

# Türkiye’de Raylı Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

▲ Dr. İlhami PEKTAŞ

Türkiye’nin Raylı Ulaşım Sistemleri ile tanışması çok da yeni değil... 1856’da başlanan İzmir-Aydın arası demiryolu inşaatı Anadolu coğrafyasını çok yönlü etkileyen sürecin ilk adımıydı. II. Abdülhamit’in (1876-1909) “Hicaz Demiryolu” Projesi ile bütün bir Osmanlı coğrafyası raylı taşımacılıkla tanıştı. Osmanlı imparatorluğunun son dönemlerinde demiryolu, Anadolunun en önemli ulaşım sistemini oluşturmaktaydı. Bu dönemde demiryoluna bağlı ulaşım politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüş ve yatırım imkanları demiryollarına aktarılmıştı. Demiryollarına en çok yatırım Abdülhamit ve Cumhuriyetin ilk yıllarında Atatürk zamanında yapıldı.

Bu dönemde yolcu taşımacılığı % 42, yük taşımacılığı % 68 idi.

Ancak 1950 yılından sonra, Demiryollarına verilen önem giderek azaldı, Marshall yardımlarıyla karayolu teşvik edilerek karayolu yapımına hız verildi. Bu dönemde uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, karayolları, ulaşım sistemleri arasında ilk sırayı aldı. Karayolu ulaşımının ön plana çıkmasıyla sonraki yıllarda motorlu araç sayısı hızla artarak enerjide ve yedek parçada tamamen dışa bağımlı bir otomotiv sanayi kurulmuş oldu.

2014 yılında yolcu taşımacılığı % 2, yük taşımacılığı % 5’ e düştü.

1950 yılından 2003 yılına kadar ihmal edilen Demiryolu ve Şehir içi raylı ulaşım sistemlerinde umutların tükendiği sanılan bir dönemde 2003 yılı

demiryolları için bir milat oldu. Son 15 yıl içinde, yeni hükümet ve devlet politikasıyla birlikte, demiryollarında dev projeler hayata geçirilerek büyük yatırımlar yapılmaya başladı. Halen Türkiye’nin toplam 12.466 kilometre demiryolu ağı bulunuyor. Son yıllarda artan yüksek hızlı demiryolu hatlarımızla dünyada 8’inci konuma geldik.

Toplam kamu harcamaları içinde Ulaştırma Bakanlığı yatırım payı;

2003 yılında % 17 iken, 2013 yılında % 45’ e çıktı.

Günümüzde 2023 yılı hedefleri doğrultusunda,

10 bin km’lik yüksek hızlı tren, 4000 km yeni konvansiyonel tren hattı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları büyük bir hızla devam etmektedir.

2023 yılında hızlı tren hatları ile birlikte toplam 26.000 km, 2035 yılında ise toplam 30.000 km. demiryolu hedeflerine ulaşılması amaçlanmıştır.

Demiryollarında yürütülen yenileme ve sinyalizasyon çalışmaları yanı sıra Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD bünyesinde açılan ve hali hazırda yapımı devam eden lojistik merkez yatırımları,

Bakü-Kars-Tiflis demiryolu projesi, Viking Projesi, İpek Rüzgarı Blok Tren Projesi, Marmaray Projesi, Dünyanın ilk demiryoluna sahip III.cü Boğaz köprüsü; Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Avrasya Tüneli, BALO projesi, Türkiye-Rusya Tren Feri Hattı, Liman Bağlantılı Demiryolu Taşımalarının Artırılması, Pakistan-İran-Türkiye Demiryolu Hattı vb. gibi sayısını artırabileceğimiz diğer projeler ile Türkiye’de demiryolu taşımacılığının toplam taşımadaki payını

artıracak çalışmalar bütün hızıyla devam etmektedir.

Son yıllarda yapılan yaklaşık 30 milyar TL civarındaki yatırımlarla demiryolu sektörü, gerek özel sektör gerekse yabancı firmaların ilgisini çekmiş, demiryollarının yeniden yapılanmasına gereksinme duyulmuştur. Bu amaçla TCDD'nin serbestleştirilmesini öngören kanun 24 Nisan 2013 tarihinde meclisten geçmiş, böylece TCDD'nin yeniden yapılanmasının ve sektörde büyük değişikliklerin önü açılmıştır.

Demiryollarında serbestleşme olarak nitelendirilebileceğimiz bu süreç, Türkiye'nin 2023 ve 2035 hedefleri için çok stratejik önem taşımaktadır; rekabet, demiryollarının daha da gelişmesini sağlayacaktır.

Tüm bu hedefler ve planlar doğrultusunda 2023 yılında demiryolu taşımacılık payının; yolcuda yüzde 10 ve yükte ise yüzde 15'e çıkarılmasının hedeflendiği Türkiye'de,

2035 yılında bu oranların yolcu taşımacılığında yüzde 15, yük taşımacılığında ise yüzde 20'ye çıkarılması planlanıyor.

Ayrıca demiryolu ağının diğer toplu ulaşım sistemleri, lojistik merkezleri ile entegrasyonunu sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve çözüm sistemleri ile donatılması hedeflenmiş ve Akıllı ulaşım sistemlerine büyük önem verilmiştir.

2023 yılına kadar 100 milyar USD yatırım yapılması bekleniyor.

## HIZLI TREN HATLARI

Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Eskişehir-Karman ve Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hatlarından sonra;

Ankara - İzmir, Ankara - Sivas, Ankara - Bursa YHT hatları tamamlanarak ülke nüfusunun % 46'sına karşılık gelen 15 ilimiz yakın zamanda YHT ile birbirine bağlanacaktır.

Demiryollarındaki tüm bu gelişmelere ek olarak, büyükşehir belediyelerinin de 1990'lı yıllardan başlayarak şehir içi raylı sistem yolcu taşımacılığına yönelmesi sonucunda,

ülkemizde demiryolu sektöründe kamu ve özel sektör yatırımları çok hızlı bir artış kaydetmiştir.

Özellikle İstanbul'da 2004 öncesinde yaklaşık 45 km olan şehir içi raylı sistem ağı,

2017 yılına kadar 150 km'ye,

2019 yılına kadar 441 km'ye ulaşarak sistemin ana omurgasını teşkil edecektir.

Bu güne kadar inşası tamamlanan Marmaray projesi, Avrasya boğaz tüp tüneli, III.cü boğaz köprüsü ve halen inşası devam eden yeni metro projeleri ile birlikte 2023 yılında tamamlanması hedeflenen şehir içi raylı sistem hat uzunluğu 750 km. nin üzerine çıkacaktır. Diğer illerimizde yapılan ve yapılacak şehir-içi raylı sistemlerle birlikte 2023 yılına kadar tüm Türkiye'de Şehir-içi Raylı sistemler toplam hat uzunluğunun 1100 km'ye çıkması planlanmaktadır.



**Dr. İlhami PEKTAŞ**

ODTÜ Metalurji ve Malzeme Mühendisliği Bölümü mezunudur. Aynı bölümde Yüksek Lisans ve Gazi Makine Bölümünde Doktora yapmıştır. Erkunt Döküm ve Makine Fabrikaları, Tübitak, Mitaş T.A.Ş., Ereğli Demir Çelik, Çelbor Çelik Boru Fabrikalarında uzun yıllar yöneticilik yapmıştır. Halen Ostim Teknoloji Araştırma ve Geliştirme Merkezi ve Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri Kümelenmesi (ARUS) koordinatörü olarak çalışmaktadır.