

Türkiye Yüzylında Demiryolu Vizyonu

Dr. İlhami Pektaş

Türkiye, son yıllarda ulaştırma alanında önemli bir yatırım dönemi geçirdi. Ulaştırma Bakanlığı, bugüne kadar yatırım bütçesinin yüzde 65'ini kara yollarına harcadı ve toplam 194 milyar dolarlık yatırımın 40 milyar doları demir yollarına yapılabildi. Kara yolu altyapısının tamamlanması ile demiryolu yatırımları yoğunluk kazandı ve bugün itibarıyla yüzde 60'ların da üzerine çıktı. 2053 Ulaştırma ve Lojistik Master Planı ilan edildi ve bu plan çerçevesinde 64 milyar dolarlık demir yolu yatırımı planlandı. 2053 yılına geldiğimizde ülkemizde 64 milyar dolarlık demir yolu yatırımı yapılacak.

Türkiye'nin Ulaşımında Stratejik Önemi

Türkiye, Dünyanın en önemli lojistik koridorları olan; Doğu-Batı ve Kuzey-Güney aksının tam ortasında yer alıyor. Avrasya'nın merkezinde sadece 4 saatlik uçuşla 67 ülke, 1.6 milyar insan, 43 trilyon dolar gayrisafi milli hasıla ve 11 trilyon dolarlık ticaret hacmine sahip stratejik bir bölgenin içindeyiz. Ülkemiz, bu ticaret hacimlerinden ne kadar büyük pay alırsa kazancı da o kadar çok olacaktır. Çin'den Londra'ya, Basra Körfezi üzerinden Karadeniz'e, Akdeniz'e, Avrupa'ya, Kafkaslara kadar yapılacak iş birlikleriyle ülkemiz bu bölgede daha çok önem kazanacaktır.

Bugün dünyadaki ticaret hacmi 15 milyar ton civarındadır. 2030'a geldiğimizde bu miktar 25 milyar tona, 2100'e kadar geldiğimizde ise 150 milyar tona çıkacak.

Dünyadaki ticaret hacimlerinin tam ortasında İstanbul ve Marmara Denizi bulunuyor. Bugün itibarıyla 649 milyon ton yükün hareket ettiği bir alanda yer alıyoruz. Bu ticari hareketten daha çok pay alabilmek için daha çok yatırım yapmak ve bu lojistik koridorlardaki ülkelerle iş birliklerimizi daha çok geliştirmemiz gerekiyor.

Burada en önemli gündem maddelerinden bir tanesi Kalkınma Yolu'dur. Türkiye'nin önem verdiği ve üzerinde çalıştığı Hint Okyanusunda Basra Körfezinden başlayarak Irak'ın Faw Limanından ülkemize 1200 kilometrelik otoyol ve demir yolu orta koridorla entegre edildiğinde hem Avrupa'ya, hem Kafkas'lara, hem Karadeniz'e, hem de Akdeniz'e ulaşan ve Süveyş Kanalına alternatif önemli bir lojistik koridorunun önümüzdeki yıllarda açılması planlanıyor. Basra Körfezi'ndeki bütün ülkeler, Suudi Arabistan, BAE, Katar, Irak, İran ve Türkiye bu koridor üzerinde. Faw limanında çalışmalar başladı. Demir yolu ve kara yolu bağlantıları planlanıyor, çalışmalar devam ediyor.

Kentiçi Raylı Sistemlerin Önemi

Bugün dünya nüfusun yüzde 50'si kentlerde yaşıyor. Önümüzdeki yıllarda, 2050'ye geldiğimizde nüfusun yüzde 70'i kentlerde yaşayacak, buna göre de planlamalar yapmak gerekiyor. 2050 yılına geldiğimizde ulaşım olan ihtiyaç bugünkü ihtiyacın 2 katına çıkacak. Bu ulaşım talebinin de önemli bir kısmını raylı sistemler karşılayacak ve emisyon azalımında raylı sistemler çok büyük rol oynayacak.

Ulaşım sektörü özellikle emisyonda yüzde 16.2 ile en çok hava kirliliğine sebep olan ikinci sektördür. Bunu azaltmak için elektrikli araçlar ve raylı sistemlere yatırım yapmak gerekiyor. 2050 Paris iklim anlaşmasına verilen taahhütlerin de yerine getirilmesi için de çalışmalar devam ediyor. Demiryolları tarafından gerçekleştirilen tüm taşıma eğer uçaklar, araçlar ve kamyonlar tarafından yapılsaydı, ulaşımdan kaynaklı sera gazı emisyonları yılda 1.2 milyar ton daha yüksek olacaktı. Bu rakam tüm Afrika Kıtasının yıllık karbon emisyonuna eşdeğer.

2053 yılına geldiğimizde Türkiye'deki neler göreceğiz?

Demir yolunda 2002 yılında 10 bin 900 kilometre uzunluğunda demir yolu vardı, tamamı yenilendi ve bugün 13 bin 919 kilometre uzunluğunda demir yolunda hizmet veriliyor. 2053 yılına geldiğimizde, bu rakam 28 bin 590 kilometreye ulaşacak.

Bugün 2023 yılı itibarıyla taşımacılıkta demir yolunun payı sadece yüzde 5 ama yapılacak yatırımlar sonucunda 2035 yılında bu rakam yüzde 20'ye ve 2053'e geldiğimizde de yüzde 22'ye çıkacak. Bugüne kadar demir yoluyla 54 milyon ton yük taşındı. 2035'e geldiğimizde bu miktar 306 milyon tona, 2053'e geldiğimizde 448 milyon tona çıkacak. Demir yolunun payı her geçen gün daha da artacak. Yolcu taşımacılığında şu anda yüzde 1 olan demir yolu payı yüzde 6'ya, yük taşımacılığında ise bugün yüzde 5 olan demir yolu payı yüzde 22'ye çıkacak.

Yüksek hızlı trenle bağlı olan il sayısı şu anda 10 iken, 2053 yılına geldiğimizde il sayısı 52'ye çıkacak. Yıllık yolcu taşımacılığı şu anda 19,5 milyon iken bu rakam 2053 yılında 270 milyona çıkacak. Yıllık yük taşımacılığı 55 milyon tondan 448 milyon tona çıkacak. Toplam enerji ihtiyacının yüzde 35'inden fazlası da yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanacak. Lojistik merkez sayısı 13'ten 26'ya çıkacak.



Ankara-Sivas hattı 2023 yılında açıldı. Yolculuk süresi 2 saate düştü. Ankara-Sivas hattı Yerköy'den 142 kilometre hatla Kayseri'ye bağlanacak. İhalesi yapıldı, yapım çalışmalarına başlandı.



Zara-Sivas arasında çalışmalar devam ediyor, önümüzdeki yıllarda Sivas-Erzincan hat çalışmaları da tamamlanacak. Devamında Erzurum ve Kars bağlantıları olacak. Hatta Kars'tan Aralık, Dilucu, Nahçıvan üzerinden Bakü'ye kadar uzanan demir yolu hattında da planlama çalışmaları devam ediyor.

Ankara-İzmir hızlı tren hattı, 2026 yılı sonunda tamamlanacak, 508 kilometre uzunluğundaki hatta yolculuk 3.5 saate düşecek.



Aynı şekilde 201 kilometre uzunluğunda Bursa ve Balıkesir hattı, Ankara-İstanbul hızlı tren hattına bağlanacak. İstanbul-Bursa arası, yolculu süresi 1 saat 45 dakikaya düşecek. Osmaneli-Bursa arasındaki hatlarda yoğun bir çalışma var.



Yine devam eden projelerden özellikle Gaziantep'in, Kilis'in ve bölge sanayisinin denize ulaşması ve ülkemizin batı kesimlerine ulaşması için 313 kilometre uzunluğunda Mersin-Adana-Osmaniye ve Gaziantep hızlı tren hattında çalışmalar tüm hızıyla devam ediyor ve 2026 yılında tamamlanması planlanıyor. Gaziantep ve Kilis'te bulunan sanayinin denize ulaşması, limanlara ulaşması çok önemli. Bu proje bittiğinde Şanlıurfa'dan Mardin'e doğru da hat çalışmaları devam edecek. Şanlıurfa kısmında projeler tamamlandı, yakın zaman da ihalesi yapılacak.



Konya'ya kadar giden hızlı tren hattı Karaman'a ulaştı, şimdi de Karaman'la Niğde arasında 135 kilometrelik Karaman-Ulukışla hattında çalışmalar yapılıyor ve 2024 yılı sonu itibariyle açılış yapılması planlanıyor. Bu hat açıldıktan sonra da şu an ihale aşamasında olan Aksaray-Niğde-Ulukışla ve Yenice, yani Mersin'e uzanan 192 kilometre uzunluğunda Toroslari aşan hat ile bütün demir yolu hattı Akdeniz'e ulaşacak. Daha sonra İstanbul-Ankara hattı da 192 kilometre uzunluğundaki hat ile Mersin'e bağlanacak. Bu hattın yüzde 30'u Toroslardan dolayı tünel şeklinde olacak. Bu hat, Mersin-Adana-Osmaniye ve Gaziantep hızlı tren hattı ile entegre

edilecek. Bu hatlar tamamlandığında İstanbul'dan hızlı trene binen bir vatandaş Gaziantep'e kesintisiz bir şekilde ulaşmış olacak.

İstanbul'un batı yakasında da çok önemli çalışmalar devam ediyor. Halkalı-Kapıkule arasında 3 farklı etap olarak önce Halkalı-Ispartakule arasında çalışmalar yapılıyor. Bunun devamında Ispartakule-Çerkezköy arasında hat ihalesi yapıldı, çalışmalar başladı. Çerkezköy-Kapıkule arasında da çalışmalar yüzde 60'lar seviyesine geldi. Bu projenin yüzde 50'si IPA fonlarıyla finanse edildi. Diğer yüzde 50'si de kamu bütçesinden olmak burada yoğun çalışmalar devam ediyor. Bu hatlar da bittiğinde, 2025 yılında Kapıkule'den gelen bir gurbetçimiz Gaziantep'e veya Sivas'a kesintisiz bir şekilde hızlı tren konforuyla seyahat etme imkânına kavuşmuş olacak.

Yakın zamanda Marmaray'a alternatif olarak çalışması devam eden asrın projesinde trenler Gebze Çayırova'dan başlayıp Sabiha Gökçen Havalimanı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, İstanbul Havalimanı üzerinden Çatalca'ya ulaşacak. İstanbul Havalimanında Gayrettepe-Kağıthane metrosu, Gayrettepe-Kağıthane-İstanbul Havalimanı ve Halkalı metrolarına entegre edilecek projeler de devam ediyor. Hem yük, hem yolcu taşınacak raylı sistem ve hızlı tren hattı da İstanbul'un marka değerine çok daha fazla değer katacak çok önemli bir proje olacak. Toplamda 143 kilometre uzunluğunda Asya'yı, Avrupa'yı raylı sistemlerle bir kez daha birleştirecek çok önemli bir projede yoğun çalışmalar bütün hızıyla devam ediyor.

Orta Koridorda, Divriği-Kars arasında da çalışmalar var. Gürcistan üzerinden Ahılkelek'ten Bakü'ye ve oradan Çin'in Şian kentine kadar uzanan önemli koridor, 2017 yılında hizmete açılan BTK koridoru gibi aynı amaçla çalışmalar devam ediyor. 2020 yılında ilk tren kesintisiz bir şekilde Pekin'den Londra'ya kadar gitti, bu hat yoğun bir şekilde kullanılıyor, ama buna da alternatif, özellikle Kars'tan, Nahçıvan üzerinden Kars-Aralık-Dilucu arasındaki hatta da çalışmalar devam ediyor. Burada Nahçıvan ve Azerbaycan'ı kesintisiz bir şekilde bağlayacak ve Zengezur Koridorunu da geçecek olan hatla birlikte Nahçıvan-Azerbaycan kesintisiz bir şekilde birbirine bağla