

# TÜRKİYEDE DEMİRYOLU POLİTİKALARI

Dr. İlhami Pektaş

Ülkemize 1856'dan 1923 yılına kadar Osmanlı Dönemi'nden 4.136 kilometrelik demiryolu miras kaldı. Cumhuriyet döneminde Demiryolu yatırımlarına hız verilerek yaklaşık 3.000 km demiryolu inşa edildi. 1950 yılına kadar da toplam 3.764 kilometre demiryolu ağına ulaşıldı. Bu dönemde yolcu taşımacılığı % 42, yük taşımacılığı % 68 idi.

1940 yılından sonra hız kesen demir ağların ilerleyişi, 1950'li yıllardan itibaren yarım asrı aşan uzun bir süre duraklama dönemi yaşadı.

Çelik rayların lastik tekerleklere yenik düştüğü bu dönem, aynı zamanda millileşme yolunda atılan birkaç adımla hafızalarda yer tuttu. Eskişehir'de üretilen KARAKURT ile Sivas'ta üretilen BOZKURT, ilk yerli buharlı lokomotif olarak, yine Eskişehir'de üretilen Devrim arabası da ilk yerli otomobil olarak tarihe geçti.

1950'den 2003'e kadar ihmal edilen demiryolu ve şehir içi raylı ulaşım sistemlerinde umutların tükendiği sanılan bir dönemde 2003 yılı demiryolları için bir milat oldu.

Bu yeni dönemde, 2023 hedefleri belirlendi ve ardından ise çelik raylarda büyük gelişmeler yaşandı. TCDD'nin ödeneği artırıldı, tozlu raflarda çürümeye terk edilen projeler tek tek raflardan indirilerek son 15 yılda demiryollarında Türkiye'yi geleceğe taşıyacak dev projeler hayata geçirilerek çok büyük yatırımlar yapılmaya başladı. 2003 yılından günümüze kadar demir raylara 60 milyar TL yatırım yapıldı ve yatırımlar 2023 yılına kadar devam edecek. Türkiye, 2009 yılında Ankara-Eskişehir hattının hizmete açılmasıyla YHT ile tanıştı ve dünyada 8, Avrupa'da ise 6. YHT teknolojisi kullanan ülke konumuna yükseldi. 1950 yılından sonra kaçırdığımız treni, Yüksek Hızlı Tren yatırımları ile yeniden yakaladık.

Başkenti Eskişehir-Konya-Karaman-İstanbul-Sivas-Bursa-İzmir-Erzincan gibi illerimize Yüksek Hızlı Trenle bağlama girişimi başarıyla gerçekleştirilirken diğer taraftan da MARMARAY'la Asya, Avrupa'ya bağlandı. 150 yıllık rüyamız olan İpek yolu projesi böylece gerçekleşmeye başladı. Pekin'den Londra'ya kadar kesintisiz demiryolu ulaşımı sağlayacak olan MARMARAY, tüm dünyaya değişen ve gelişen Türkiye'nin gelecek yüzünün göstergesi oldu.

Ulaştırma bakanlığının yatırımları 2003 yılında % 17 iken, 2013 yılında % 45' e çıktı. Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya, Konya-Karaman-Eskişehir 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 çok yakın zamanda YHT ile birbirine bağlanarak şehirler arası ticari ve turistik ziyaretlerin sayısında büyük artışların olması beklenmektedir.

Yüksek Hızlı Tren hatlarının yanı sıra hızlı yolcu ve yük işletmeciliğine uygun Bursa-Bilecik, Konya-Karaman, Karaman – Ulukışla – Yenice- Adana – Osmaniye – Gaziantep, Adana-Mersin, Sivas-Erzincan, Eskişehir-Antalya, Halkalı-Kapıkule arasında Hızlı Demiryolu projeleri de hızla devam ediyor.

Kent içi ulaşımda İstanbul'da MARMARAY, İzmir'de Egeray, Ankara'da Başkentray, Balıkesirde Balray ve Gaziantep'te ise Gaziray projeleri hayata geçirildi.

Türkiye-Azerbaycan-Gürcistan işbirliğiyle 'Demir İpek Yolu' olarak da nitelendirilen Bakü-Tiflis-Kars (BTK) Demiryolu Projesi tamamlanarak test sürüşleri başlatıldı.

Halen Türkiye'nin toplam 12 bin 466 kilometre demiryolu ağı bulunuyor. Günümüzde 2023 yılı hedefleri doğrultusunda, 10 bin km'lik yüksek hızlı tren, 4.000 km yeni konvansiyonel tren hattı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon çalışmaları büyük bir hızla devam etmektedir. 2023 yılında hızlı tren hatları ile birlikte toplam 25.000 km, 2035 yılında ise 30.000 km. demiryolu hattı hedeflerine ulaşılması amaçlanmıştır.

Bu güne kadar inşası tamamlanan asrın projesi Marmaray, Avrasya boğaz tüp tüneli, üçüncü boğaz köprüsü, Ankara YHT Garı ve halen inşası devam eden yeni metro projeleri ile birlikte "Her yerde metro her yere metro" sloganıyla tamamlanması hedeflenen şehir içi raylı sistem hat uzunluğu 2019 yılına kadar 441 km'ye, 2023 yılına kadar 740 km. nin üzerine çıkacak, diğer illerimizde yapılan ve yapılacak şehir-içi raylı sistemlerle birlikte tüm Türkiye'de Şehir içi Raylı sistemler toplam hat uzunluğu 2023 yılına kadar 1200 km'ye ulaşacaktır.

**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.**

Ulaşımın her alanında olduğu gibi demiryollarında yaşanan büyük değişim bize artık şunu gösteriyor: Cumhuriyetin ilk yıllarında başlayan fakat 1950'den itibaren rafa kalkan demiryolu seferberliği, Demiryoluna yapılan büyük yatırımlar ile tekrar yine rayına girmiş ve Anadolu'nun makus talihi demiryolları ile büyük değişime dönüşmeye başlamıştır.

ARUS üyeleri gerçekleştirdikleri birlik ve beraberlik ruhu, takım çalışması sonucu, hedefleri doğrultusunda İstanbul, İpekböceği, Talas ve Panorama Marka Tramvayları, Green City LRT, Malatya TCV Trambüsü, E1000 ve E5000 Elektrikli Manevra Lokomotifi , yolcu ve yük taşımacılığında Elektrikli ve Dizel Lokomotif milli markalarını birer birer çıkarmaya başlamıştır.

Şimdi gerek kamu ve gerekse belediye ihalelerinde yerli katkı şartı uygulanmaktadır. Dolayısı ile ARUS 2023 yılına kadar ihale edilecek olan 96 adet hızlı tren ve 7000 adet Metro, Tramvay ve Hafif Raylı Araç (LRT), 250 adet Elektrikli Lokomotif, 350 Dizel Lokomotif, 500 adet banliyö seti ve binlerce yolcu ve yük vagonu ihalelerinde yaklaşık 20 milyar euro, alt yapı yatırımları ile birlikte 50 milyar euro'nun ülke ekonomisinde kalmasında önemli bir katkı sağlayacaktır.

Türk sanayisindeki bu yeni yerli üretim politikaları ile 2023 yılına kadar yapılması planlanan havacılık ve savunma, enerji, ulaştırma, haberleşme, bilgi teknolojileri ve sağlık sektöründe toplam 700 milyar euro'luk ihalelerde en az % 51 yerli katkı şartı getirilmesi ile en az 360 milyar euro'un ülke sanayimizde kalması sağlanacak, cari açık ve işsizlik sorunları çözülecek, istihdam artacak, milli sanayimizin çarkları hızla dönmeye başlayarak ve böylece dünyanın büyük ekonomileri arasında yerimizi alacağız.