



hat ve 867 km yüksek hızlı tren hattı olmak üzere toplam 11 bin 915 km demiryolu hattına sahiptir. Söz konusu ana hatların yüzde 91'i tek hat, yüzde 9'u çift hatlıdır. Toplam hatların yüzde 26'sı elektrikli ve yüzde 33'ü sinyallidir."

#### Karayolu Merkezli Yatırımlar Dengesizliklere Yol Açtı

Cengiz Göltaş, dünyada kent içi ve kent dışı taşımacılığının birbirine uyumlaştırıldığını, taşımacılık yollarının birlikte değerlendirildiğini, toplu taşımacılığı birincil kılınan ulaşım politikalarının uygulandığına dikkat çekerken, "Ülkemizde ise yük ve yolcu taşımacılığındaki talepler; tüm ulaşım çeşitlerini kapsamayan, toplu taşımacılığı birincil kılmayan politikalar ile çözülmeye çalışılmaktadır" dedi. Göltaş, 1950'li yıllardan itibaren, özellikle Marshall yardımının başlaması ile birlikte, Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryollarının ihmal edildiğini; dışa bağımlı ve karayolları merkezli yatırımların ulaşım modları arasında aşırı dengesizliklere yol açtığını anlattı. Ülkemizdeki yük taşımacılığının yüzde 83'ünün karayolu, yüzde 4.8'inin demiryolu, yüzde 4.5'inin denizyolu, yüzde 0.46'sının havayolu ile; yolcu taşımacılığının ise yüzde 90'ünün karayolu, yüzde 1.80'inin demiryolu, yüzde 0.30'unun denizyolu, yüzde 8'inin havayolu aracılığıyla yapıldığını kaydetti.

EMO Yönetim Kurulu Başkanı, ulaşım politikalarına ilişkin olarak şu eleştirileri gündeme getirdi: "Karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesinin yol açtığı yüksek maliyet ve yatırım maliyetlerindeki artış, verimsiz yol kullanımı ile arazi kayıpları, gürültü, çevre kirliliği meydana gelmiş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla uzun yıllar içinde ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Karayolu merkezli, uzun vadeli planlamaya dayanmayan yanlış politikalar trafik güvenliği açısından da ciddi sorunlar yaratmıştır. Öyle ki, araç sayısı bakımından AB ülkelerinde alt sırada yer alan Türkiye, araç başına düşen kaza sayısı bakımından zirvede bulunmaktadır."

#### Enerji Verimli Ulaşım Geçiş Zorunlu

Ulaşım politikaları ile enerji tüketimi arasındaki ilişkiye konuşmasında önemli bir yer ayıran Göltaş, dünya genelinde yılda tüketilen toplam

enerjinin yüzde 19'unun ulaşımda kullanıldığına ve bu oranın 2030'da yüzde 50'ye yaklaşacağına öngörüldüğüne dikkat çekti. "Hem enerji kaynaklarının kullanımı açısından, hem de sera gazı emisyonlarının kontrol altında tutulması açısından ulaşımda enerjinin verimli kullanıldığı yöntemlere geçiş zorunlu hale gelmiştir" saptamasını yapan Göltaş, bir kamu hizmeti olan ulaşımdan, belirli standartları karşılayacak şekilde herkesin yararlanmasını sağlayıcı politikaların hayata geçirilmesi gerektiğini vurguladı. Ulaşımın güvenli, ekonomik, çevre dostu, hızlı ve konforlu olması gerektiğinin de altını çizen Cengiz Göltaş, özel araç kullanımının yaygınlığının da etkisiyle trafik sıkışıklıkları nedeniyle karayolunun ulaşımı yavaşlattığı ve yolcuların can güvenliğini de tehlikeye soktuğunu söyledi. Göltaş, Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre 2009 yılında karayollarında gerçekleşen 1 milyon 53 bin 346 kazada 4 bin 324 kişi hayatını kaybettiğini, 201 bin 380 kişinin de yaralandığını kaydetti.

EMO Yönetim Kurulu Başkanı, maliyet analizinin de ulaşım planlamasındaki önemine işaret ederek, şu bilgileri verdi: "Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na göre kilometre başına ortalama yapım maliyeti otoyollar için 8.19 milyon dolar iken, hızlı tren altyapı maliyeti TCDD tarafından ortalama 4.53 milyon dolar/km olarak öngörülmüştür. 2010 yılında yapılan bir araştırmada; Türkiye'de yolcu taşımacılığı yapım, bakım-onarım ve işletme maliyetleri toplamı hızlı tren için 3,762 kr/yolcu-km, konvansiyonel tren için 5,016 kr/yolcu-km iken; otoyol için 6,959 kr/yolcu-km, devlet yolu için 6,755 kr/yolcu-km olarak hesaplanmıştır. Ortalama yük taşımacılığı maliyetleri konvansiyonel tren için 2,023 kr/yolcu-km, devlet yolu için 7,151 kr/yolcu-km'dir."



#### Enerji Verimliliğinde Demiryolu Avantajı

Demiryolu ulaşımının enerji verimliliği açısından diğer ulaşım türlerine göre çok daha avantajlı olduğunu vurgulayan Göltaş, Uluslararası Enerji Ajansı'na göre yük taşımacılığında enerji yoğunluğunun dünya ortalamasının, karayolu ulaşımı için 3.5 MegaJoule/ton-km iken, demiryolu ulaşımı için bu değer 0.25 MegaJoule/ton-km olduğunu bildirdi. "Bu durum, demiryolu ulaşımının sera gazı emisyonuna katkısının da karayoluna göre çok düşük olduğunu göstermektedir" diyen Göltaş, konuşmasını şöyle sürdürdü: