**"BUNLARI BİLİYORMUYDUNUZ?..**  
**\*Türkiye'de demiryolu yerine Karayolu taşımacılığının tercih edilmesinin, ABD'nin yaptığı Marshall yardımının bir şartı (kriteri) olduğunu,**

**\*İstanbul-Ankara arasında elektrikli tren projesinin 1959 yılında hazırlandığını,**

**\*1976 yılında Demirel tarafından 411 km olarak ihalesi yapılan Ankara-İstanbul hızlı tren hattının % 40'ının tamamlandığını, ancak bunun bitirilmesinin engellendiğini, Mesut Yılmaz'ın bu hattı tamamlamayacağız diye bir açıklaması olduğunu ve iktidar olduğu yıllarda da bu hattın tamamlanması için çalışma yaptırmadığını,**

**\*8 Haziran 2003 tarihinde AKP'nin Ankara-İstanbul hızlı tren hattını tamamlamak yerine, Abdülhamit zamanından kalan 725 km. lik hattı modernize edecek şekilde Alarko ile ortak İspanyol şirketiyle bir anlaşma imzaladığını,**

**\*Bu hattın Ankara-Eskişehir arası için 600 milyon dolarlık bir harcama yapılacağını ve bu projenin hızlı tren ile bir ilgisi olmadığını aksine hızlı treni engellemek için bir aldatmaca olduğunu,**

**\*Ankara-İstanbul arasında, Prof. Dr İlyas Yılmazer'in bir elektrikli demiryolu projesi hazırlamış olduğunu. Bu projeye göre 395 km. olacak demiryolunun, boru tipi türbin ile Mudurnu çayından elde edilecek elektrikle bedava enerji ile çalışacağını ve bu bedava enerji ile günde 96 sefer yapılabileceğini,**

**\*Atatürk zamanında 4075 km. demiryolu yapıldığını, bundan sonraki 65 yılda ise sadece 1510 km. demiryolu yapılabildiğini,**

**\*1950 yılında %50 oranında olan demiryolu taşımacılığının, 2003 yılında %5 e düştüğünü,**

**\*Tokyo'da yüksek hızlı trenlerin (200 km/s), 1964 yılında çalışmaya başladığını ve bugüne kadar bu trenlerin hiç kaza yapmadığını,**

**\*İzmir-Denizli arasının (300 km) 27 yıl önce otobüs ile 5, Trenle 6 saat, günümüzde ise bu mesafenin otobüsle 3,5 saat, trenle yine 6 saat (ort. hız 50 km /saat) olduğunu,**

**\*ABD, Fransa ve Japonya'da 450 km/s hız yapan trenlerin hava yolu taşımacılığı ile rekabet ettiklerini,**

**\*600 km/s hız yapan elektrikli trenlerin artık kullanılmaya başlandığını, 800 km/s hız yapan elektrikli trenlerin ise deneme aşamasında olduğunu,**

**\*Taşımacılığını %95 oranında karayolu ile yapan Türkiye'nin, kaza sayısında 195 ülke arasında 12. olduğunu,**

**\*Türkiye'de yılda 10-12 bin kişinin karayollarındaki trafik kazalarında öldüğünü,**

**\*Türkiye'de % 7’si trenle yapılan taşımacılığın, elektrikli trenle %30’a çıkarılması durumunda, yıllık 36 milyar dolar tasarruf edileceğini, (Prof. Dr. Atıf Ural),**

**\*AKP'nin acil eylem planında söz konusu olan 15 bin km. yolun, yapılabilirlik (fizibilite) çalışmasının, jeolojik ve jeofizik etütlerinin, şehir içi geçiş planlarının, bilimsel değerlendirmesinin olmadığını, (Prof.Dr. Atıf Ural),**

**\*Tarsus-Adana-Gaziantep arasında yapılan yolun, keşif bedelinin, 360 milyon dolar, keşif uzunluğunun 243 km, öngörülen bitiş tarihinin 1991 yılı olduğunu, ancak bu yolun 258 km olarak, 2001 yılında 4,2 milyar dolara bitirildiğini (Prof. Dr. İlyas Yılmazer),**

**\*Otoyolların geçtiği alanların, on kilometre sağ ve on kilometre solunun, kirlilik nedeniyle tarım alanı olmaktan çıktığını,**

**\*Türkiye'nin en verimli ovalarından biri olan İzmir Menemen ovasının ortasından, otoyol geçirmek için proje hazırlandığını, otoyolun ovanın 4 bin dönüm arazisini yok edeceğini,**

**\*Otoyolların verimli ovalar içinden geçirilmesinin Türk tarımını yok etme planının bir parçası olduğunu,**

**\*Ovanın içinden geçen karayolları kenarlarındaki bağlardan ihraç edilen üzümlerin, zararlı madde bulunduruyor olmaları nedeniyle iade edildiğini,**  
**\*Yüksek hızlı demiryolunun km. maliyetinin 1.4 milyon dolar ömrünün 30 yıl, bölünmüş yolun km. maliyetinin 1.5 milyon dolar, ömrünün 15 yıl olduğunu (Prof. Dr. İlyas Yılmazer),**

**\*Ankara-İstanbul arasında yapılan Bolu Tüneli ve viyadüklerine (25 km) harcanan para ile, Ankara-İstanbul arasını 1,5 saate indirecek demiryolu yapılabileceğini, bu demiryolunun tüm enerji ihtiyacının, Mudurnu çayından karşılanabileceğini (Prof. Dr. İlyas Yılmazer),**

**\*Bolu tünelinin Kuzey Anadolu fay hattı üzerinde olduğunu,**

**\*Türkiye'de Avrupa'daki toplam sayıdan daha fazla, otobüs ve kamyon olduğunu,**

**\*Avrupa ülkelerinde, elektrikli trenle yük taşımacılığının en düşük olduğu ülkede, bu oranın % 60, yolcu taşımacılığında ise en düşük oranın % 80 olduğunu,**

**\*1 km. karayoluna yapılacak harcama ile 5 km. demiryolu yapılacağını,**

**\*Karayolunda 5 ila 10 birim harcanarak taşınan yükün, demir yolunda 1 birim harcanarak taşındığını,**

**\*Batum'dan Hopa'ya bir TIR'ın 3 bin dolar, bir vagonun 2500 dolar taşıma ücreti aldığını, bir vagonun 3 TIR'ın taşıdığı yükü taşıdığını,**

**\*Demiryolu ulaşımının, komünist ülkelerin tercihi olduğunu öne süren Özal'ın, Türkiye'de cumhurbaşkanlığı yaptığını,**

**\*Gaziantep-Adana arasında 4 milyar dolara yapılan otoyolun, günde 25 bin araç trafiği için ekonomik olduğunu, ancak bu yolda günde sadece 2.500 araç trafiği olduğunu,**

**\*İstanbul-Ankara arasını 3 saat, Ankara-Mersin arasını da 3 saatte alacak olan bir demiryolu yapılsa bunun maliyetinin 4 milyar dolar olacağını,**

**\*Japonların yaptığı araştırmaya göre, karayolu taşımacılığının, denizyoluna göre % 166 daha pahalı olduğunu,**

**\*Ülkemizde, denizyolunun yük taşımacılığındaki payının % 0.3 olduğunu,**

**\*300 milyar dolar olan dünya deniz taşımacılığından, Yunanistan 60 milyar dolar pay alırken, bizim ise 2,5 milyar dolar dahi pay alamadığımızı,**

**\*Ulaşım, enerji, eğitim gibi temel politikaları yanlış olan bir ülkenin kalkınamayacağını, BİLİYOR MUYDUNUZ?**

Kaynak: <http://www.78liyiz.com/>