Atıf URAL

TÜRKİYE'DE ULAŞIM ve ENERJİ SORUNU ve ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Prof. Dr. Atıf URAL
Kocaeli Üniversitesi Kurucu Rektörü

1. ELEKTRİKLİ ULAŞIM SİSTEMLERİNİN GEREKLİLİĞİ VE ÖNEMİ

19. yy'dan 20. yy'a geçerken Osmanlı İmparatorluğu topraklarında önemli kalitede ve uzunlukta bir yol ağı yoktur. Varolan demiryolları ise, genelde yabancı şirketler tarafından kendi amaçları doğrultusunda yapılmışlardır. İlk demiryolu hattımız 1851'de İzmir-Aydın arasında kurulmuştur. Daha sonra Büyük Atatürk'ün engin dehasının ürünü olacak yurdumuz "demirağlarla örülmüştür". 4000 km'lik demiryolu büyük bir coşku, özveri ve çabayla gerçekleştirilmiştir.

1950'li yıllarda Truman Doktrini çerçevesinde Marshall planı gereğince; ülkemizde lokomotif fabrikası kurulmasına, Denizyollarına ağırlık verilmesine ve demiryollarında elektrifikasyona destek verilmemiş, 33 Dizel lokomotif hibe edilmiş, böylece demiryolu politikasına yön veren politikacılarımız bir yerde "uyutulmuş", daha sonra bu dizel lokomotiflerin yedek parçalarının alımı için, bu lokomotiflerin fiyatlarının çok üstünde ödemeler yapılmıştır. 1959'da Ankara-İstanbul Demiryolunun Elektrifikasyon Projesi, her işlem bitmiş iken son anda iptal edilmiştir. Böylece ülkemiz bugüne kadar trilyonlarca TL'sı zarara uğratılmıştır. 1957'lerde işletmeye açılan Sirkeci-Halkalı/İstanbul Elektrikli Banliyö hattı bu anlamda çok başarılı taşıma hizmetleri yapmıştır.

1983-1993 Ulaştırma Ana Planı yapılmasına rağmen, bu plana genelde olduğu gibi uyulmamıştır. 1983'lerde başlayan Özal döneminde demiryolları için tarihsel bir yanılgıya düşülmüş, komünizmin bir amacı gibi bile görülmüştür.

Ülkemizde bugüne dek (1959'dan bugüne) sürdürülen Ulaşım Politikaları, bugün Türkiye'yi çağdaş Avrupa'nın demiryollarında en geri ülkesi durumuna getirmiştir.

Bugün 2. dereceden yollarıyla birlikte yaklaşık 19.000 km'ye varan bir demiryolu şebekesine sahip ülkemizde bu 10.000 km'nin ancak beşte biri elektrikli, üçte biri sinyalizasyon sistemine sahip olup ortalama hız saatte 80 km'dir. Ülkemizde demiryollarının yolcu taşımadaki payı yaklaşık yüzde 4 (bu demektir ki taşınan her 100 yolcunun 4 adedi ancak demiryollarıyla taşınmaktadır), yük taşımacılığındaki payı ise yaklaşık yüzde 8'dir.

Girmek için çaba gösterdiğimiz Avrupa Birliği'nde, demiryollarında ortalama hız saatte 200-250 km'dir. Yolcu ve yük taşımada elektrikli demiryollarının payları hep yüzde 60'ın üzerindedir.

Bugün yapılan bir hesaba göre, yalnız yük taşımacılığında demiryolu payı %7'de %30'a çıkarılabilse, yaklaşık 9.5 milyon m^3 petrol tasarrufu sağlanabilecek ve ülkemiz ortalama 36 milyar dolarlık bir kayıptan kurtulabilecektir.

1973/74 Enerji Krizi özellikle Avrupa'da Elektrikli Toplu taşımacılığı daha da ön plana çıkarmıştır.

Bugün Avrupa'da TER (Trans-European North-South Railway Project) ve AGC (Trans European Agreement on Main International Railway Lines) antlaşması çerçevesinde tüm Avrupa ülkelerindeki demiryol hatlarında yüksek hıza çıkmak ve aynı sistemle birbirine bağlanmak amaçlanmıştır. Bu ülkeler için başka bir amaç ta 2015 yılında 30.000 km'ye uzanan yüksek hızlı demiryolu şebekesini kurak ve ortalama hızı saatte 350-400 km'ye çıkarmaktır. Üzülerek söylemek gerekirse bizde heyecan verici, hedefi ola bir "Ulaşım Politikası" yoktur.

Bir örnek vermek gerekirse; neden ülkemizde Paris'i Brüksel üzerinden Londra'ya bağlayan, 3 ülke demiryolu işletmelerinin ortaklaşa çalıştırdıkları TGV (Traina grande vitesse) tekniğine dayanan bir EUROSTAR treni yoktur (400 km uzunluk, 800 yolcu, saatte ortalama hız 300 km).

Genelde ulaşım sistemleri birbiriyle yarışan değil, birbirini tamamlayan düzenlerdir. 0-100 km arasında, karayolu taşımacılığının, 100-800 km arasında demiryollarının 800 km'den öteki mesafelerde de havayolu taşımacılığının daha verimli olduğu varsayılmaktadır. Ülkemizde, yanlış ulaşım politikaları nedeniyle, özellikle ve öncelikle karayolu taşımacılığına daha büyük pay ayrılmış, denizyolları ve demiryolları geri planlara atılmışlardır. Bunun sonucunda da bugünkü "ulaşım ve taşıma krizi" doğmuştur. Bugün ülkemiz dünyanın 195 ülkesi arasında her 10.000 araca düşen ölü sayısı bakımından 12'nci durumdadır. Önümüzdeki ülkeler Etyopya, Moğolistan, Kazakistan vb. ülkelerdir. Bu çok acıklı bir durumdur.

2. 2000'Lİ YILLARDA ÜLKEMİZDE DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞI NASIL OLMALIDIR?

Demiryollarında yolcu taşımacılığında en önemli tercih kriterleri; sürat, konfor, temizlik, enerji ekonomisi ve kapıdan kapıya taşıma gerçekleştirilmesidir. Modern ülkeler demiryolu endüstrisi ile birlikte bu nitelikleri birer aşama sayarak daha ileri gitmeye çalışmaktadırlar. Batı ve Kuzey Avrupa Demiryolları, Japonya yüksek hızlı tren işletmeciliğinde önde gelen demiryollarıdır.

Bu ülkeler demiryoluna neden öncelik ve önem verdiler;

• Enerjide ekonomi sağlar,

• Demiryolu taşımacılığı diğer ulaşım sistemlerine göre çok daha süratli, konforlu ve güvenlidir,

• Doğal çevrenin korunmasında en iyisidir, daha fazla sayıda yolcu taşıması nedeniyle nüfus yoğunluğu fazla olan bölgelerde en iyi ulaşım sistemidir (bir yönde, bir saatte),

• Gürültü düzeyi en düşük araç türüdür,

• Trafik kazaları bakımından ve bu kazalarda yaşanan kayıplar açısından en düşük verilere sahiptir.

Gelişmişliğin kriterini boşa tüketilen zamanın azlığı olarak tanımlayan bu ülkeler ulaşımda geçirilen zamanı azaltabilmek için çalışmakta ve bu amaçla da yüksek hızlı tren çalışmalarına büyük önem vermektedirler.

Bu ülkeler yüksek seyahat hızlarına ancak yüksek standartta yeni demiryolu şebekesi inşa etmek veya mevcut demiryolu şebekesi üzerinde özel dizayn edilmiş araçlar kullanmak suretiyle ulaşabilmişlerdir.

Yüksek standartta yeni demiryolu şebekesi yapımı büyük sermaye yatırımlarına ve uzun zamana ihtiyaç duyar. Yüksek hızlı tren uygulamasında bu strateji ilk olarak Japon Demiryollarınca (JNR) daha sonra da Fransız (SCF), Alman (DB) Demiryollarına uygulanmıştır.

Yüksek sürat çalışmalarının ilk başladığı ülke Japonya'dır. Tokyo-Osaka arasında 1964 yılında gerçekleştirilen Shikansen uygulaması bu iki merkez arasındaki seyahat süresinde önemli kısalma sağlamıştır. 515 km'lik parkurda seyahat süresi uçağa nazaran yarım saat fazla olmaktadır. Tokyo-Osaka arasındaki parkurda ilk Shikansen'in hızı saatte 210 km iken bugün bu hız saatte 270 km'dir. Tokyo-Osaka arasındaki parkurda her yıl 130 milyon yolcu taşınmaktadır. Japonlar Ağustos 1999'da bunu yenilemişlerdir.

21. yüzyılın projesi olarak da adlandırılan Japonya STAR 21 projesi JR East tarafından yürütülmektedir. Bu proje kapsamında 1993 yılında saatte 425 km hız gerçekleştirilmiştir ki bu TV'lerden sonra gelen ikinci en yüksek hız değerdir. Ayrıca Maglev teknolojsi ile tasarladıkları bir tren de 100 km/h'nin üzerindeki hızlarda yerden 15 cm yükselerek yol almaktadır. 1997 yılı içersinde Japonlar Maglev teknolojsi ile tasarladıkları araç ile yapılan denemede 520 km/h'lik yeni dünya hız rekoruna ulaşmıştır.

Japon demiryollarındaki yüksek hızlı tren teknolojisiyle ilgili bu gelişmelere paralel olarak Fransız Demiryolları yüksek hızlı tren işletmeciliğinde önemli aşamalar sağlamıştır. Nitekim Fransız demiryolları yolcu trafiğini son 25 yıl içersinde kara ve hava yolu baskısına rağmen iki katına çıkarmış, 1987 yılında 60 milyar yolcu/km üretim sağlamıştır.

Bu başarıda 1981 yılında Paris/Lyon yüksek hız tren hattının (TGV) servise konulmasının önemli katkısı vardır.

1981 yılında Paris-Manş arasında TGV Atlantik ve 1993 yılında Paris-Lille arasında

TGV yüksek hız tren hattı açılmıştır. Bu trenlerde saatte 300 km. ticari hızla düzenli servisler yapılmaktadır. 1996'dan itibaren de çift katlı TGV'ler deneme seferlerine başlamıştır.

İlk yüksek hızlı dünya treni (TGV) 26 Şubat 1981'de yolcusuz 380 km/h hıza ulaşarak ray üzerinde dünya rekoru kırmış ve bu rekorunu birçok kez yine kendisi daha yüksek hızlarda tekrarlamıştır. Halihazırda 18 mayıs 1990'da gerçekleştirdiği yolcusuz yapılan testte elde edilen 515.5 km/h hızla rekorunu elinde tutmaktadır.

TGV'ler yolcu/km başına sarf ettiği enerji miktarının düşüklüğü ve zamandan sağladığı büyük tasarruf nedeniyle Fransa'da ulusal bir övünç kaynağı haline gelmiştir.

Tüm Bu Gelişmelere Paralel Olarak Ülkemiz Demiryollarında Durum Nedir?

Diğer ulaştırma sistemleriyle karşılaştırıldığında boru hattı ve deniz ulaştırmasından sonra en ekonomik ulaştırma türü olan demiryolumuzun tarihçesi Türkiye'mizde İzmir ve Aydın arasındaki 130 km'lik bir hattın inşa edilmesi ve işletilmesi imtiyazının Osmanlı Sultanının kararıyla bir İngiliz şirketine verildiği 23 eylül 1856 tarihinde başlamıştır. 1923 yılında Cumhuriyet kurulduğunda, milli sınırlar içinde yaklaşık 4.000 km olan demiryolu şebekemiz bugün, 8607 km anahat ve 1901 km tali hat olmak üzere toplam 10.508 km'ye ulaşmıştır. Toplam hattımızın %21'i elektrikli, %29'u sinyallidir. Demiryollarımızın %26'sı binde 10'dan fazla eğimli ve %18'i 500 metreden küçük yarıçaplı kurplardan müteşekkildir. Rayların %28'i 30 yaşın üzerindedir.

TCDD'de yolcu ve yük taşımacılığı, banliyö taşımacılığı ve Samsun, Haydarpaşa, derince, Bandırma; İzmir, mersin ve İskenderun Liman İşletmeciliği yapılmaktadır. Yılda yaklaşık, 15 milyon ton yük ve 100 milyon yolcu taşınmakta ve limanlarımızda 30 milyon yük elle geçmektedir. Araç filomuz çok yaşlıdır. Demiryollarımızın alt yapısı da araç filosundan çok daha farklı bir durumda değildir.

Aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere yıllardır demiryolları için karayollarına göre çok daha düşük düzeyde ödenekler verilmiştir. Demiryolları yatırımlarının ulaştırma sektörü içindeki payı ortalama %15'lerde seyrederken karayollarının payı %70'lerden aşağıya inmemiştir.

Yıl	Karayollarına Verilen	Demiryollarına Verilen
Beş yıllık kalkınma planı (1963-1967)	71.2	17.5
Beş yıllık kalkınma planı (1968-1972)	72.7	18.8
Beş yıllık kalkınma planı (1973-1978)	74.6	13.
Beş yıllık kalkınma planı (1979-1984)	74.6	10.6
Beş yıllık kalkınma planı (1985-1989)	43.3	16.0
Beş yıllık kalkınma planı (1990-1995)	82.7	7.2
Beş yıllık kalkınma planı (1995-2001)	85.1	6.1

Neler Yapmalıyız?

Toplam enerji tüketiminde "Ulaşım Kesimi"nin önemi büyüktür, genellikle bu oran %20-25 düzeyindedir. Bunun da yaklaşık %75-80'ini karayolları trafiği, %5-10'unu da demiryolları trafiği oluşturmaktadır. Endüstrileşme sürecinde olan ekonomilerde kalkınma için en geçerli yöntemlerden biri, enerjinin ve ulaşımın ucuz ve kolay sağlanmasıdır. Esas olan; belirli bir yükü, belirli bir mesafeye, belirli koşullarda, en az enerji tüketerek taşımaktır.

Elektrikli toplu taşıma sistemleri, modern ülkelerde öncelikle kurulan taşıma sistemlerdir. Bugün nüfusu 1 milyonun üzerinde olup da orada metro, hafif metro ulaşım sistemleri olmayan bir Avrupa kenti bulunmamaktadır. Kentler arası ulaşımını çok büyük oranda elektrikli demiryolları taşıtlarıyla gerçekleştirmeyen modern ülke yoktur. Çünkü;

- 2-3 şeritli bir kilometre otoyolun, çift hat ve sinyalizasyon demiryoluna göre maliyeti 10 misli fazladır,
- Dört şeritli bir otoyolun yapım maliyeti ile 200 kilometre hız yapabilen bir demiryolu hattının maliyeti eşit düzeydedir,
- 1 kilometre demiryolu 600 bin dolara, otoyol ise 6 milyon dolara mal olmaktadır,
- Karayolları deniz taşımacılığına kıyasla 10 kat daha fazla yakıt tüketmektedir,
- Yolcu taşımacılığında demiryolları 12 kat daha ucuzdur.

Bilim ve teknik bir yana bırakılmış, ülke potansiyeli ve koşulları değerlendirilmemiş ve yollarımız ve yük taşımada birbirleriyle yarışan otomobil, otobüs ve kamyonlarla, tırlarla dolup taşmış, trilyonlarca pahalı,ama çok pahalı tonxkm, yoluxkm yapılmış, yetmeyen yolar eskimiş, istatistikleri delen kaza oranları doğmuş ve sonuçta bundan ülke kaybetmiştir.

Neden bu gerçekler görülmek istenmez? Bugün en modern Avrupa ülkelerinden biri olan Almanya'da yük ve yolcu taşımacılığının yaklaşık %60'ı elektrikli demiryollarıyla yapılırken, acaba oradaki yetkililer bizimkiler gibi hata mı yapıyorlar? Çoğu zengin ülkelerden oluşan Avrupa'da demiryolu şebekesini İsviçre, Norveç, İsveç gibi %100'e yakın elektrikli yapanlar var. Acaba onlar da dalgınlık içindeler mi?

Bir an önce bir 10 yıllık ulaşım planı hazırlamak ve bu planın uygulanmasında bir teknik kurulu tek yetkili kılmak gereklidir. Son ulaşım şurasında bazı konular ele alınmıştır, ama bunlar da uygulanmayacaktır, tıpkı ötekiler gibi.

Böylece yetkili, teknik kişilerce hazırlanacak bir plan üzerine elektrikli uzak mesafe (elektrikli demiryolları) ve elektrikli yakın mesafe ulaşım sistemleri (hızlı tramvay, metro, prometro gibi) öncelikli devreye alınmalıdır. Böyle bir planın hazırlanması kadar uygulanması da önemlidir.

Bir an önce elektrikli ulaşım araçları üretebilecek fabrikalar kurmak, onları geliştirmek gereklidir. Bunun için ilk aşamada bu konuda teknik ve bilimsel üstünlükleri bilinen

yabancı firmalarla patent anlaşmalarına gitmek ve bu işi yurdumuzda tümüyle yapabilecek düzeye eriştikten sonra tümü yerli malı kullanılarak yerli üretimine geçmek gereklidir. Konya'da çalıştırılan tramvay sistemi, Ankara'da devreye giren metro, Bursa'da ve İzmir'de başlatılan hafif metro ve hızlı tramvay projeleri, İstanbul'da başlatılan premetro projesi, devam eden metro çalışmaları kısa bir sürede desteklenirse, belirli teknik koşullar yerine getirildiğinde, belirli bir oranda Türk mühendis ve işçinin gerçekleştireceği, ulusal gururun birer yapıtları olmuşlardır ve olacaklardır.

Genel anlamda demiryollarını karayollarıyla eşit koşullarda yarışır duruma sokmak, yeni hatlar açmak ve demiryollarını daha çekici yapmak. Bunun için yasal düzenlemelere gereklidir.

Sonuç olarak, ana hatlarıyla belirtilmeye çalışılan, ulaşım kesiminin geleceğini yönlendirmede ve dolaysıyla ulaşımda enerji ekonomisinde yapılması gerekenler, hepimizin düşüncelerine ve gönüllerine sığamayan isteklerdir.

3. TRAFİK SORUNUNUN BOYUTLARI

Demiryollarını inceledikten sonra genel anlamda trafik sorununu nasıl çözebiliriz sorusuna yanıt arayalım.

Hergün karayollarında birçok vatandaşımız çoğu kez başkalarının sorumsuzlukları, kabahatları nedeniyle yaşama veda etmektedirler.

Bu büyük dramın arkasında, uygulanan veya bilinçli uygulattırılan "Ulaşım Politikaları" eksik bilgilerle yetiştirilen insan potansiyeli, bozuk altyapı, yasalara ve kurallara uymamazlık, trafik ve otorite boşluğu gibi öncelikle belirtilmesi gereken nedenler bulunmaktadır.

3.1. Kısa Sürede Yapılması gerekenler Nelerdir?

1. Ehliyet verme işi üniversitelerin denetiminde olmalıdır,

2. En çok kaza nedeninin "sollama" olduğu bilindiğine göre, mümkün olduğunca gidiş-gelişli karayolları ortadan yükseltilmiş şeritle ayrılmalıdır. Geniş ve tehlikesiz yerlerde bu şerit yapılmayabilir.

3. Trafik işaretlerinin bulunduğu plakalar yeniden ele alınmalı, çoğaltılmalıdır,

4. Yol onarım çalışmalarında -örneğin mıcır dökülmesi gibi- sürücüler için çok uyarıcı, kazaları engelleyici önlemler alınmalıdır. Yol kavşaklarının sık olmamasına, virajların az olmasına çaba gösterilmelidir. Yol kavşaklarının sık olmamasına, virajların az olmasına çaba gösterilmelidir,

5. Kamyonların azami yükleri çok sıkı bir şekilde denetlenmeli ve bu tip araçlara kesin hız sınırlaması getirilmelidir,

6. Kaza edenlerinin en önemlilerinden biri olan "lastik patlaması"nı önemli oranda

azaltmak için trafikte sık sık lastik kalite kontrol yapılmalıdır. Tüm Avrupa'da özellikle sınırlarda büyük taşıtlar için bu işlem yapılmaktadır ve olumsuz sonuçta araç, gereğini yapmadıkça trafikten men edilmektedir,

7. Ehliyetsiz taşıt kullananlarla, içkili araba kullananların ehliyetleri derhal iptal edilmeli ve bu kişiler hapis cezasıyla cezalandırılmalıdır. Karşısındakilere saygısızlık eden, onun yaşamına kastedenler bunun bedelini ödemelidirler,

8. Araba kullananları, kendi arabalarıyla rahatsız eden, taciz eden "yol magandaları" da yakalandıklarında, ehliyetleri 1 yıl iptal edilmeli ve bu tip "hasta"lar TV'larda teşhir edilmelidirler,

9. Taşıtların trafik kontrolları (motor,donanım, eksoz vb.) üniversite kontrolünde en geç yılda bir yapılmalıdır,

10. Trafik denetleme ekiplerinin sayısı ve kalitesi en kısa sürede arttırılmalıdır,

11. Araba kullanıcılarının, özellikle kamyon sürücülerinin 6 saatten fazla sürekli araba kullanmaları önlenmelidir,

12. Hız sınırlamasına uymayanlardan etkili para cezaları alınmalıdır. Bu ceza paraları bir fonda toplattırılıp yeni trafik ekiplerinin donanımının sağlanmasında kullandırılmalıdır.

3.2. Uzun Sürede Yapılması Gerekenler

1. Bir yasal düzenlemeyle elektrikli toplu taşıma sistemlerine öncelik ve destek verilmelidir. Gerekli finansman büyük kentlere giriş yapan her türlü karayolu taşıtı sahiplerinden alınacak belirli katkılarla sağlanabilir. Dünyada uygulamaları vardır,

2. Deniz yolu ulaşımına da önem verilmelidir. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde bu yolun kullanılması için gerekli düzenlemeler yapılmalı, teşvikler getirilmelidir.

3. Ulaşımda yönetim kargaşası yasal düzenlemelerle ortadan kaldırılmalıdır. Örneğin, İstanbul'daki trafik sorununun çözümlenmesi için ilgili 20 kuruluşu koordine edecek bir Ulaşım Otorite Merkezinin gerekliliğini işin uzmanları belirtmektedirler. Uzmanlardan oluşan merkezi bir yönetim, bu işlemin koordinasyonunu, denetimini ve planlamasını yapabilir,

4. Karayollarının da sayısı ve kalitesi arttırılmalıdır. Özellikle otoban (otoyol) olmayan karayollarında genişletme çalışmaları yapılıp yalnızca kamyon ve tırların kullanılması zorunlu olan şeritler yapılmalıdır,

5. Özellikle kamyon, kamyonet, taksi vb. taşıt sürücülerinin seçiminde dikkate alınacak hususların değerlendirilmesi ve bu işin planlaması yapılmalıdır. Örneğin, sürücünün yaşı, çocuk sahibi olup olmaması, sağlık durumları, eğitim düzeyi vb. gibi etkenler kaza olasılığına büyük oranda etki etmektedir. Aylık durumlar, aracın kendisinin olup olmadığı gibi birçok faktör de önemli rol oynamaktadır.

6. Bu işte en büyük etken "eğitim"dir. İlkokuldan başlamak üzere bireyler sorumlu ve yükümlü kişiler olarak yetiştirilmeli, onlara vatanını sevme, koruma bilinci yanında çevre bilinci, trafik bilinci de verilmelidir. Bu bilinçle yetişecek nesillerde kaza olasılıkları çok azalacaktır.

7. Üniversiteleri mühendislik fakültelerinin ilgili bölümlerinde "Elektrikli Toplu taşıma Sistemleri"ni tanıtan, öğreten, projelerini yapabilen gençler yetiştirilmelidir. Geleceğin enerjisi "Güneş enerjisi"dir. Bu durumda 2000'li yılları ötesinde güneşle çalışabilen "Elektrikli Otomobiller", belki de otobüsler devreye girecektir. O zaman çevre hiç kirlenmeyecek, kaza olasılıkları çok azalacaktır.

Sonuç, bu "canavar" ile savaşta başarı bu önerilerin tavizsiz gerçekleşmesiyle mümkündür. Bütün bu öneriler gerçekleşse "enerji sorunu" da daha kolaylıkla çözümlenebilir.

4. SONUÇ: ÇÖZÜM PROJELERİ-2000'Lİ YILLARIN TÜRKİYE'SİNİ İLGİLENDİREN ULAŞIM ve ENERJİ İLE İLGİLİ PROJELER

Genelde ülkemizde ulaşımın sorun olmaktan çıkabilmesi için yapılması gereken 14 proje vardır. Bunlar şöyle sıralanabilir;

1. Yeni Yasalar Çıkarmak

   1.1. Ulaştırma Bakanlığı'nın Yeni yetkiler Yasası

   (Bayındırlık Bakanlığı'nda olan bazı yetkilerin devredilmesi)

   1.2. Karayolları Taşıt Kulanım Projesi Yasası

   (otobüs, kamyon vb. taşıtların genel kullanım yasası)

2. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarında (T.C.D.D.) Elektrifikasyon Projesi

3. T.C.D.D.'nin Reorganizasyon Projesi (Yeniden yapılanması, verimli KİT haline dönüştürülmesi, kısmen özelleştirilmesi)

4. T.C.D.D.'nin Fabrikalarının Modernleştirilmesi Projesi

5. Kentlerde Elektrikli Toplu Taşıma Sistemlerine (Tramvay, Hafif Metro, Metro), Geçişin Hızlandırılması Projesi

6. 21. Yüzyılın Çağdaş Elektrikli Ulaşım Sistemleri Projesi

   (AR-GE çalışmalarına destek vererek Hybrid taşıtlar (Dizel-Elekt.), Akülü Elektrikli Otomobiller Üretmek.

7. Karayolları Ulaşımının Reorganizasyonu Projesi

   Karayolları üzerinde bile çağdaş ülkelerin çoğunda var olan Akıllı Ulaşım Sistemleri (İTE: Intelligent Transportation Systems), Akıllı Taşıt Karayolu Sistemleri (İVHS: Intelligent Vehicle Highways Systems), İleri Taşıt Kontrol Sistemleri (AVCS: Ad-

vanced Vehicle Control Systems) çok az uygulanmaktadır. Bu sistemlerde, trafik yoğunluğu nedeniyle oluşan kayıplar minimize edilmekte, trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanma en aza indirilmekte, trafik akışı süreklilik kazanmakta, daha az yakıt kulanımı sağlanmakta, kaybedilen zaman azaltılmakta, çevreye olan olumsuz etki de düşünülmektedir.

8. Denizyolu Ulaşımının Reorganizasyonu Projesi

9. Yük Taşımacılığının Demiryollarına Kaydırılması Projesi

10. Yük Taşımacılığında Konteyner Taşımacılığına Geçiş Projesi

11. Türkiye'nin Hızı Saatte 200 km Olan Trenlere Sahip Ülkeler Birliği'ne Entegrasyonu Projesi

12. Türkiye'nin Doğu-Batı, Kuzey-Güney Doğrultusunda Yeni Hatlar Açma Projesi

13. Türkiye'nin Türk Cumhuriyetleriyle Ortaklaşa Kurması Gereken Demiryolları Projesi

14. İstanbul'un Tüp Geçiş Projesi

Sonuç; bütün bu öneriler, 40 yıldır bu konularda yetişmiş, uğraşmış, teorik ve pratik çalışmalar yapmış bir bilimadamı tarafından zaman zaman yetkililere proje olarak verilmiştir. Ama özel olarak şu söylenebilir; etkililer (bilgiler) yetkisiz, yetkililer (görevdekiler) etkisiz kaldıkça çözüm değil, çözümsüzlük üretilecektir.

Bütün bu büyük projelerin bir an önce devreye sokulması gerekir. 2000'li yılların BÜYÜK TÜRKİYE'si ancak BÜYÜK PROJELERLE gerçekleşir. Bütün bu projelerin finansmanını sağlayacak çözüm önerileri de mevcuttur. Başarmak in önce inanmak, inanmayanları inandırmak, çünkü başarı ona inananlarındır.

KAYNAK

1. Elektrikli Ulaşım Sistemleri, YTÜ-1990, Prof. Dr. Atıf URAL

2. "2000'li Yıllarda Demiryolu Taşımacılığı", Mustafa ESER, Zu TARKAN TCDD

3. Ulusal Demiryolu Kongresi-Bildiri Kitabı, 1998, ss.383-390

TMMOB 3. ENERJİ SEMPOZYUMU-5-6-7 2001 MİLLİ KÜTÜPHANE ANKARA