabilir bulunmamıştır. Bu nedenle yatırım tutarı ve bilet ücretlerinin hızla artırılmasına paralel bir şekilde yolcu sayısında da büyük çaplı artışlara yer verilmiştir. Kısa zaman dilimlerinde yapılan etütlerde inanılmaz bir açığı olduğu görülmektedir. Bu açığı öyle bir boyuta ulaştırmıştır ki, 1999 etütünde 2010 yılı hedeflenerek belirlenen 1.517.670 yolcu sayısı 2005 etütünde 9.495.512 rakamına ulaşmıştır. Günlük yaklaşık 25.000 yolcu taşımaya denk düşen kapasite artırımının karşılanabilmesi için gerekli tren ve sefer sayısının nasıl sağlanacağı merak konusudur. Öte yandan hedeflenen yolcu sayısına ulaşılması durumunda ortaya çıkacak yolcu kapasitesini karşılayacak garların yapılması konusunda da bir etüt çalışması söz konusu değildir.

Bu konudaki sorunlar, resmi çevrelerin sığınmaya çalıştığı AB çevrelerince de saptanmaktadır. 14 Mart 2009 tarihli ve Financial Times haberine dayandırılan bir ANKA Haber Ajansı haberinde, “AB desteğiyle Türkiye için altyapı raporu hazırlayan Rainer Müller’in ‘Türkiye’deki hızlı tren için öngörülen yolcu sayısı az, tren döşeme maliyeti yüksek’ saptamasına yer verildi” denilmektedir.

Yine aynı haberde, “TINA Vienna Transport Stragles’in saptamasına göre, Hükümet finansman sağlar ve ‘planladığı’ tüm projeleri tamamlarsa demiryolu kullanımı 2020 yılında, 2004’teki düzeyinin iki katına çıkabilir. Ancak o zaman bile bu oran seyahatlerin yüzde 4,1’ine karşılık gelir.

Sadece başlamış ve finansmanı sağlanmış projeler hesaba katıldığında seyahatlerde demiryolunun payı gerçekte 2020’ye kadar yüzde 2,2’ye düşecek, otomobil, hava taşıtı ve en kalabalık kamu taşıma seçeneği olan otobüslerle seyahat daha hızlı büyüyecektir” denilmektedir.

Kısacası Türkiye, bırakalım “hızlı tren”i, bütün öngörülen demiryolu yatırımlarıyla bile demiryolu taşımacılığındaki düşüşü önleyemeyecektir.

Diğer yandan “yüksek hızlı tren” ile yalnızca yolcu taşımacılığı amaçlanmaktadır. Bu yaklaşım, demiryollarının *birleşik taşımacılık* esprisine vurulan bir darbe ile konuyu yalnızca bir “vitrin” sorununa indirgemekte, yük taşımacılığı gözetilmemektedir.

Başlangıçta doğal olarak rehabilitasyon/iyileştirme amaçlı bir şekilde gündeme gelen “sürat artırım projeleri” ve bu bağlamdaki “hızlı tren”; çok farklı olan “yüksek hızlı tren” yönelimiyle, “imaj rantı” uğruna tasfiye edilmiştir.

Öte taraftan Japonya’da 1964 yılında hizmete giren ve 7.000 km hattı bulunan Şinkansen dışında maliyetini karşılayan hızlı trenin dünyada bulunmadığı uzmanlar tarafından dile getirilmektedir. Bu başarıyı tutturmuş Japonya’nın bile hızlı demiryolu sorununu tamamen çözemediği gözetilmemektedir.

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. Bunlardan Ankara–Konya Hızlı Tren Projesi’nin inşaatı devam etmektedir. Ankara üzerinden Sivas’a ulaşacak hızlı tren projesi de inşaatı devam eden projelerdendir. Etüt çalışmaları biten ve planlamaları yapılan hızlı tren hatları olan Ankara–İzmir, Halkalı–Bulgaristan, Sivas–Erzincan–Erzurum–Kars Projelerinin ise 2010 yılında inşaatlarına başlanacağı belirtilmektedir.

Ankara–İstanbul Hızlı Tren Projesi’nin 2004 yılında inşaatına başlanan 206 km uzunluğundaki Esenkent–Eskişehir bölümünün 2008 yılında tamamlandığı belirtilmektedir. Kamuoyuna yansıtıldığı biçimiyle tamamlandığı söylenen Ankara–Eskişehir hattı, ilgili kurum, sendika ve kişilerin itirazlarına rağmen 13.03.2009’da yapılan törenin ardından 14.03.2009 tarihinde, yerel seçimlerden önce, seferlere başlamıştır. Ancak bir bütün halinde değerlendirildiğinde hızlı trenin izlediği güzergahın, dünyadaki uygulamaların tersine, parçalı bir yapı arzettiği göze çarpmaktadır. Mevcut hızlı tren Ankara’dan Esenkent’e kadar ki 40 km’lik bölümde mevcut demiryolunu kullanmakta, Esenkent’ten Eskişehir’e 9 km uzaklıktaki Hasanbey’e kadar hızlı tren yolunu kullandıktan sonra tekrar mevcut demiryoluna girerek Eskişehir’e varmaktadır. Güzergah üzerinde bulunan Ankara–Sincan hattında herhangi bir çalışma yapılmazken, Sincan–Esenkent ve Hasanbey–Eskişehir arasındaki hatlarda yapılan çalışmaların henüz tamamlanmadığı görülmektedir.

Ancak 22 Temmuz 2008 tarihinde Odamızın bu yönde yaptığı açıklamaya ve bu gerçeklere karşın TCDD Genel Müdürlüğü'nün 26 Temmuz 2008 tarihli açıklamasında Odamız için, “Hızlı tren hattının mevcut hattan tamamen bağımsız (...) yapıldığından habersiz olmasını üzüntüyle karşılıyoruz” denmesi kurumsal ciddiyetten uzaktır. Zira bizzat TCDD Genel Müdürü ve Genel Müdürlüğün daha sonraki bazı açıklamaları Oda Raporumuzu doğrular içerik ve niteliktedir.

Diğer yandan Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası'nın yaptığı bir açıklamaya göre; “Tamamlandı gözüken Esenkent–Hasanbey arasında ise altyapı kontrol hizmetlerini yürüten Mescioğlu firması yaptığı kontrollerde tespit ettiği aksaklıkları kurumla sıklıkla paylaşmıştır. Örneğin, yol üst yapısına ilişkin işlerin %100'e yakın oranda tamamlandığı ve deneme seferlerinin devam ettiği belirtilen 1 Nisan 2008 tarihli yazısında sahada yapılan gözlem sırasında açılan sondaj kuyularında yapılması gereken taş dolguların yapılmadığını tespit ettiğini bildirmiştir. Yine Esenkent-Hasanbey arasında koruyucu ray taşlamasını üstlenen Firma; uluslararası uygulamalarda kaldırılan talaş kalınlığının maksimum 0,3 mm olmasına karşın TCDD hatlarında kesintisiz 0,5 mm ve üstü taşlama gerektiğini ve bu sorunun kullanılan rayın kalitesinden kaynaklandığını belirterek önlem alınmasını istenmiştir.”

Nitekim yüksek hızlı trenin faaliyete geçtiği tarihten hemen 11 gün sonraki tarihli TCDD kurum yazısında bölge elemanlarınca yapılan turnelerde yolda yer yer deformasyonların oluştuğunun gözlemlendiği söylenmektedir. İlgili kurum yazısında yol tamirat makinalarının olmaması nedeniyle arızalı noktaların tamiratları gerçekleştirilemediğinden tekayyüdatlar konulduğundan bahsedilmektedir. Özetle Pamukova faciasıyla sonuçlanan “hızlandırılmış tren” projesinden, “hızlı tren” daha sonra “yüksek hızlı tren” aşamasına gelen demiryollarında hızlanma sevdasının başından beri süregelen proje, yapım ve işletme konusundaki akılcılıktan uzak ve imaj odaklı yaklaşım Ankara–Eskişehir hattında da vücut bulmaktadır.

“Hızlı/hızlandırılmış” veya “yüksek hızlı tren” arayışları bu ortamda, birçok zafiyetin ortasında önemli sorunlar yaratmıştır ve yaratmaya da adaydır. Pamukova faciası bunun yalnızca bir ilk göstergesidir.

Bir dizi başka temel unsur yanında mevcut durumda “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. Yolcuların büyük bir çoğunluğunun Ankara ve İstanbul merkezli seyahat yapacakları düşünülürse, Sürat Demiryolu Projesi'ne göre 160 km uzun olan Yüksek Hızlı Tren hattı yolculuk süresini ve diğer maliyetleri artıracaktır.
- Türkiye, tamamlanmayan, başarılmayan, atıl bırakılan proje maliyetlerinin faturasını ödemeye mahkûm kılınmıştır. Mevcut projenin astarı yüzünden pahalıya gelmiştir/gelecektir.
- Hız km/saatlerinde altyapı unsuru gözetilmeksizin birbirleriyle ve proje bütünlüğü olmayan uyumsuz km/saat artırımları yapılmıştır. Demiryollarında rehabilitasyon yöntemiyle hızın 160 km/saat olarak belirlenmesiyle başlayan projeler dizini hızın 200 km/saat daha sonra 250 km/saate çıkarılması ile devam etmiş, bütün bu

değişikliklerin inşaatların başlamasından sonra ve ön çalışmadan yoksun bir şekilde yapılması projenin tutarlılığını gölgelemiştir.

- 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 inşaata 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. Öte yandan diğer hızlı tren projelerinin uygulamaya geçmesi ve öngörülen yolcu sayısına denk düşen bir talep artışının yaşanması durumunda teknik ve işletmeye dair yaşanacak kapasite sorununun nasıl çözüleceğine dair bir öngörü mevcut değildir.
- Demiryolu ulaşımı, öngörülen hattaki ön ücretlendirmenin 2010 yılı için 30 avro olarak belirlenmesiyle (ki mevcut piyasa koşullarıyla bu düzey çok aşılacaktır) ekonomik olmaktan ve halkın çoğunluğunun kullanımından çıkarılmış olacaktır. 14 Mart 2009’da seferlere başlayan hızlı tren bilet ücretleri birinci sınıf için 60 TL, ekonomi sınıfı için 40 TL olarak belirlenmiştir. Tanıtım amacıyla fiyatlar her ne kadar düşük seviyelere çekilmeye çalışılsa da orta ve uzun dönemde rekabet yasalarına tabiyet ile demiryollarının ucuz ve yaygın kullanımı kısıtlanacaktır.
- 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 amaç olan “imaj” unsurunun altında kalacaktır.

Oysa ulaştırma sistemlerine yapılacak yatırımlar makro planlamaları gerektirir. Ancak bugün, Odamızın, ilgili sendikalar ve bilim insanları ile üniversitelerin yıllardır dile getirdikleri gibi bir “Ulaşım Ana Planı”nın bulunmaması temel bir eksiklik oluşturmaktadır. Ayrıca 58. Hükümetten itibaren hükümet programlarında demiryollarına göreli bir ağırlık verildiği, 2003 sonrasının adeta ‘demiryollarının altın çağı’ ilan edilmeye çalışıldığı dikkat çekmektedir. Ancak Kanun Tasarıları, TCDD’nin kurumsal yapısı ve taşınmazları üzerindeki tasarruflar gözönünde bulundurulursa Hızlı Tren Projesi’nin, projelerde de açıkça belirtildiği üzere, “demiryollarına özel sektör dinamizmi katmak”, “demiryollarını rekabetçi bir tarzla yeniden yapılandırmak” gibi amaçlara çanak tuttuğunu söylemek doğru olacaktır. Bu stratejinin ise demiryolu çalışanları, kamu hizmetlerinin yürütülüşü ve toplumun geneli açısından olumlu sonuçlar üretmeyeceği açıktır.

Bu koşullarda “yüksek hızlı tren” uygulamasını Odamız sakıncalı bulmakta ve kaygı ile izlemektedir. Odamız “sürat demiryolu” kapsamlı “hızlı treni” bugün için uygun bulmakta, mevcut projeyi ise yolcu ve yük taşımacılığında yaratacağı gerileme ve tasfiye boyutu ve daha ötesi demiryollarının tasfiyesinde üstlendiği rol, yeni hatlara dayandırılmaması ve altyapı

### *Ulaşımında Demiryolu Gerçeği*

eksikliği itibarıyla doğru bulmamaktadır. Őu an gündemde bulunan ve belli bir bölümü faaliyete geçen “yüksek hızlı tren”in “imaj” uğruna gündeme getirilmesi, proje bütünlüğü olmaması, altyapı çalışmalarının eksikliği ve bilimsel-teknik uyarıları dışlayan bir uygulama olması söz konusudur. Bu durumun, güçlendirilmesi gereken demiryolu ulaşımına prestij kaybı yaşatmasının yanı sıra ekonomik kayıplara yol açması da kesindir.

## **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, denizyolu, havayolu, karayolu, demiryolu 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 demiryolu yatırıma, % 9'u karayolu-demiryolu bağlantılarına, proje toplam tutarının ancak % 11'i yeni karayolu yapımına ayrılmıştır. Bu rakamlar şu anlama gelmektedir; Avrupa Birliği karayolu taşımacılığına alternatif yöntemlerin geliştirilmesini hedeflemiştir. Demiryolu altyapı teknolojileri sürekli yenilenerek hızlı tren sistemleri kurulmuş ve demiryolları diğer ulaşım sistemleri ile (özellikle havayolu) rekabet eder hale gelmiştir. 112 milyar dolarlık bu proje; görüleceği üzere Avrupa yüksek-hız tren şebekesinin omurgasını oluşturacak şekilde hazırlanmıştır.

Bizde ise durum tam tersinedir. Ulaştırma politikalarında Kombine ve Toplu Taşımacılık ve demiryolu ile denizyoluna ağırlık tanınması öncelikli merkezi politikalar olması gerekirken, uygulanan ulaşım politikaları ile karayolu taşımacılığı ana ulaşım sektörü haline gelmiştir.

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

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

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

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

**ULAŞIM MODLARI DAĞILIMI (%) (2003)**

	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
Yolcu Taşımacılığı	95,7	2,7	0,0	1,6
Yük Taşımacılığı	91,4	5,2	3,2	0,2

**ULAŞIM MODLARI DAĞILIMI (%) (2008)**

	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
Yolcu Taşımacılığı	98,3	1,7	0,01	2,1
Yük Taşımacılığı	91,7	5,3	2,9*	0,2

Kaynak: TÜİK (DPT tarafından hesaplanmış tahmini taşımaların tümünü kapsamaktadır.)

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:

Karayolu 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 demiryolu ve denizyolu ulaşımının yaygınlaştırılması gerektiği açıkça görülmektedir.

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

Bugün AB dış ticaretinin % 90'ı denizyolu, iç ticaretinin de % 90'ı demiryolu 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 çift hatlı bir demiryolu ile taşımak mümkündür. Yukarıda belirtilen talebi karşılayacak otoyolun km maliyeti yaklaşık 30 milyon TL (46 milyon dolar) iken çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demiryolunun maliyeti sadece yaklaşık 5,3 milyon TL'dir (8 milyon dolar).



## Demiryollarında Güvenlik Unsurunun Yüksek Olması

Karayolu 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.

Demiryollarının raya bağlı olması ve iklim koşullarından (kar, don, sis, yağmur vb.) karayoluna 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 demiryolları ve havayolunda 1 kişi, karayollarında ise 30 kişidir. Yine Avrupa'da yapılan diğer bir araştırmaya göre; ulaştırma sistemlerinde ölüm riski 1 milyar yolcu-km başına demiryollarında 17 iken karayollarında 140, yaralanma riski de; demiryollarında 41 iken karayollarında 8500–10.000'dir. Örnek olarak karayolu–demiryolu istatistiklerine göre 2007 yılı içinde gerçekleşen demiryolu ve karayolu kazalarındaki ölüm ve yaralı sayısı karşılaştırılması şöyledir:

AKTİF KAZA DURUMU		PASİF ÖLME/YARALANMA DURUMU	
Demiryolu	Karayolu	Demiryolu	Karayolu
394	825.583	108 Ölü	5.004 Ölü
		204 Yaralı	188.383 Yaralı

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

Karayolu araçlarından çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler çevredeki arazi ve sulara zarar vermektedir. Demiryollarının 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 demiryolları karayolları ve denizyollarına göre daha az arazi gerektirmektedir. Platform genişliği 13,7 metre olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu hattı kapasite açısından 37,5 m genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değerdir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir.

Demiryolu yapım maliyeti de karayoluna göre daha ucuzdur. Otobanın 1 km'sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna 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 TL'yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri de 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır.

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

Havayollarında 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 demiryollarının 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 lokomotifi olan ulaşım türlerinden demiryolu, denizyolu, havayolu, karayolu ile birlikte yük taşımacılığında boru hatları gibi alternatifler de kullanılarak değişik ulaşım alternatifleri yaratılmalıdır. Karayolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu 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 demiryolu 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, demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları; karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu 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.
- Bütün ulaşım türlerinin 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.
- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılık oranları planlı olarak artırılmalıdır.
- Ulaştırma sektörünün bütünü ve demiryolları 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 demiryolu” projelerine yönelinmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan “hızlı/hızlandırılmış tren” projeleri 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 demiryolları 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 demiryolu projeksiyonlarına katılması sağlanmalı; Birecik–Nusaybin–Habur, Kurtalan–Irak sınırı, Palu–Diyarbakır projeleri yaşama geçirilip hat yapımına başlanmalıdır.

- “Demiryolu, demiryolcu, yolcu ve yük güvenliği” bir bütün olarak düşünölmelidir.
- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmalarının, çevresel etkiler de dikkate alınarak, ilgili tüm alanlarla bir arada ve bir bütün olarak değerlendirilmesini sağlayan ulusal bir politika içinde sürdürölmesi esas alınmalıdır.
- Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demiryolu ve denizyolu) 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.
- Demiryoluna göre 2 misli, hızlı su yoluna göre neredeyse 3 misli daha fazla enerji tüketen karayoluna 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 demiryollarına verilmelidir.
- Yatırım maliyetleri, enerji tüketimi ve emisyon değerleri dikkate alındığında, geleceğe dönük artan talepleri karşılamak için demiryolu hatlarına öncelik verilmeli, bunların süratle çoğaltılması, yenilenmesi ve etkin kullanılmasına yönelik yatırım hamleleri başlatılmalıdır.
- TCDD'nin araç parkı geliştirilmeli, 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 gözeterek yeni bir yeniden yapılandırma programı uygulanmalı, bu yapılandırma çalışmaları da söz ve karar sahibi olması sağlanmalıdır.
- 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; demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek v.b.) yatırım yapılmalıdır.
- TCDD'nin personel açığı siyasi değil mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; “performansa göre ücret”, “toplam kalite yönetimi” v.b. uygulamalar kaldırılmalıdır.

- TCDD nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, daha önce TCDD bünyesinde olup kapatılan Meslek Liseleri yeniden açılmalıdır.
- Demiryolu modlardaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalıdır.
- Demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektirifikasyon 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 demiryolu 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. TCDD İstatistik Yılığ 2001–2005, Ankara
16. TCDD İstatistik Yılığ 2004–2008, Ankara
17. Demiryolu Sektör Raporu 2008, TCDD, Ankara
18. 2009 Yılı Programı, DPT, Ankara
19. Vizyon 2023, Ulaştırma ve Turizm Paneli, TÜBİTAK, Ankara, 2003
20. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “A” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada–IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Şubat 2005

21. TCDD İşgücü Yeniden Yapılandırma Projesi, Bileşen “B” Raporu, Canac Inc. Montreal/Kanada– IBM Türkiye/İstanbul, Ankara Mart 2005
22. MERDOL Arif, “İMO Ankara Şubesi Haber Bülteni, Rapor” Ankara, Eylül 1991
23. DENGİZ Berna, KUTAY Fevzi, “Türkiye’de ve Avrupa Ülkelerinde Demiryolları”
24. SARIASLAN Ümit, “Cumhuriyet Treninden Tanzimat Trenine”, Ankara, Temmuz 2007
25. ÇETİNKAYA Coşkun, “Ankara–İstanbul Hızlı Tren İnşaatı”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 2006
26. ARI Yunus, Ülkemiz Demiryolu Sistemi ve Hızlı Tren Uygulamaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası
27. DEMİRKOL Yavuz, Türkiye’de Demiryolu Ulaşım Politikaları, Birleşik Taşımacılık Sendikası
28. ŞAT, Enver, “Yaşadıkça”, Evrensel Gazetesi, 13 Mart 2007
29. EVREN Güngör, ÖGÜT Kemal Selçuk, “Türkiye Demiryolları için Gelişme Stratejileri”, Uluslararası Demiryolu Sempozyumu, 13–16 Aralık 2006
30. Birliğe Çağrı, YYÜ, Enerji-Deprem-Ulaşım (EDU) Ulusal Çalışma Grubu, 2006, İstanbul
31. EREL Aydın, “Raylı Sistem Mühendisliğinde Yetkinlik Ölçütleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
32. EREL Aydın, “Yüksek Hızlı Demiryollarında Altyapının Önemi ve Tasarım İlkeleri”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
33. ÖNCÜ Erhan, “Hızlı Tren Sürat Demiryoluna Karşı”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
34. KOCABIYIK İshak, ŞİRVAN N. Şamil, ÇELİK Ömer, “Raylı Taşımacılıkta Yeni Yönelim: Hızlı Tren”, 7. Ulaştırma Kongresi, İnşaat Mühendisleri Odası, İstanbul, 2007
35. Türkiye’de Ulaştırma Politikaları ve Genel Çıkar Hizmetleri Açısından Sorunları, Genel Çıkar Hizmetleri Konferansı 2004, Birleşik Taşımacılık Sendikası
36. Ankara–İstanbul Hızlı Tren Maceramız, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 2006
37. TCDD’nin Yeniden Yapılandırılması Reform mu, Tasfiye mi?, Yönlendirme Komite Toplantısı, Birleşik Taşımacılık Sendikası, Ankara, 9 Aralık 2003
38. Demiryolumuzu İstiyoruz, TMMOB İstanbul İl Koordinasyon Kurulu Yayını, İstanbul, 2005
39. ORAL Murat, KOCABIYIK İshak, ÇETİNKAYA Coşkun, Demiryolu Sistemimizin Durumu, 2. Uluslararası Demiryolu Sempozyumu Bildirisi, 2008
40. 2007–2011 Stratejik Plan, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ankara
41. Hızlı Tren Hakkında Herşey, TCDD, Ankara, 2009
42. 2009–2013 Stratejik Plan, Ulaştırma Bakanlığı, Ankara
43. Hızlı Treni Sevmeyen de Çıktı, ANKA Haber Ajansı Haberi, 14 Mart 2009
44. Birleşik Taşımacılık Sendikası Basın Açıklamaları