



T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĐI

ULAŖAN VE ERİŖEN TÜRKİYE



DEMİRYOLU SEKTÖRÜ



2



DEMİRYOLU





DEMİRYOLU SEKTÖRÜ

Tarihin akışını değiştiren ve modern dünyanın şekillenmesinde büyük katkı sağlayan icatlardan biri olan demiryolu taşımacılığı, kalkınmaya ve değişime yönelik küresel anlamdaki etkisini artırarak sürdürmekte; emniyet, çevre, enerji ve ekonomik ihtiyaçlara paralel olarak ulaştırma sektörü içerisinde her geçen gün daha fazla önem kazanmaktadır. Sürdürülebilir ekonomik büyüme için büyük katkısı olan demiryollarının artan bu önemine istinaden, özellikle kent içi raylı sistemler ve hızlı tren işletmeciliğine yönelik yatırımlar her geçen gün artmaktadır.

Teknolojik ve bilimsel gelişmeler ülkeleri birbirine hiç olmadığı kadar yakınlaştırmıştır. Küreselleşme ile siyasal ve sosyal entegrasyonun tamamlanması için ulaştırma modlarının da entegre edilmesi gereksinimi hasıl olmuştur. Dünya genelinde küresel ticaretin gelişmesine paralel olarak oluşturulan ulaştırma ağları içerisinde uluslararası demiryolu koridorları; emniyetli, yapım maliyetinin ucuz, kullanım ömrünün uzun olması, daha az arazi gerektirmesi, çevre dostu ve petrole bağımlı olmaması nedeniyle kitlesel yüklerin taşınmasında sadece ülke sınırları içerisinde değil, ülkeler hatta kıtalar arasında rakipsiz konuma gelmektedir.

Demiryollarının küresel ölçekte avantaj sağlaması ve ülkeler arası çalışan bir sistem olması, uluslararası etkinliğinin artırılmasını gündeme getirmiştir. Bu itibarla, ülkeler arası karşılıklı işletilebilirliği sağlayacak ortak altyapı ve işletmecilik standartları ile mevzuatın oluşturulması, sınır geçişlerinde yaşanan zaman kayıplarının azaltılması ve demiryolu koridoru üzerindeki darboğazların giderilmesi ile eksik bağlantıların tamamlanmasına yönelik politikalar ve yatırımlar geliştirilmiştir.

Demiryolu sektörüne yönelik dünya genelinde oluşan olumlu sinerjiden ülkemiz de etkilenmiş, sektöre yönelik yatırımlar son 20 yıllık dönemde artmıştır.

Türkiye, ulaştırma ağı ile Asya-Avrupa kıtaları arasında bağlantı sağlayan önemli ve merkezi bir konumdadır. Bu ulaşım ağı içerisinde demiryolu ulaşımı ve ağı stratejik öneme sahiptir. Bütün ulaşım modlarının dengeli ve birbiriyle entegre şekilde geliştirilmesi düşüncesinin öncelikli devlet politikasına dönüşmesinden demiryollarımız da faydalanmıştır.

Bakanlığımız, demiryollarını sürdürülebilir kalkınma hamlelerinin en önemli halkalarından biri olarak görmüş ve 1951'den 2002 yılı sonuna kadar ihmal edilen bu sektörü canlandırmak için yoğun çaba sarf etmiştir. Yılda ortalama ancak 18 kilometre olmak üzere toplam 945 kilometre demiryolu yapılan 1951-2002 yılları arasında oluşan derin boşluk 2002'den sonra son 20 yıllık yoğun faaliyet takvimi ile doldurulmuş ve 1856-1923, 1923-1950, 1951-2002 dönemleri ile karşılaştırıldığında en yoğun çalışmanın yapıldığı yıllar olmuştur.

Demiryolu sektöründe mevcut darboğazlar, talep ve teknolojik gelişmelere uygun biçimde giderilerek talepleri karşılayan bir hizmet seviyesi sağlanması amacıyla gerekli tüm altyapı, araç ve tesis yatırımlarının hızla gerçekleştirilmesi sağlanmaktadır. Türkiye'de önemli bir ihtiyaç haline gelmiş olan, yolculuk süresinin kısalması talebi ile birlikte, konforlu, güvenli ve sürdürülebilir şekilde söz konusu talebin karşılanması amacıyla hızlı tren yatırımlarına başlanmış olup tamamlanan hatlarda yolcu taşımacılığı gerçekleştirilmektedir. Hızlı Tren İşletmeciliğinin yapıldığı güzergahlardaki şehirlerin dokusuna, sosyo-kültürel yapısına ve ulaşım türlerinin dengeli dağılımına olumlu yönde etkisi olmuştur.

Demiryoluna verilen önem, belirlenen hedeflere ulaşmak için yatırım planlamasında kendisini göstermiş ve yatırım ödeneği yıldıan yıla katlanarak artmıştır. Demiryolu, sektörler içerisinde 2023 hedefleriyle Cumhuriyetimizin 100. yılında ulaşım sistemine damgasını vurmaya hazırlanmaktadır.

- Hızlı ve konvansiyonel demiryolu projelerinin hayata geçirilmesi,
- Mevcut yolların, araç filosunun, gar ve istasyonların modernizasyonu,
- Araç yaşı ortalamasının düşürülmesi ve elektrikli ve hibrit araç sayılarının artırılması,

- Hızlı tren hatlarının artırılmasına paralel olarak Elektrikli Tren Setleri ve Hızlı Tren Setlerinin üretimine ağırlık verilmesi,
- Çevreye duyarlı ve emisyon azaltıcı projelerin hayata geçirilmesi,
- Demiryolu ağının üretim merkezleri ve limanlara bağlanması,
- Özel sektörle birlikte ileri demiryolu sanayisinin geliştirilmesi,
- Özellikle ihracatta büyük imkan sağlaması beklenen lojistik merkezlerle ülkemizin bölgesinde önemli bir lojistik üs haline getirilmesi,
- Uzak Asya'dan Batı Avrupa'ya uzanacak olan Modern Demir İpekyolu'nun hayata geçirilerek iki kıta arasında kesintisiz demiryolu koridoru oluşturulması,
- Sektördeki yeni demiryolu endüstrileriyle, yerli demiryolu endüstrisinin geliştirilmesi ana hedefleri doğrultusunda birçok büyük proje başarıyla hayata geçirilmiş birçoğunun da hayata geçirilmesi için yoğun bir şekilde çalışılmaktadır.

Ankara - Eskişehir - İstanbul, Ankara - Konya - Karaman ve Karaman - Konya - Eskişehir İstanbul hızlı demiryolu hatlarında Hızlı Tren (HT) işletmeciliğine başlanarak Türkiye'nin 40 yıllık hayali olan hızlı demiryolu projeleri gerçekleştirilmiştir. Ankara-Eskişehir HT hattının 2009 yılında işletmeye alınması ile birlikte hızlı demiryolu hattına sahip dünyada 8., Avrupa'da 6. ülke konumuna yükselen Türkiye'de artık yepyeni bir dönem başlamıştır. Ankara merkezli hızlı tren ağının önemli bir kesimi olan Ankara-Sivas Hızlı Tren hattındaki çalışmalar büyük bir hızla devam etmekte olup en kısa sürede işletmeye açılması planlanmaktadır. Çalışmaları yoğun bir şekilde sürdürülmekte olan Ankara-İzmir Hızlı Demiryolu hattının 2025 yılında, Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli Yüksek Standartlı Demiryolu hattının 2024 yılında, Halkalı-Kapıkule HT hattının Çerkezköy-Kapıkule kesimi ile Karaman-Ulukışla HT hattının 2024 yılı sonunda, Halkalı-Çerkezköy Yüksek Standartlı Demiryolu Hattı (Halkalı-Ispartakule kesimi) ve Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep HT hattının ise 2025 yılında tamamlanması hedeflenmektedir.

Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu ve Marmaray/Boğaz Tüp Geçişiyile Modern Demir İpekyolu hayata geçirilerek, Uzak Asya-Batı Avrupa demiryolu koridoru işlevsel kılınmıştır.

İstanbul'da, bir buçuk asırlık rüyamız olan, dünya otoritelerinin mühendislik harikası olarak kabul ettiği, çift akıntının olduğu Boğaz'da, balıkların bile göç yolları dikkate alınarak yapılan, çevreci, dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray 2013 yılında hizmete alınmıştır.

Yeni demiryolu yapımlarının yanı sıra mevcut hatların sinyalli ve elektrikli hale getirilmesi gibi modernizasyon yatırımlarına önem verilmiş ve yol yenileme seferberliği başlatılmıştır. Çoğu yapıldığı günden bu yana el değmeyen mevcut konvansiyonel anahatların tamamının komple bakım ve yenilemesi tamamlanmıştır. Böylece, tren hızları, hat kapasitesi ve kabiliyeti artırılarak yolcu ve yük taşımacılığı daha konforlu, güvenli ve hızlı bir hale gelmiş, demiryolunun taşımacılıktaki payının artması sağlanmıştır.

Üretim merkezlerinin, organize sanayi bölgelerinin demiryollarıyla limanlara bağlanması ve kombine taşımacılığın geliştirilmesine öncelik verilmiştir. Ülkemizin öncelikli lojistik değer ihtiva eden OSB, fabrika ve limanlarına lojistik merkezler planlayıp ve bunların bir kısmını da kurmak suretiyle; ulusal, bölgesel ve küresel taşımacılık açısından yeni bir taşımacılık konsepti geliştirilmiştir.

Cumhurbaşkanlığı Programı ve 11. Kalkınma Planında da yer alan hedeflerin hayata geçirilmesi için çalışmalar devam etmektedir. Plan kapsamında ülkemizde lojistik sektörünün büyüme potansiyeline katkısının artırılması ve ülkemizin Lojistik Performans Endeksinde ilk 25 ülke arasına girmesi amaçlanmaktadır.

Demiryolu sektörünü düzenleyen yasa çıkarılmış, sektörde serbestleşme yasal altyapısı sağlanmış, özel sektörün demiryolu taşımacılığı yapmasının yolu açılmıştır. Bu bağlamda demiryollarının altyapı ve tren işletmesi olarak ayrılma süreci sonuçlanmıştır.

SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş ve kalkınma sürecinde lokomotif görevi gören demiryolları 50 yıllık ihmalden sonra, 2003 yılından bu yana Cumhuriyetimizin ilk yıllarında olduğu gibi altın çağını yaşamaktadır. Demiryoluna verilen önem 2023 hedeflerine ulaşmak için yatırım planlamasında kendisini göstermiştir.

Türkiye'nin hızına hız katan hızlı demiryolu projeleri adım adım gerçekleştirilerek; Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-Eskişehir-İstanbul ve Konya-Karaman hızlı demiryolu hatları hizmete açılmıştır. 2023 yılında Ankara-Sivas HT açılacaktır.

İstanbul'un bilinen tarihini değiştiren, olası en yüksek depreme dayanaklı, en son teknoloji ile inşa edilen dünyanın en özgün ulaşım projesi Marmaray 2013 yılında halkımızın hizmetine sunulmuştur.

Birbirinden farklı pek çok inşa yöntemi kullanılarak yapılan Ankara-İstanbul ve Konya-İstanbul HT hattı 2014 yılında hizmete açılmıştır. Böylece, ülkemizin büyük kentleri birbirine HT ile bağlanmıştır.

2003 yılından bugüne kadar 709 km ilave konvansiyonel hat, 1.460 km hızlı tren hattı işletmeye alınarak ülkemizin demiryolu ağı 13.128 km'ye yükseltilmiştir. (Tablo 2)

Tablo 2 Demiryolu Hat Uzunluğu (Km)

	Konvansiyonel (Anahatlar)	Konvansiyonel (İltisak Hatları + İstasyon Yolları)	Konvansiyonel Hat Toplamı	Hızlı Tren Hatları	Toplam Hat Uzunluğu
2003	8.697	2.262	10.959	-	10.959
2004	8.697	2.271	10.968	-	10.968
2005	8.697	2.276	10.973	-	10.973
2006	8.697	2.287	10.984	-	10.984
2007	8.697	2.294	10.991	-	10.991
2008	8.699	2.306	11.005	-	11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2021	9.158	2.432	11.590	1.432	13.022
2022 Kasım	9.235	2.433	11.668	1.460	13.128

Grafik 4 Elektrikli-Sinyalli (HT+Konvansiyonel) Hat Uzunluğu (Km)

Not: Sökülüp yeniden yapılan 233 km'lik demiryolu hattı, toplam demiryolu hattına dahil edilmemiştir.

