

DEMİRYOLU

VE

ULAŞIM AĞI

**TÜRKİYE KAMU-SEN
ARAŞTIRMA GELİŞTİRME MERKEZİ**

ANKARA

TÜRKİYE'DE DEMİRYOLUNUN TARİHİ GELİŞİMİ

Anadolu insanı buharlı lokomotifin ilk kullanılmasından 33 yıl sonra 1856 yılında demiryolu ile tanışır. Türkiye'de ilk demiryolu Sultan Abdülmecit zamanında, 1856'da bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında 130 km. olarak inşa edilir. Yapımı 10 yıl süren bu hat 1866 yılında Sultan Abdülaziz zamanında tamamlanır.

1871 tarihinde saraydan çıkarılan bir irade ile Haydarpaşa-İzmit hattının devlet eliyle yapımına başlanır ve 91 km.lik hat 1873 yılında bitirilir. Ancak maddi imkansızlıklar nedeniyle Anadolu Demiryolları ile Bağdat ve Cenup demiryollarının yapımları Alman sermayesi ile gerçekleştirilir.

İmtiyaz verilen başka bir İngiliz şirketi de İzmir-Turgutlu -Afyon hattı ile Manisa-Bandırma hattının 98 km.lik kısmını 1865 yılında tamamlar.

1896 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch'e verilen 2000 km.lik şark demiryollarının milli sınırlar içerisinde kalan 336 km.lik İstanbul-Edirne ve Kırklareli-Alpulu kesiminin 1888'de bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanır.

Türk demiryolları 1923-1940 yılları arasında bir anlamda atılım çağı yaşar. Bu dönemde 1923 yılı itibarı ile 4559 km. olan demiryolu 1940 yılına kadar gerçekleştirilen çalışmalarla 8637 km.ye ulaşır. 1940-1950 yılları ise "Durgunluk Dönemi"dir. 1950 yılından günümüze kadar ise sadece 1871 km.lik yeni yol yapılır.

Kurtuluşu Savaşı'ndan sonra imkansızlıklar içinde yılda ortalama 240 km. uzunluğunda demiryolu yapılırken 1950 yılından sonra gelişen teknoloji ve maddi imkanlara rağmen yılda sadece 39 km.lik demiryolu yapılabilmektedir.

Buharlı lokomotifin ilk kullanılmasından çok kısa bir süre sonra Türkiye'ye gelen ve 1940 yılına kadar büyük bir gelişme gösteren demiryolu taşımacılığının bu tarihlerden sonra geri plana atılmasının temelinde yatan gerekçe devletin ulaşım politikasının değişmiş olmasıdır. 1948 yılında ABD tarafından hazırlanan ve "Hilts Raporu" adı verilen bir rapor, Türkiye'de ulaşım ağırlığının demiryolundan karayoluna kaydırılması gerektiğini ve bu doğrultuda karayolu yapımı için Yollar Genel Müdürlüğü'nün kurulmasını öngörmektedir. Ayrıca raporda Yollar Genel Müdürlüğü'nün Ulaştırma Bakanlığı'ndan bağımsız bir şekilde kurulması vurgulanmıştır. Ülkemizin ihtiyaçlarının ve imkanlarının aleyhine veriler içeren, Türkiye'yi ulaşımında bağımlılığa, pahalılığa ve düzensizliğe iten rapor aynen yasalaşmıştır.

Ulaşım sektöründe en büyük payı elinde bulunduran Yollar Genel Müdürlüğü, bu rapor gereğince Ulaştırma Bakanlığı'ndan ayrılarak Bayındırlık Bakanlığı'na

bağlanmıştır. O günden bu yana karayolları, Ulaştırma Bakanlığı'nın kontrol, denetim ve sorumluluğundan uzak bir ortamda gelişmektedir.

Karayolu yapımı kamu hizmeti statüsünde tutulmak suretiyle yapılan harcamalar, ülkenin genel bütçe imkanları içinde yaratılan kaynaktan karşılanarak, kar/zarar hesabı yapmayan Karayolları Genel Müdürlüğü marifetiyle devam ettirilirken aynı imkandan deniz ve karayolları faydalandırılmamaktadır. Halihazırda; demiryolu yapımı, bakımı ve işletmecilik faaliyetlerini kar/zarar hesabına göre yürüten TCDD Genel Müdürlüğü, kısıtlı bütçe imkanlarına mecbur edilmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde olması durumunda; yönetim, planlama, kontrol ve tespit tek merkezde toplanarak; süratli, emniyetli, ucuz stratejik öneme haiz, milli çıkarlarımıza uygun, alt ve üst yapısı iç piyasadan temin edilebilir (dışa bağımlılıktan kurtaran) enerji tüketiminde tasarruf sağlayan, yapım maliyeti düşük, kullanım ömrü yüksek ve çevre dostu bir sistem olan demiryollarımız geri kalmaz ve yaşanan çarpık ulaşım politikaları engellenmiş olurdu. Bu şekilde üç tarafı denizlerle çevrili coğrafyamızın deniz ulaştırmacılığı da ihmal edilmezdi.

DEMİRYOLUNUN AVANTAJLARI

A- Maliyet

Platform genişliği 13,7 m. Olan çift hatlı elektrikli bir demiryolu alt yapısı, kapasite açısından 38 m. Genişliğindeki 6 şeritli bir otobana eşdeğerdir.

Kapasite ve standartlar açısından aynı baza getirilen 1 km. kara ve demiryolu maliyetleri karşılaştırıldığında 6 şeritli bir otobanın maliyeti 8 milyon USD iken, çift hatlı, elektrikli, sinyalizasyonlu bir demiryolu maliyeti 2 milyon 853 bin USD olarak tespit edilmiştir.

Demiryolunun faydalı ömrü 30 yıl olarak kabul edilirken dünya standartlarında karayollarının faydalı ömrü 13 yıldır.

Yol maliyetleri ve faydalı ömür yılı açısından da demiryolunun daha avantajlı olduğu ortaya çıkmaktadır.

B- Kazalar

Ülke son 15 yıl içerisinde terör olaylarından dolayı 30 bin insanını kaybetti. Halbuki karayollarında istatistiği bilgilere göre 15 yıl içinde 100 binin üstünde insanımız öldü ve yok oldu. Bu 100 bin kişi Belçika'da çalışma çağındaki nüfusun 6'da 1'idir.

Ülke İstiklal Savaşı'ndan sonra böyle bir katliam görmedi. Bunun ana sebebi ülkemizin çarpık ulaşım politikasıdır.

1997 yılı istatistiklerine göre karayolunda trafik kazalarına neden olan kusurlar şöyle sıralanmaktadır; insan faktörü % 98, araç faktörü %0,6, Yol faktörü kusuru ise % 0,8 olarak tespit edilmiştir.

Karayolunda sürücü ve insan faktörü üzerinde ne kadar uğraş verilirse verilsin hata payı belirli bir oranın altına düşürülemez.

Çünkü karayolu taşıma sistemi kontrolü zor ve kaza yapmaya müsait bir yapı arz etmektedir.

Otoban yolda 120 km/saat hızla giden bir aracın yol zemini kuru olduğunda reaksiyon mesafesi 25 m., fren mesafesi 94 m., aracın duruş mesafesi 119 m.dir.

Elverişsiz şartlarda seyreden bir aracın reaksiyon mesafesi 25 m., fren mesafesi 227 m., duruş mesafesi ise 252 m.ye yükselmektedir. % 98 oranında insan faktörüne dayalı bir sorunun çözümü karayolu yapımı olmamalıdır.

50 yıl ihmal edilen demiryolu alt yapısı yok olma aşamasına gelmiştir. Demiryolu alt yapısı bu hali ile rekabet ve hız yapılamaz , topluma hizmet değil zulüm, kar değil zarar verir hale gelmiştir.

TÜRKİYE'DE KAZALARIN BİLANÇOSU

Herşeye Rağmen En Güvenilir Demiryolları

Türkiye Kamu-Sen Araştırma Geliştirme Merkezi'nin yaptığı araştırmaya göre son 25 yılda trafik kazalarında toplam 129.075 ölü; 2.015.927 yaralı kurban verdik.

Yalnızca bu yılın son üç ayında meydana gelen trafik kazalarında, toplam 169 kişi hayatını kaybetti.

Yurdun çeşitli yerlerinde meydana gelen kazalarda Haziran ayında 39 kişi,

Temmuz'da 72 kişi ve

Ağustos ayının ilk 10 gününde de 58 kişi can verdi.

Buna göre 2004 yılı Ocak ayından beri kara yollarında meydana gelen trafik kazalarında hayatını kaybedenlerin sayısı 1.198'i buldu.

Demiryollarında meydana gelen kazalarda ise 1942 yılından bu güne değin 579 vatandaşımız hayatını kaybetti, 1.333 kişi ise yaralandı.

Türk hava sahasında 1950-2003 yılları arasında meydana gelen kazaların 23 tanesi ölümlü olmuş ve bu kazalarda toplam 696 kişi hayatını kaybetmiştir.

Gerek meydana gelen kaza sayısı, gerekse kazalarda ortaya çıkan can ve mal kaybı açısından incelendiğinde son günlerde meydana gelen talihsiz kazalara rağmen demiryollarının hala en güvenilir ulaşım şekli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Karayollarında meydana gelen kazalar

Yıllar	Kaza Sayısı	Ölü	Yaralı
1980	36.914	4.199	24.608
1981	40.953	4.441	29.744
1982	46.249	4.884	35.976
1983	55.208	5.201	44.769
1984	60.840	5.731	50.521
1985	65.831	5.680	51.586
1986	92.625	7.315	71.264
1987	110.207	7.530	80.321
1988	107.651	6.846	79.174
1989	103.758	6.332	80.013
1990	115.295	6.286	87.693
1991	142.145	6.231	90.520
1992	171.741	6.214	94.824
1993	208.823	6.457	104.330
1994	233.803	5.942	104.717
1995	279.663	6.004	114.319
1996	344.641	5.428	104.599
1997	387.533	5.181	106.146
1998	440.149	4.935	114.552
1999	438.338	4.596	109.899
2000	466.385	3.941	115.877
2001	409.407	2.954	94.497
2002	407.103	2.900	94.225
2003	422.302	2.818	95.324
2004	537.352	4.227	136.437
2005	570.419	3.215	123.985
2006	664.540	3.365	135.224
2007 (ilk 8 ay)	471.041	2.317	97.411
TOPLAM	7.430.916	141.170	2.472.555

Demiryollarında meydana gelen kazalar

1942 yılından bugüne demiryollarında çarpışma ve raydan çıkmalar nedeniyle 73 kaza meydana geldi. Bu kazalardan 56'sında ölenler oldu.

TCDD'nin istatistiklerine göre, demiryollarında ölümlle sonuçlanan kazaların tarihleri, yerleri ve nedenleri şöyle:

- .1942 Bor, İki tren çarpıştı: 16 ölü 21 yaralı
- .1945 Bağıştaş, İki tren çarpıştı: 40 ölü 40 yaralı
- .1948 Doğanşehir, Yolcu treni raydan çıktı: 8 ölü 4 yaralı
- .1948 Samsun, İki tren çarpıştı: 12 ölü 8 yaralı
- .1948 Irmak, Trenin dingili kırıldı: 38 ölü 103 yaralı
- .1948 Kayaş, İki tren çarpıştı: 1 ölü 11 yaralı
- .1949 Osmaniye, İki tren çarpıştı: 1 ölü 3 yaralı
- .1952 Karaisalı, Yolcu treni raydan çıktı: 31 ölü 15 yaralı
- .1952 Torbalı, İki tren çarpıştı: 7 ölü 10 yaralı
- .1953 Esenkent, İki tren çarpıştı: 2 ölü 2 yaralı
- .1956 Bekirhüseyin, Tren raydan çıktı: 1 ölü 2 yaralı
- .1957 Yarımburgaz, İki yolcu treni çarpıştı: 95 ölü 150 yaralı
- .1958 Çobanlar, İki tren çarpıştı: 11 ölü 4 yaralı
- .1961 Kartal, İki tren çarpıştı: 15 ölü 70 yaralı
- .1965 Kadılı, İki yolcu treni çarpıştı: 8 ölü 4 yaralı
- .1965 Toprakkale, Yolcu treni raydan çıktı: 3 ölü 30 yaralı
- .1968 Demirçevre, Tren kaçması: 1 ölü 2 yaralı
- .1972 Akgedik, İki tren çarpıştı: 1 ölü
- .1972 Pehlivan köyü, İki tren çarpıştı: 4 ölü 13 yaralı
- .1972 Gökçekısık, İki tren çarpıştı: 34 ölü 40 yaralı
- .1974 Zeytinli, İki tren çarpıştı: 16 ölü 35 yaralı

- .1974 Palu, Tren heyelana çarpıtı: 15 ölü 8 yaralı
- .1974 Kalın, İki tren çarpıştı: 6 ölü 8 yaralı
- .1975 Fırat, Tren kaçması: 5 ölü 1 yaralı
- .1975 Sarıkent İki tren çarpıştı: 7 ölü 32 yaralı
- .1975 Biçer, Tren raydan çıktı: 2 ölü 8 yaralı
- .1977 Bilecik, İki tren çarpıştı: 5 ölü 7 yaralı
- .1977 Ulugüney, İki tren çarpıştı: 2 ölü 2 yaralı
- .1977 Ankara, İki yolcu treni çarpıştı: 2 ölü 10 yaralı
- .1978 Polatlı, İki tren çarpıştı: 1 ölü 12 yaralı
- .1978 Lalabel, İki tren çarpıştı: 1 ölü 6 yaralı
- .1978 Alsancak, Tren otobüse çarpıtı: 13 ölü 19 yaralı
- .1979 Esenkent, İki tren çarpıştı: 16 ölü 119 yaralı
- .1979 Behiçbey, İki tren çarpıştı: 33 ölü 81 yaralı
- .1979 Horozluhan, Tren TIR'a çarpıtı: 3 ölü 7 yaralı
- .1980 Afyon, Geçit çarpışması 12 ölü 24 yaralı
- .1980 Diyarbakır, Kaçan vagonlar trene çarpıtı: 4 ölü
- .1980 İzmit, İki tren çarpıştı: 17 ölü 25 yaralı
- .1981 Karakuyu, Geçit çarpışması: 5 ölü 15 yaralı
- .1981 Eskişehir, İki tren çarpıştı: 1 ölü 1 yaralı
- .1982 Taşlıdere, İki tren çarpıştı: 3 ölü 1 yaralı
- .1982 Demiriz, İki tren çarpıştı: 1 ölü 2 yaralı
- .1982 Uluova, İki tren çarpıştı: 1 ölü 5 yaralı
- .1983 Bilecik, Tren kaçması: 1 ölü 11 yaralı
- .1986 Porsuk, Yolcu treni yük trenine çarpıtı: 2 ölü 1 yaralı
- .1986 Hereke, Yük treniyle yolcu treni çarpıştı: 2 ölü 23 yaralı

- .1987 Akhisar, Yük treni kamyonete çarpıtı: 10 l 4 yaralı
- .1989 Pozantı, Yolcu treni yk trenine çarpıtı: 4 l 5 yaralı
- .1990 Polatlı, İki yolcu treni çarpıştı: 2 l 49 yaralı
- .1992 Muş, Rayların sökülmesi nedeniyle tren nehre utı: 5 l 41 yaralı
- .1995 Ulukışla, Ray otobüsü yk vagonlarına çarpıtı: 3 l 30 yaralı
- .1998 Eskişehir, Başkent Ekspresi raydan çıktı: 2 l 18 yaralı
- .2002 Temelli, Yolcu treni raydan çıktı: 1 l 8 yaralı
- .2002 Bilecik, Yük treni raydan çıktı: 1 l
- .2004 Pamukova, Hızlandırılmış tren raydan çıktı: 38 l 95 yaralı
- .2004 Tavşancıl, İki yolcu treni çarpıştı: 8 l, 88 yaralı

Demiryollarında 1942 yılından beri meydana gelen kazalarda toplam 579 vatandaşımız öldü, 1333 kişi de yaralandı.

Havayollarında meydana gelen kazalar

Hava aracı reticisi Boeing firması 1959 ve 2001 yılları arasında meydana gelen jet motorlu ticari uçak kazalarını inceleyen bir raporu 2002 yılında yayınlamıştır. Bu rapora göre belirtilen dönemde dünyada toplam 1307 kaza olmuş ve bu kazalarda 24.700 kişi hayatını kaybetmiştir. Bu kazaların toplam 681 tanesinde uçaklar tamamen hasarlanmıştır. lml kaza sayısı ise 498'dir.

1950 ve 2003 yılları arasında Türk Hava sahasında maksimum kalkış ağırlığı 5700 kg'ın üzerinde olan ticari uçakların karıştığı ve uçakların tamamen hasarlandığı 37 kaza olmuştur. Bu kazalardan 7 tanesi yabancı ülkelere ait uçaklardır.

Türk hava sahasında 1950-2003 yılları arasında meydana gelen kazaların 23 tanesi ölümlü olmuş ve bu kazalarda toplam 696 kişi hayatını kaybetmiştir.

1950'den bu yana Türk şirketlerinin beş uçağı yurt dışında kaza yapmıştır. İlk Kaza 1951'de Kahire'de kum fırtınası içinde son yaklaşma esnasında düşen DC-3 tipi uçağın kazasıdır. Bu kaza olumsuz hava şartları nedeniyle olmuştur. Daha sonra 1959'da içinde dönemin Başbakanı Adnan Menderes'in de bulunduğu THY'nın Viscount uçağı Londra Gatwick Hava Alanına ILS yaklaşmasında düşmüştür. Bu kazanın oluş nedeni anlaşılamamıştır. 1974 yılında Paris'ten Londra'ya gitmek üzere kalkmış olan ve tırmanma esnasında Paris yakınlarındaki, Ermenoville ormanına düşmüş olan THY'nin DC-10-10 tipi uçağının kazası, dünya havacılık tarihinin en büyük kazalarından birisidir. Bu kazanın en önemli nedeni uçağın bagaj kapısı tasarımıının yanlış yapılmasıdır. İkincil neden ise uçak üreticisi ve ilgili sivil havacılık otoritesince yayınlanmış olan tadilat ve servis bültenlerinin bakım esnasında yeterince uygulanmamış olması ve uçağa yer hizmetleri veren görevlilerin

bagaj kapağının kapatılması esnasındaki prosedürleri tam olarak yerine getirememesidir. 1988 yılında ise özel bir şirket olan Talia Havayollarına ait Boeing 727 tipi uçak, Yugoslav mürettebatın hatası nedeni ile Ercan Hava Alanına ilk yaklaşma esnasında Girne dağlarına çarpmıştır. Türk tescilli bir uçağın yurt dışında yaptığı en son kaza ise 1996'da meydana gelmiştir. Birgenair'e ait bir Boeing 757 uçağı Dominic Cumhuriyetindeki Puerto Plata Hava Alanından kalkışından kısa bir süre sonra tırmanma esnasında düşmüştür. Bu kazaya uçağın hız göstergelerinin bağlı olduğu pitot-statik sistemin tıkanması, bu tıkanıklığın zamanında farkına varılmaması, uçağın stick shaker sisteminin uçağın hız düşümü nedeni ile tutunma kaybına girmek üzere olduğunu ikaz etmesine rağmen, mürettebatın bu durumu anlayamamasıdır. Kısaca özetlenecek olursa, yurt dışındaki bu kazalardan ikisinde insan faktörü, birinde hava koşulları, bir tanesinde yine insan faktörünün paydaş olduğu uçak tasarımı ve bakım eksikliği rol oynamıştır.

C- Enerji Tasarrufu

Ankara'dan İstanbul'a yılda toplam 13 milyon kişi yolculuk yapmaktadır. Verilere göre her gün 200 otobüs Ankara'dan İstanbul'a gitmektedir. Her otobüsün ortalama gidiş-dönüş 60 yolcu taşıdığı ve her seferinde takriben 250 milyon TL.'lik yakıt tükettiğini kabul edersek bir yılda taşınan 4 milyon 380 bin yolcu için sefer yapan 200 otobüsün yılda yaktığı enerji tutarı 18,25 trilyon TL.'dir. Buna karşın; Ankara-İstanbul arasında 4 milyon 380 bin yolcunun demiryolu ile taşınma işlemi yalnızca 3,5 trilyon TL.'lik bir elektrik enerjisi harcaması gerektirmektedir.

Maliyetlerdeki bu büyük fark, demiryolu taşımacılığının ne denli ekonomik olduğunu ortaya koymaktadır.

Ülkemizde karayolu taşımacılığı gerek araç açısından gerekse akaryakıt tüketimi açısından dışa bağımlıdır.

Bir yılda tüketilen akaryakıt bedeli olarak dışarıya ödenen döviz miktarı 5 milyar USD'dir.

Demek oluyor ki her gün ırmaktan akan su gibi akaryakıt tüketilmekte, halkımızı kanser gibi yok etmekte ve fakirleştirmektedir.

AVRUPA İLE MUKAYESE

Ülkemizdeki demiryollarının toplam ana hat uzunluğu 8607 km.dir. Nüfusları ülkemizin nüfusuyla aynı düzeyde bulunan ülkelerdeki hat uzunluğu; İtalya'da 16000, İngiltere'de 16656, Fransa da ise 31735 km.'dir.

Avrupa Birliği Ülkeleri'nde 10 bin kişiye düşen demiryolu uzunluğu ortalama 5,1 km. iken ülkemizde 1,4 km.'dir.

Kilometrekare başına düşen demiryolu uzunluğumuz AB ülkeleri ortalamasının ancak 1/5'i kadardır.

Ülkemizde demiryolları ile kilometre başına 8,5 milyar ton (ton/km) yük taşınması gerçekleştirilirken, İtalya’da 24,5, İngiltere’de 17,7, Fransa’da 65,5 milyar ton/km. miktarında yük taşınması yapılmaktadır.

Demiryolları ile taşınan yolcu sayısı, İtalya’da Türkiye’nin 7 katı , İngiltere’de 6 katı, Fransa’da 11 katı kadardır.

Uzakdoğu ile Batı ve Kuzey Avrupa Ülkeleri, yüksek hızlı tren işletmeciliğini ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmanın temel şartı olarak ele almışlar, bu doğrultuda ulaşım politikalarını oluşturarak demiryolunu tercih etmişlerdir.

2004 YILINDA TÜRKİYE’DE DURUM

	Otoyol Ağı Uzunluğu (km)	Demiryolu Ağı Uzunluğu (km)	Ağ yoğunluğu (km/1000 km ²)	
			Otoyol	Demiryolu
Türkiye	1892	8671	2,3	10,6
AB15 (ortalama)			15,8	46,0
CEC (ortalama)			2,7	60,6

Kaynak: TC. Devlet Demiryolları, Karayolları Genel Müdürlüğü, Eurostat

AVRUPA ULAŞIM AĞI

Avrupa Ulaşım Ağı olan TEN (Trans European Network) kapsamında yer alan ve Avrupa Konseyinin Aralık 1994’de Essen’de yaptığı toplantıda onayladığı 14 öncelikli TEN Projesinin 9’u demiryolu alanında ve çoğu da yüksek hızlı demiryolu hatları konusundadır. Toplam 92 milyar Euro tutarındaki öncelikli Ten Projesinin % 80’ni demiryolu yatırımı, % 9’u da karayolu/demiryolu bağlantıları üzerinedir.

Projenin toplam tutarının yalnızca % 10’unun yeni karayolu üzerine olması Avrupa Birliği’nde karayolu taşımacılığına alternatif yöntemlerin geliştirilmesine verilen önemi de açıkça göstermektedir.

Avrupa Birliği yalnızca üye ülkeleri değil bütün orta ve Doğu Avrupa ülkelerini de hesaba katarak, Avrupa yüksek hızlı demiryolu ağını kurmaya başlamışsa Avrupa Birliğine katılma isteğindeki Türkiye’nin kendisini bu ağın dışında tutması söz konusu olmasa gerekir.

AVRUPA'DA ULAŞIM AĞI

	Otoyol Ağı Uzunluğu (km)		Demiryolu Ağ Uzunluğu		1999 Yılı Ağ yoğunluğu (km/1000 km ²)	
	1990	1999	1990	1999	Otoyol	Demiryolu
Belçika	1631	1682	3479	3410	55,1	111,7
Danimarka	601	861	2344	2232	20,0	51,8
Almanya	10809	11427	40981	38126	32,0	106,9
Yunanistan	190	500	2484	2503	3,8	17,0
İspanya	4693	8257	12560	12303	16,4	24,4
Fransa	6824	9303	34260	31727	17,1	58,3
İrlanda	26	94	1944	1909	1,4	27,7
İtalya	6193	6453	16086	16041	21,4	53,2
Lüksemburg	78	115	271	274	44,5	105,9
Hollanda	2092	2360	2798	2808	57,5	68,4
Avusturya	1445	1613	5624	5643	19,2	67,3
Portekiz	316	1252	3592	2794	13,6	30,4
Finlandiya	225	467	5867	5867	1,4	17,4
İsveç	939	1428	10801	11156	3,5	24,0
İngiltere	3181	3421	16914	16847	14,2	69,7
AB15(toplam)	39242	49233	160005	153640	15,8	46,0
Bulgaristan	273	324	4299	4290	2,9	38,7
Çek Cum.	357	499	9451	9444	6,3	119,7
Estonya	41	87	1026	968	1,9	21,4
Macaristan	267	448	7772	7642	4,8	82,1
Letonya	-	-	2397	2413	-	37,4
Litvanya	421	417	2007	1905	6,4	29,2
Polonya	257	268	26228	22891	0,9	73,2
Romanya	113	113	11348	10981	0,5	46,1
Slovakya	192	295	3660	3665	6,0	74,7
Slovenya	228	399	1196	1201	19,7	59,2
CEC(toplam)	2149	2850	69384	65400	2,7	60,6
Norveç	355	589	4044	4021	1,8	12,4
İsviçre	1495	1642	5030	5035	39,8	121,9

ÖNCELİKLER

Mevcut demiryolları kanunu, demiryollarının iyi bir işletmecilik yapmasına engel olmaktadır. Demiryolları taşımacılığında uluslar arası rekabet gücünü artırmak ve çağdaş hizmet sunabilmesi için Kuruluş Kanunu çıkartılmalıdır. Bu bağlamda;

a) Serbest piyasa ve rekabet şartları yaratılmalı;

Bu doğrultuda KİT'lerin amme hizmeti görme anlayışından çıkarılarak kar-zarar anlayışına yönlendirilmesi için gerekli yapısal değişikliklerin tamamlanması gerekmektedir.

b) TCDD yönetiminde özerk hale getirilmeli;

TCDD'nin işletmecilik faaliyetlerinde dış müdahalelerden korunabilmesi için özerk bir yapıya kavuşturulması gerekir.

c) TCDD yeniden yapılandırılmalı;

İdari yapılanmanın bu kanun çerçevesinde revize edilmesi gereklidir. Raylı sistemde başarıya ulaşmış ülkelerde olduğu gibi kanunla birlikte elde edilen hak ve yetkiler çerçevesinde çalışanların yönetime katıldığı bir anlayışla yeniden yapılandırma çalışmaları tamamlanmalıdır.

d) Dünyayla rekabet edebilmeli;

TCDD'nin dünyayla rekabet edebilecek ve dış pazarlara açılacak yapısal değişikliğini bu kanunla elde etmelidir. Ticari faaliyetlerini uluslar arası boyuta taşıyabilmek için ticari ve sanayi şartlarını geliştirmelidir.

e) Kalifiye eleman ihtiyacını karşılayabilmeli;

Demiryollarının kalifiye eleman ihtiyacı "Demiryolu Meslek lisesi" vasıtasıyla sağlanmalı, demiryolu işletmesi ve demiryolu mühendislik fakültelerinin kurulmasına önayak olunmalı.

f) Ücret ve tazminat belirlemeli;

Çalışanları özendirmek ve iş verimini artırmak amacıyla elemanlarının ücreti, sosyal hak ve tazminatlarını belirleme yetkisine sahip olmalıdır.

g) Altyapı yapımı ve işletmecilik birleştirilmeli;

TCDD, DLHİ'nin D'sini de alarak işletmecilik faaliyetleriyle birleştirilmeli ve hizmetlerini bu bütünlük içinde yürütmelidir.

h) Bölge müdürlüklerinin yeniden oluşturulması sağlanmalı;

bölge müdürlüklerinin kapatılması ile birlikte TCDD kan kaybetmeye başlamıştır. Hizmette esas olan otorite sarsılmış ve hiyerarşik anarşiye zemin hazırlayan bir yapılanma ortaya çıkmıştır. Ayrıca teşkil garlarında işletme müdürlükleri ihdas edilmelidir.

DEMİRYOLLARI ENSTİTÜSÜ KURULMASI

Demiryolları araç-gereçleri ve yedek parçalarının iç piyasadan temini maksadıyla her türlü araştırmayı, test ve laboratuvar verilerini elde edebilen, demiryollarının tanıtımı ve dünyadaki işletme faaliyetleri ışığında tedbirler geliştirecek ve projelendirmeyi sağlayacak Demiryolları Enstitüsünün kurulması büyük önem arz etmektedir.

KAYNAK ÖNERİLERİ

Kaynak oluşturmanın öncelikli üç altın kuralı;

- Demiryolunun önemine ve gerekliliğine inanmak,

- Demiryolu konusunda kararlı olmak,
- Gerekli iradeyi gösterebilmektir.

Bugünkü çarpık ulaşım sistemimiz ile milletimizin tasarruflarının % 30 ile % 45'lik bir bölümü çöpe gitmektedir. Bu nedenle ulaşım politikamızın bir an önce rasyonel bir şekilde değiştirilmesi ve taşımacılıkta demir ve denizyolu taşımacılığının payının artırılması gerekmektedir. Bu amaçla:

1. Demiryolu yapımında kullanılmak üzere % 2 ve on yıl süreli vergi konulabilir. Örneğin; İngiltere'yi İtalya'ya bağlayan ve Manş Denizi'nden geçen, 57 kilometresi yer altından geçirilen demiryolu projesi için yapılan referandum sonucu 12 yıllığına koyulan % 2'lik vergi ile kaynak yaratılmıştır. Bu örnek geliştirilebilir. Halkımız ve sivil toplum kesimleri ile yapılacak istişare sonunda kaynak oluşturulabilir.
2. Ülkemiz için büyük önem arz eden turizm sektöründe yaşanan en büyük sorun ulaşımdır. Turizm faaliyetlerinden kaynak aktarılması yoluna gidilebilir.
3. Denizyolu ve demiryolu taşımacılığı aynı zamanda çevre dostudur. Gelecek nesillere yaşanabilir bir çevre ve böyle bir mirası bırakmak üzere kurulmuş olan Çevre Bakanlığı, kaynakları ile demiryolu projelerine destek vermelidir. Ayrıca araç kullanımı ile çevreye yayılan gazların insan sağlığını tehdit ettiği ses kirliliğinde dayanılmaz düzeye yükseldiği bilimsel tespitlere dayandırılmıştır. Bu proje Sağlık Bakanlığı'nca da desteklenmelidir.
4. Karayolları tercihi ile petrol ve petrol ürünlerine bağımlı hale getirilene ülkemizde 1 yılda petrole ödenen miktar 7 katrilyon TL'nin üzerine çıkmıştır. Bir yılda 1/3 nispetindeki tasarruf yaklaşık 2,5 katrilyon TL olacağından raylı sistem kendi finansmanını kendisi sağlayan bir yapı ihtiva eder. Ülkemizde üretilen elektrik enerjisinden ulaşım sektörü yeterince yararlanamamaktadır. Geceleri elektrik sarfiyatının az olduğu bilinmektedir. Elektriğin stok edilemediği dikkate alındığında gece üretilen elektriğin ihtiyaç fazlası toprağa verilmektedir. Bu yolda kaybedilen elektrik miktarı hemen hemen Keban hidroelektrik santralının ürettiği enerji ile eşdeğerdir. O halde demiryolu sistemi ile yapılacak taşımacılıkta ucuz elektrik kullanımı söz konusu olacaktır. Bu yolla sağlanan enerji tasarrufu 1 yılda 500 trilyon TL'nin üzerinde olacaktır.
5. Ülkemizdeki taşımacılığın karayolu ağırlıklı olması üretim maliyetleri üzerine %30-40 oranında ek maliyet yüklemektedir. Örneğin; Almanya'da 700 Euro olan birim maliyeti ülkemizde 750 Euro mertebesindedir. Bu durum sanayi ürünlerimizin dış pazarlarda rekabet etme şansını azaltmakta ve ülkemiz adına sürdürülen ticari faaliyetlere olumsuz yansımaktadır. İyi bir ulaşım alt yapısı ile dış ticaret açığımızın kapanması anlamını taşır. Kalkınmamış bölgeler için oluşturulan teşvik uygulamaları kaldırılarak buralara aktarılan kaynaklar demiryolu yapımında kullanılabilir. Demiryolu ve Denizyolu Taşımacılığı'ndan elde edilen gelirlerden ulaşım faaliyetlerine kaynak aktarılmalı, gümrük

işlemlerinden de destek sağlanmalıdır. Trafik kazaları sonucu kaybedilen ekonomik ve sosyal maliyetler göz önünde tutularak daha az riski olan demiryolu ve denizyolu taşımacılığı desteklenmelidir.

6. Tarım ve hayvancılık alanında yaşanan olumsuzlukların temelinde çarpık ulaşım politikaları yatmaktadır. Ülkemizin bir bölgesinde yetiştirilen sebze ve meyvelerin bir başka bölgeye ucuza taşınmamasından kaynaklanan olumsuzluklar direkt olarak hem üreticimizi hem de tüketicimizi etkilemektedir. O halde bu bakanlığımızda çağdaş ulaşım sistemini desteklemelidir.
7. Dış kaynaklı kredilere başvurulması ise en son tercih olarak ele alınmalıdır. Ucuz ve uzun vadeli krediler değerlendirilmelidir.

SONUÇ

- Yapım maliyetlerinin ucuz olması,
- Güvenli, ucuz, konforlu ve süratli olması,
- Enerji tasarrufu sağlanması,
- Trafik kazalarının önlenmesinde Alternatif olması,
- Üretim maliyetlerinde indirim sağlanması,
- Turizm faaliyetlerini güçlendirmesi,
- Sanayii ürünlerindeki rekabet şansını arttırması,
- Yer altı zenginliklerinin ekonomiye kazandırılması,
- Tarım ve hayvancılığın kalkındırılması,
- Güvenlik ve ülke savunmasında stratejik öneme sahip olması,
- Ülkenin bölgeleri arasındaki kalkınmışlık farklılığını giderici öneme sahip olması,
- Göç olgusuna panzehir olması,
- Dünya transit taşımacılığında beklenen payın alınması,
- Ucuz taşımacılık ile tüketim mallarında meydana gelecek ucuzlama sonunda (%30-40) hayat pahalılığını önlüyor olması ve
- Çevre dostu olması nedeniyle tüm dünyada ağırlıklı olarak tercih edilen demiryolu taşımacılığının ülkemiz açısından da önemi büyüktür.

Bölgeler arası gelişmişlik farklarının ve işsizliğin altında yatan temel neden yatırımların bölgelere göre büyük farklılıklar göstermesidir. Demiryolu ağının modernize edilerek ülkemizi kuşattığı düşünüldüğünde bu farklılıklar ortadan kalkacak ve yurdumuzun her köşesi ulaşım açısından aynı avantajlara sahip olacaktır.

Demiryolları ekonomik, sosyal, kültürel hayatın motor gücü olması nedeniyle ülkemiz için birinci öncelik haline gelmiştir. Hükümetler de bu önemin bilincine vararak bir an önce demiryollarına gereken önemi vermelidir.