



**T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**TCDD'NİN 2023 HEDEFLERİ VE KONYA -
KARAMAN HIZLI TREN HATTININ
İNCELENMESİ
Hüseyin ARAK**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı

**HAZİRAN-2015
KONYA
Her Hakkı Saklıdır**

TEZ KABUL VE ONAYI

Hüseyin ARAK tarafından hazırlanan “TCDD’nin 2023 Hedefleri ve Konya-Karaman Hızlı Tren Hattının İncelenmesi” adlı tez çalışması 10/06/2015 Tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oy birliği ile Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı’nda YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

Başkan

Prof. Dr. Osman Nuri ÇELİK

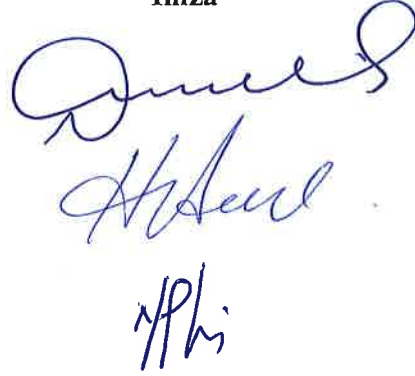
Danışman

Doç. Dr. Hicran AÇIKEL

Üye

Yrd. Doç. Dr. Nebi ÖZDÖNER

İmza



Yukarıdaki sonucu onaylarım.



Prof. Dr. Aşır.GENÇ
FBE Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Bu tezdeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edildiğini ve tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

DECLARATION PAGE

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that, as required by these rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Hüseyin ARAK

15.05.2015

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TCDD’NİN 2023 HEDEFLERİ VE KONYA- KARAMAN HIZLI TREN HATTININ İNCELENMESİ

HÜSEYİN ARAK

Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı

Danışman: Doç. Dr. Hicran AÇIKEL

2015, 94 Sayfa

Jüri

Doç. Dr. Hicran AÇIKEL
Prof. Dr. Osman Nuri Çelik
Yrd. Doç. Dr. Nebi Özdöner

Bu çalışmada, ülkemiz demiryollarının uzun tarihine değinilmiş, demiryolu politikası ulaşım politikasının bütünselliği içinde ele alınarak TCDD’nin 2023 yılına kadar atmayı planladığı adımlar ve Konya-Karaman hızlı tren hattı bu bağlamda incelenmiştir.

Demiryolları, cumhuriyetten 2. Dünya Savaşı’nın başlangıcına kadar Türkiye’nin kalkınma hamlelerinde önemli bir paya sahip olmuştur. Bu savaştan sonra cumhuriyetin ilk yıllarının aksine karayolları geliştirilmiş, demiryolları ikinci plana atılmıştır. Karayolu taşımacılığına verilen aşırı önem, diğer taşıma türlerinin ihmal edilmesine yol açmış; yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı ile yatırım maliyetlerindeki artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi geliştirilmiştir. Yeni bir heyecanla kaldığı yerden devam eden demiryolu ağı çağa uygun şekilde yüksek hızlı ulaşım ile tanışmış, karayolunun kaldıramaz hale gelen yükünü biraz olsun hafifletmiştir. Bu bağlamda yapılan mevcut yüksek hızlı tren hatları, hala inşa aşamasında olan hatlar, projelendirilmesi tamamlanıp inşaat safhasına henüz geçmeyen hatlar ve ileriye dönük olarak yapılması planlanan hatlar ülkemizde demiryolunun baharını müjdelere nitelikte midir, yoksa çağımızın güncel sorunlarından kurtuluş için mecburi bir çıkış kapısı mı, ya da irrasyonel hedefler ile gerçekleştirilemeyecek uzak hedefler midir? Bu çalışmada bu sorulara cevaplar aranmıştır.

Hızlı tren yolcularına uçağa benzer bir konfor sunarak güvenli bir kara ulaşım aracı imkanı sunmaktadır. Yolcuların yoğun olduğu hatlarda tercih edilen bir ulaştırma aracıdır.

Anahtar Kelimeler: hızlı tren, Karaman, Konya, TCDD, ulaştırma, 2023

ABSTRACT

MS THESIS

TCDD'S 2023 TARGETS AND INVESTIGATION OF KONYA- KARAMAN SPEED TRAIN LINE

Hüseyin ARAK

THE GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCE OF SELÇUK UNIVERSITY MASTER OF SCIENCE IN CIVIL ENGINEERING

**Advisor Assoc Prof. Dr. Hicran AÇIKEL
2015, 94 Pages**

**Jüri
Assoc Prof. Dr. Hicran AÇIKEL
Prof. Dr. Osman Nuri ÇELİK
Assistant Prof. Dr. Nebi ÖZDÖNER**

In this study, the long history of our country's railways is discussed; especially, Konya-Karaman speed rail line and railway policy by taking from the overall TCDD transport policy which included until 2023 has been examined.

Until the start of the World War 2, railways of the republic have had a significant share in Turkey's economic development efforts. After this war, in contrast to the early years of the republic, our politicians improved roads, so railways laid on the background. So overly importance given to road transport and it caused to led to the neglect of other transport modes; high cost, inefficient road use because of high investment costs, losing lands, noise and environmental pollution has occurred; so an unbalanced and irregular transport system has been developed in our country because of irrational investment decisions by non-economic. A new excitement continued where it left off from the railway network, era met the the appropriate high-speed transport; and eased the burden a bit which can't removed from the highway. In this context, high speed train lines which have performed available, lines which is still in construction phase, the lines whose projects completed but the construction phase are'nt completed yet and the lines which are planned for the future are heralds the spring of railroad in our country, or forced exit door of our era's current problems, or irrational targets which are remote destinations, we don't know. Now, this study has searched answers of the questions.

High-speed train, providing passengers with a similar comfort such as plane and offers a safe land transport facilities. High- speed train also preferred transport route in densely routes.

Keywords: high-speed train, Karaman, Konya, TCDD, transportation, 2023

ÖNSÖZ

Bu çalışmam süresince her türlü yardım ve fedakârlığı sağlayan, bilgi, tecrübe ve güler yüzü ile çalışmama ışık tutan, ayrıca bana bu çalışmayı vererek kendimi geliştirmeye yönelik de birkaç adım ileride olmamı sağlayan, çalışmamın yöneticisi Sayın hocam Doç. Dr. Hicran Açikel'e, bölüm başkanımız Sayın Prof. Dr. Osman Nuri Çelik'e ve emeği geçen diğer bütün hocalarıma,

Tezimin hazırlanması sırasında beni cesaretlendiren ve manevi destek sağlayan değerli kardeşlerime,

Bu çalışmayı, yetiştirmemde emeği geçen ve benden maddi, manevi hiçbir desteği esirgemeyen aileme ithaf ederim.

Hüseyin ARAK

KONYA-2015

İÇİNDEKİLER

ÖZET	1
ABSTRACT.....	2
İÇİNDEKİLER	4
SİMGELER VE KISALTMALAR	5
1. GİRİŞ	6
2. KAYNAK ARAŞTIRMASI	9
2.1. TCDD Tarihi	10
2.2. Hızlı Tren Tarihçesi	11
2.3. 1856 Yılından Günümüze Demiryolu Hatları	12
2.3.1. Cumhuriyet Öncesi Demiryolu Hatları	13
2.3.2. Cumhuriyet Sonrası Dönem.....	15
2.3.3. Son dönemde yapılanlar.....	20
2.3.4. Devam eden projeler	23
2.3.4.1. Ankara-İstanbul hızlı tren hattı	24
2.3.4.2. Ankara-İzmir hızlı tren hattı	31
2.3.4.3. Ankara-Sivas hızlı tren hattı	33
2.3.4.4. Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli hızlı tren hattı	35
2.3.4.5. Sivas-Erzincan hızlı tren hattı.....	37
2.4. Demiryollarındaki Değişim	38
3. YÖNTEM	45
3.1. TCDD 2023 Hedefleri	45
3.1.1. Planlanan Hızlı Tren Hatları	46
3.1.2. Planlanan Diğer İyileştirmeler	49
3.1.3. TCDD 2023 Hedeflerinin Ulaşılabilirliğinin İrdelenmesi	54
3.2. Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı	56
3.2.1. Konya-Karaman Hakkında Genel Bilgiler	57
3.2.2. Konya-Karaman Ulaştırma Bilgileri	64
3.2.3. Hızlı Tren Projesi.....	67
3.2.4. Hızlı Tren Projeleri İle Birlikte Yapılması Planlanan Lojistik Köyler	73
3.2.5. Konya- Karaman Hızlı tren Projesinde Son Durum	79
3.2.6. Konya- Karaman Hızlı tren Projesindeki Bazı Sorunlar	85
3.2.6.1. Ödenek sorunu	85
3.2.6.2. Km 62+220-65+820 arası varyant	85
3.2.6.3. Geçitler sorunu.....	86
3.2.6.4. Diğer sorunlar	86
4. SONUÇ VE ÖNERİLER	89
KAYNAKLAR	92
ÖZGEÇMİŞ	94

SİMGELER VE KISALTMALAR

Simgeler

%	: Yüzde
\$	: Dolar
m ²	: Metrekare
mt	: Metre

Kısaltmalar

ASAŞ	: Alüminyum sanayi ve ticaret anonim şirketi
A.Ş	: Anonim şirketi
AYGM	: Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
DMU	: Dizel tren set
GAP	: Güneydoğu Anadolu Projesi
KARDEMİR	: Karabük Demir Çelik Fabrikaları
KHK	: Kanun hükmünde kararname
KTO	: Konya Ticaret Odası
MEVKA	: Mevlana Kalkınma Ajansı
M.Ö.	: Milattan önce
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TL	: Türk lirası
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
TÜDEMSAŞ	: Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketi
TÜLOMSAŞ	: Türkiye Lokomotif ve Motorlu Sanayi Anonim Şirketi
TÜVASAŞ	: Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi
VADEMSAŞ	: Voestalpine Kardemir Demiryolu Sistemleri Sanayi ve ticaret anonim şirketi
YHT	: Yüksek hızlı tren
YİD	: Yap işlet devret
IPA	: Avrupa Birliği Fonu
TSI	: Tren trafik sistemi
AB	: Avrupa Birliği
DDGM	: Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü

1. GİRİŞ

Günlük yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olarak görülen ulaştırma sistemi; ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir. İnsanlığın dönüm noktalarından biri olarak kabul edilen tekerleğin bulunmasıyla insanlar; sırtta ve hayvanla taşıdığı yükü önce kaldıraçlarla taşımış daha sonra da çok basit de olsa bir araca yüklemeyi başarmış, böylece bir noktadan diğer bir noktaya çabuk, kolay ve daha çok taşır hale gelmiştir.

Toplumsal yaşamdaki değişim, sanayileşme ve ticaretin gelişmesiyle taşımacılık kavramı da oluşmuştur. Üretimin artması taşımacılık ihtiyacını artırarak mal ve eşyanın taşınmasını özel bir ihtisas dalı haline getirmiştir. Zaman kavramının devreye girmesiyle altyapı gereksinimleri ve taşımanın türleri de çeşitlenmiştir.

Ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve gerektirdiği önemli yatırımların ekonomide oluşturduğu etkiler açısından toplumların ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Toplumsal yaşamda modernleşmeye paralel olarak ulaşım hareketliliği artarken, yük ve yolcu taşımacılığında toplumun ekonomik-sosyal yapısı, üretim biçimi ve ekonomik çıkarlar kendine özgü bir ulaştırma türünü de ortaya çıkarmaktadır.

Ulaşımın amacı, insanlar ve eşyayı en kısa sürede ekonomik ve emniyetli bir şekilde taşımaktır. Devletin temel görevi ise; ekonomik ve toplumsal gelişmelerin yarattığı ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini yaratan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşım sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin ve toplumsal gelişmenin temel ögesidir.

Ulaşım sistem ve olanakları bir bütün olarak bir kent veya ülkenin genel yapısını etkilemekle kalmaz, aynı zamanda o kent veya ülkede uygulanan ekonomik, sosyal ve kültürel dinamikleri de etkiler. Günden güne artan yük ve yolcu yoğunlukları, gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatiflerini ve sistemlerini de devreye sokmaktadır. Geline bu süreçte ulaşım sistemlerinin çevreye, topluma ve sanayileşmeye yararlarının yanı sıra her geçen gün insanları rahatsız eden çevre ve ortam olumsuzluklarına yenileri eklenmektedir.

Her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern, en gelişmiş taşıma araçlarına sahip olmak, teknolojik gelişmelere ayak uydurmak ekonomik kalkınmanın ve refahın göstergesidir.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır. Ulaştırma, kendi başına ekonomik bir faaliyet olduğu gibi diğer sektörlerle yakın ilişkisi olan ve ekonomide başlı başına bir maliyet sorunu olan hızlı ve güvenli taşımacılıkla diğer sektörlerle avantajlar sağlayarak bu sektörleri olumlu yönden etkileyen bir hizmet sektörüdür. Ulaştırma kamusal bir hizmettir. Bu hizmetin ihtiyaç duyulduğunda kullanılmak üzere depolanma olanağı bulunmamaktadır. Ulaştırma hizmeti, diğer sektörler kendisine ihtiyaç duyduğu kadar bu hizmeti üretmek, sunmak durumundadır.

Bu sektördeki teknolojik gelişmeleri dikkatle izleyerek; mevcut tesis ve araçların, iyileştirme ve modernizasyon kapsamında çağdaş hizmet verebilir hale getirilmesi, yeni kurulacak tesis ve altyapıların kısa, orta ve uzun vadede değerlendirilen son teknoloji ile hatta mümkünse geleceğin teknolojisi ile gerçekleştirilmesi ve organize edilmesi büyük önem taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle bütün ihtiyaçlar, kaynaklar ve ilişkiler bir planlama çerçevesinde değerlendirilmek durumundadır. Çünkü bir ulaştırma sisteminden beklenen, en iyi biçimde hizmet sunumu ile birlikte ülkeye en ucuza mal olmasıdır. Yani ulaştırma sistemlerinin, dar anlamıyla yalnızca kâr ölçütüyle değil, enerji savurganlığı, dışa bağımlılık, trafik kazaları, çevre kirliliği, gürültü vb. etkilerinin ülkeye maliyetini de içeren ekonomik-sosyal ölçeği ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

Bu açıdan ulaşım gereksinimlerini; İnsan, araç ve eşyanın hızlı, konforlu, ekonomik, güvenli ve çevre problemi oluşturmada hareketi ve yöntem ve planlama unsurlarıyla birlikte planlamak gerekmektedir. Ancak tam da bu noktada ulaşım türlerini çeşitlendirerek kullanmak; ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin göstergesi olarak görüldüğu gibi, bu türlerin bazılarının gereğinden fazla özendirilmesini çıkar ilişkilerinin sembolü olarak da değerlendirmek gerekir. Zaman zaman bir ülkede ulaşım türlerinden birinin diğerine göre öncelikli olmasının nedeni; o ülkenin ulaştırma ihtiyaçları ve yapılan ulaşım planlamasının bir sonucu olarak değil,

uluslararası sermaye ve emperyalist ülkelerin istem ve taleplerine uygun uygulama yapılmasından kaynaklanmaktadır.

25 Ocak 1997 yılında Milli Görüş Lideri Prof. Dr. Necmettin Erbakan tarafından tekrar gündeme getirilen demiryolu ve hızlı tren kavramları gündemdeki yerini giderek arttırmış, yatırımlar bu alanda yoğunlaşmaya başlamıştır. Sonradan devlet politikası haline gelen demiryolu yatırımları ülkemizde birçok tartışmayı da beraberinde getirmiştir. Dönem dönem gerçekleştirilen ulaştırma ana planlarında kısa ve uzun vadeli demiryolu planları yapılmaktadır. Bu planlardan 2023 hızlı tren projelerinin ulaşılabilirliği, şimdiye kadar atılan adımlar, belirtilen hedeflerin hangilerinin gerçekleşebildiği sebep ve sonuçları bu çalışmada belirtilmiştir.

2. KAYNAK ARAŞTIRMASI

Sürtünmenin çok az olmasından dolayı gerekli önlemlerin alınması ile raylar üzerinde çok daha hızlı gidilebileceğini ortaya ilk defa koyan Wiesinger 1937 yılında bu fikrini ortaya atmıştır. Ancak karayolu ulaşımına göre daha güvenli olmasına rağmen daha pahalı ve uzun süreli bir yatırım ile finanse edilebiliyor olması raylı sistemlerde hızlı ulaşımı geciktirmiştir.

Yolcu taşımacılığının yanı sıra yük taşımacılığı ile de geniş kullanım alanı bulunan demiryolu ulaşımı, son yüzyılda dünya çapında gelişim göstermiştir. Bu gelişime bağlı olarak gittikçe hızlanan ulaşım ve arttırılan yük taşıma kapasitesi ile fayda maliyet oranları yükselmiş kullanılabilirliği artmıştır. Her zaman her güzergâh için ekonomik olmayan fayda maliyet analizi demiryolu ulaşımında özellikle yoğun yolcu kapasitesi ve yük taşımacılığının olduğu kalabalık kentlerde tercih edilmektedir. Los Angeles San Francisco arasında önerilen hızlı tren için bireysel ve kamu maliyetleri dikkate alınarak yapılan araştırmada hızlı trenin mevcut hava ulaştırmasından daha pahalı olduğunu, kara ulaştırmasından ise çok çok pahalı olduğu vurgulanmıştır(Levinson ve ark. 1997).

Ülkemizin en köklü kurumlarından olan TCDD Osmanlı Devleti'nden beri demiryolu çalışmalarını sürdürmektedir. Dünden bugüne kadar ki süreçte demiryollarındaki değişim aşamalarıyla birlikte bu çalışma da incelenmiştir.

Ülkemizde ilk defa 1998 yılında gündeme gelen hızlı tren çalışmaları Ankara-Eskişehir-İstanbul, Ankara-Konya, Konya-İstanbul hatları arasında aktif olarak çift yönlü tren seferleri devam etmektedir. Bunların dışında yapımına başlanmış devam eden projeler, kesin projeleri hazırlanıp inşaat çalışmaları henüz başlamamış projeler ve projelendirme aşamasında olan hızlı tren hatları vardır.

TCDD'nin 2023 yılı hedefleri ve bu hedeflerden bir tanesi olan Konya-Karaman hızlı tren hattı incelenmiştir. Hala devam etmekte olan hatta yapılan çalışmalar, projelendirme sonrası inşa çalışmalarındaki eksiklikler ve karşılaşılan sorunlara bu çalışmada değinilmiştir. Konya-Karaman hızlı tren hattı yolcu taşımacılığının yanı sıra yük taşımacılığında da çok aktif bir şekilde kullanılması gereken bölgenin üretim merkezleridir. Ayrıca İstanbul-Mersin koridorunun da bir parçası olması sebebiyle bu hat, ithalat ve ihracat içinde önem arz etmektedir. 2006

yılına kadar 20 ÷lkede 166 hızlı tren projesinde (40 tanesi (%24 ü) halen proje aşamasında 41 tanesi yapım aşamasında ve 85 tanesi planlama aşamasında olan) yaptıkları araştırmada en önemli irdelenmesi gereken konunun ekonomi olduğunu, işletme ve bakım maliyetlerinin de dikkate alınması gerektiğini vurgulanmıştır(Campos ve Rus 2009). Hızlı tren yatırımlarının her güzergâh için her zaman ekonomik olmadığı fayda-maliyet analizinin mutlaka yapılması gerektiği unutulmamalıdır(Rus ve Inglada, 1997).

2.1. TCDD Tarihi

İnsanoğlunun en büyük tutkularından biri seyahat etmektir. Lokomotifin icat edilmesiyle birlikte, taşımacılık ve yolculuğun anlamı da değişmiştir. İlk kez 1804 yılında imal edilen buharlı lokomotif, giderek gelişerek 1830'lu yıllardan sonra günümüzde de bilinen biçimini alır. İlk yolcu taşıyan buharlı lokomotif 39 km yolu saatte 20 km hızla kat etmiştir (Yılmaz, 2011).



Şekil 2,1.İlk buharlı lokomotiflerden birisi

Osmanlı topraklarında demiryolunun tarihi, 1851 yılında 211 km'lik Kahire-İskenderiye Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle, bugünkü milli sınırlar içindeki demiryollarının tarihi ise 23 Eylül 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın Demiryolu hattının imtiyazının verilmesiyle başlamıştır(Evren, 1999).

Osmanlı Demiryolları, bir süre Nafia Nezareti (Bayındırlık Bakanlığı)'nin Turuk ve Meabir (Yol ve İnşaat) Dairesi tarafından yönetildi. 24 Eylül 1872 tarihinde de demiryolu yapım ve işletmesini gerçekleştirmek üzere Demiryolları İdaresi kurulmuştur(Evren, 1999).

Osmanlı Döneminde yapılan 4,136 km’lik bölümü bugünkü milli sınırlarımız içerisinde kalmıştır. Bu hatların 2,404 kilometresi ise yabancı şirketler, 1,377 kilometresi de devlet eliyle işletilmektedir.(Evren, 1999).

Cumhuriyetin kurulması ve demiryollarının devletleştirilmesine karar verilmesinden sonra Demiryolu işletmeciliği için 24 Mayıs 1924 tarih ve 506 sayılı Kanun ile Nafia Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı“Anadolu-Bağdat Demiryolları Müdüriyeti Umumiyesi” kurulmuştur. Demiryolu alanında ilk bağımsız yönetim birimi olarak demiryollarının yapımı ve işletilmesinin bir arada yürütülmesini sağlamak amacıyla da 31 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı Kanun ile Nafia Vekâletine (Bayındırlık Bakanlığı) bağlı“Devlet Demiryolları ve Limanları İdare-i Umumiyesi” kurulmuştur. Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü adıyla 1939 yılında Münakalat Vekâleti (Ulaştırma Bakanlığı)’ne bağlanmıştır. Cumhuriyet öncesinde yapılan ve yabancı şirketler tarafından işletilen hatlar, 1928–1948 yılları arasında satın alınarak millileştirilmiştir (Yazıcı, 1995).

22 Temmuz 1953 tarihine kadar katma bütçeli bir devlet idaresi şeklinde yönetilen Kuruluş, bu tarihte çıkarılan 6186 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak“Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD)”adı altında İktisadi Devlet Teşekkülü haline getirilmiştir.

Son olarak, 08/06/1984 tarih ve 233 sayılı KHK ile de“Kamu İktisadi Kuruluşu” hüviyetini alan ve TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ olmak üzere üç adet bağlı ortaklığı bulunan TCDD, halen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ilgili kuruluşu olarak faaliyetini sürdürmektedir.

2.2. Hızlı Tren Tarihçesi

20. yüzyılda motorlu araçların ortaya çıkmasına kadar ulaşım çoğunlukla demiryolları üzerinden sağlanmıştır. Avrupa ve Amerika’daki demiryolu şirketleri 1933’lerde hızları saatte 160 km’ye ulaşan trenlerle hizmet vermeye başlamışlardır. Bu servisler dönemin uçaklarıyla rekabet edebilecek kapasiteye sahiptir. Ancak İkinci Dünya Savaşı bu servislerin devam etmesini engellemiştir. Savaş, bu hızın önüne geçici bir engel koysa da, İkinci Dünya Savaşı’nın ardından teknolojiye fark yaratmaya başlayan Japonlar bir rekora imza atmıştır. Saatte 145 km hızla giden Romancecar 3000 SSE, Tokyo’da dar hat aralığına sahip trenler arasında en yüksek hızı

ulaşmıştır. Bu başarı Japon tasarımcılara standart hat aralığına sahip trenlerle daha da yüksek hızlara ulaşabilecekleri güvenini arttırmıştır.



Şekil 2,2.Dünyada kullanılan dar hat alanlı ilk hızlı tren Ro-mancecar 3000 SSE

Dünyanın ilk hızlı treni ise yapımına 1959'da başlanan ve 1964'te tamamlanan Japonya'nın Tokaido Shinkansen'idir. Bu tren Tokyo-Osaka arasındaki denemelerde saatte 200 km hıza çıkmayı başarmıştır. Avrupa'daki ilk hızlı tren hattı ise 1981 yılında Paris ve Lyon arasına uygulanmıştır. Bu hat üzerinde de saatte 300 km hıza ulaşılmıştır. Artık demiryolu seyahatleri başka bir anlam kazanmıştır. Zamana karşı yarış, uçakların ardından rayların üzerinde başlamıştır (TCDD, 2014)

2.3. 1856 Yılından Günümüze Demiryolu Hatları

Cumhuriyet Dönemindeki özellikle demiryolunun altın çağı olarak nitelenen Cumhuriyetimizin ilk yıllarındaki demiryolu politikasını daha iyi anlamak açısından Cumhuriyet dönemi öncesinin değerlendirilmesinde yarar vardır. Çünkü geçmiş bilinmeden, bugün anlaşılamaz. Bu nedenle, ülkemiz demiryolu tarihi; Cumhuriyet öncesi, Cumhuriyet sonrası dönem olarak iki başlık altında incelenmelidir. Bu dönemlerin belirgin özelliği; ilk dönemde demiryolu hatlarının büyük bölümünün

yabancılara verilen imtiyazla yaptırılması, diğer dönemde demiryolu ulaştırmasının altın çağı gibi başlaması daha sonra ise yok sayılması, ihmal edilmesidir.

2.3.1. Cumhuriyet Öncesi Demiryolu Hatları

Türk Demiryolu Tarihi, 1856 yılında başlar. İlk demiryolu hattı olan 130 km'lik İzmir - Aydın hattına ilk kazma bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla bu yılda vurulmuştur. İzmir-Aydın yöresi diğer yörelere göre nüfus bakımından kalabalık, ticari potansiyeli yüksek, İngiliz pazarı olmaya elverişli etnik unsurların yaşadığı, İngiliz sanayisinin gereksinim duyduğu ham maddeye kolay ulaşılabilir bir bölgedir. Ayrıca Ortadoğu'nun kontrol altına alınarak Hindistan yollarının denetim altına alınması bakımında da stratejik bir öneme sahiptir. Osmanlı Devletinde demiryolu imtiyazı verilen İngiliz, Fransız ve Almanların farklı etki alanları oluşmuştur. Fransa; Yunanistan'da, Batı ve Güney Anadolu ile Suriye'de, İngiltere; Romanya, Batı Anadolu, Irak ve Basra Körfezinde, Almanya; Trakya, İç Anadolu ve Mezopotamya'da etki alanları oluşturmuştur. Batılı sermayedarlar, sanayi devrimiyle çok önemli ve stratejik bir ulaşım yolu olan demiryolunu tekstil sanayinin hammaddesi olan tarım ürünlerini ve önemli madenleri en hızlı biçimde limanlara, oradan da kendi ülkelerine ulaştırmak için inşa etmişlerdir. Üstelik km başına kar güvencesi, demiryolunun 20 km çevresindeki maden ocaklarının işletilmesi vb. imtiyazlar alarak demiryolu inşaatlarını yaygınlaştırmışlardır. Dolayısıyla Osmanlı Topraklarında yapılan demiryolu hatları, geçtiği güzergâhlar bu ülkelerin iktisadi ve siyasi amaçlarına göre biçimlendirilmiştir (Özdemir, 2001).



Şekil 2.3.Osmanlı İmparatorluğu zamanında yapılan ilk demiryolu hattı: İzmir- Aydın

1876'dan 1909'a kadar tam 33 yıl Osmanlı Padişahı olan Sultan II. Abdülhamid hatıralarında şunları ifade ediyor; "Bütün kuvvetimle Anadolu Demiryollarının inşasına hız verdim. Bu yolun gayesi Mezopotamya ve Bağdat'ı, Anadolu'ya bağlamak, İran Körfezine kadar ulaşmaktır. Alman yardımı sayesinde bu başarılmıştır. Eskiden tarlalarda çürüyen hububat şimdi iyi sürüm bulmaktadır, madenlerimiz dünya piyasasına arz edilmektedir. Anadolu için iyi bir istikbal hazırlanmıştır. İmparatorluğumuz dâhilindeki demiryollarının inşaatı mevzuunda büyük devletlerarasındaki rekabet çok garip ve şüphe davet edicidir. Her ne kadar büyük devletler itiraf etmek istemiyorlarsa da bu demiryollarının ehemmiyeti yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda da siyasidir."(Sultan Abdulhamid,1999).



Şekil 2.4. Demiryolu kalkınma hamlelerini başlatan Osmanlı Sultanı 2. Abdulhamid Han

1856 - 1922 yılları arasında Osmanlı Topraklarında şu hatlar yapılmıştır:

- Rumeli Demiryolları 2.383 km normal hat
- Anadolu-Bağdat Demiryolları 2.424 km normal hat
- İzmir -Kasaba ve uzantısı 695 km normal hat
- İzmir -Aydın ve şubeleri 610 km normal hat
- Şam-Hama ve uzantısı 498 km dar ve normal hat
- Yafa-Kudüs 86 km normal hat
- Bursa-Mudanya 42 km dar hat
- Ankara-Yahşihan 80 km dar hat

2.3.2. Cumhuriyet Sonrası Dönem

1923-1950 yılları arası demiryolu yapımının ağırlıklı olduğu bir dönemdir. Bu dönemin belirgin özelliği, 1932 ve 1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş Yıllık Sanayileşme Planlarında, demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmiş olmasıdır. Bu tür kitlesel yüklerin en ucuz biçimde taşınabilmesi açısından demiryolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Bu nedenle, demiryolu hatları milli kaynaklara yönlendirilmiş, sanayinin yurt sathına yayılma sürecinde yer seçiminin belirlenmesinde yönlendirici olmuştur. Bu dönemde, tüm olumsuz koşullara karşın, demiryolu yapım ve işletmesi ulusal birliktelik ve kararlılıkla yapılmıştır.

Demiryolu yapımı İkinci Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürüldü. Savaş nedeniyle 1940'dan sonra yavaşladı. 1923-1950 yılları arasında yapılan 3,578

km.lik demiryolunun 3,208 km.si, 1940 yılına kadar tamamlandı. Milli ekonomi oluşturma, ulaşım politikasına yansımıştır ve demiryollarının şu hedefleri gerçekleştirmesi amaçlanmıştır:

-Potansiyel üretim merkezlerine, doğal kaynaklara ulaşılması amaçlanmıştır. Örneğin; Ergani'ye ulaşan demiryolu bakır, Ereğli kömür havzasına ulaşan demir, Adana ve Çetinkaya hatları pamuk ve demir hatları olarak adlandırılmaktadır.

-Üretim ve tüketim merkezleri ile limanlar arası bağlantılar kurulması amaçlanmıştır. Kalın-Samsun, Irmak ve Zonguldak hatları ile demiryoluna ulaşan limanlar 6'dan 8'e yükseltilmiştir. Samsun ve Zonguldak hatları ile İç ve Doğu Anadolu'nun deniz bağlantısı pekiştirilmiştir.

-Ekonomik gelişmenin ülke düzeyinde yayılmasını sağlamak amacı ile özellikle az gelişmiş bölgelere ulaşılması amaçlanmıştır. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte politik merkez Batı'dan Orta Anadolu'ya kayarken, ulaşılabilirlik de Batı'dan Orta Anadolu'ya, Doğu ve Güney Doğu Anadolu'ya yaygınlaştırılmıştır. Bu politikaya göre; 1927'de Kayseri, 1930'da Sivas, 1931'de Malatya, 1933'de Niğde, 1934 Elazığ, 1935 Diyarbakır, 1939'da Erzurum demiryolu ağına bağlanmıştır (Yazıcı, 1995).

-Milli güvenlik ve bütünlüğün sağlanması amacına dönük olarak ülkeyi sarması hedeflenmiştir.

Bu hedefleri gerçekleştirmek üzere, demiryolu ulaşım politikası iki aşamalı olarak ele alınmıştır. İlk aşamada büyük parasal güçlüklerle karşı, yabancı şirketlerin elindeki demiryolu hatları satın alınarak devletleştirilmiş, bir kısmı da anlaşmalarla devralınmıştır. İkinci aşamada ise, mevcut demiryolu hatlarının büyük bölümü ülkenin Batı bölgesinde yoğunlaştığından, Orta ve Doğu bölgelerinin merkez ve sahil ile bağlantısını sağlamak amaçlanmıştır. Bu amaç doğrultusunda, demiryolu hatlarının üretim merkezlerine direkt olarak ulaşarak anahatların elde edilmesi temin edilmiştir. Bu dönemde yapılan ana hatlar: Ankara-Kayseri-Sivas, Sivas-Erzurum (Kafkas hattı), Samsun-Kalın (Sivas), Irmak-Filyos (Zonguldak kömür hattı), Adana-Fevzipasa-Diyarbakır (Bakır hattı), Sivas-Çetinkaya (Demir hattı)'dır. Cumhuriyet öncesinde demiryollarının % 70'i Ankara- Konya doğrultusunun batısında kalırken,

Cumhuriyet devrinde yolların % 78.6'si doğuda döşenmiş ve günümüz itibari ile batı ve doğuda % 46 ve % 54 gibi oransal dağılım elde edilmiştir (Yazıcı, 1995).

1935-1945 yılları arasında iltisak hatlarının sağlanmasına çalışılmıştır. Cumhuriyetin başlangıcındaki ağ tipi demiryolları, 1935'de Manisa-Balıkesir-Kütahya-Afyon ve Eskişehir-Ankara-Kayseri-Kardeşgediği-Afyon olmak üzere iki adet döngüye sahip olmuştur. İzmir-Denizli-Karakuyu-Afyon-Manisa ve Kayseri-Kardeşgediği-Adana-Narlı-Malatya-Çetinkaya döngüleri elde edilmiştir. Döngüler iltisak hatları ile sağlanmıştır. Bu iltisak hatların yapımında ayrıca fiziki ve ekonomik uzaklığın azaltılması da amaçlanmıştır. Örneğin; Çetinkaya-Malatya iltisak hattı ile Ankara-Diyarbakır arasındaki uzaklığın 1,324 km'den 1,116 km'ye indirilerek 208 km'lik bir azalma sağlanmıştır. Bu bağlantılar ile 19. Yüzyılda yarı koloni ekonominin yarattığı "ağaç" biçimindeki demiryolları artık milli ekonominin gereksindiği "döngü yapan ağ" şekline dönüşmüştür (Yazıcı, 1995).



Şekil 2.5. Ankara Sıhhiye Garı

1950 yılından sonraki dönemde ise ağırlık karayollarına verilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan karayolu mirası, 13,885 km bozuk satırlı dar şose ve 4,450 km toprak yol olmak üzere 18,335 km'lik yol ile 94 adet köprüden oluşmaktadır.

Karayollarının adeta altın çağı olan 1950 sonrası dönem ise: İlk Atılım Dönemi (1950-1963), Planlı Atılım Dönemi (1963-1980), 1983-1993 Ulaştırma Ana

Planı Dönemi (1983-1986) ve Otoyollar Dönemi (1986- ...) olarak değerlendirilmektedir.



Şekil2.6. 1968 yılı itibari ile ülkemizdeki demiryolu ağı

Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır. ABD'nin Marshall yardımı ile Türk ekonomisi üzerinde etkin olduğu bu dönemde, özellikle tarım ve tüketim mallarına dayalı bir sanayileşme süreci iktisadi yapıya egemen olmuştur. Bu çerçevede oluşturulan ulaştırma politikaları sonucunda, demiryoluna olan ilgi neredeyse tamamen ortadan kalkmış ve karayoluna olan rağbet ciddi şekilde artmıştır. Bu dönemden sonrada demiryolu ile ilgili konulan hedeflerden hiçbirisine ulaşılamamış, demiryolu için duraklama ve gerileme dönemleri olarak adlandırabileceğimiz yeni bir dönem başlamıştır. Bu planlarda, ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflense de, plan öncesi dönemin özellikleri devam ettirilerek ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanamamış ve karayollarına yapılan yatırımlar bütün plan dönemlerinde ağırlığını korumuştur. Bütün planlarda, sanayinin artan taşıma taleplerinin yerinde ve zamanında karşılanabilmesi için demiryollarında yatırımlara, yeniden düzenlemelere ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilmesi öngörülmüş olmasına rağmen

hayata geçirilememiştir. Bu politikaların sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km. yeni hat yapılabilmektedir.

1980'li yılların ortalarında ise, ülkemizde hızlı bir karayolu yapım seferberliği başlatılmış, otoyollar GAP ve turizmden sonra ülkemizin 3. büyük projesi olarak kabul edilmiştir. Bu çerçevede 1990'li yılların ortalarına kadar otobanlar için yılda yaklaşık 2 milyar \$'lık yatırım yapılmıştır. Buna karşılık, özellikle önemli demiryolu altyapı yatırımları konusunda her hangi bir projenin hayata geçirilmediği görülmektedir. Mevcut demiryollarının büyük bölümü yüz yılın başında yapılan geometride kalmaya devam etmiştir. İdame yatırımları için ayrılan kaynaklarda yetersiz kalmıştır.

Ayrıca, ülkemizde yapılmış tek ulusal ulaştırma planı olan, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesi yönünde bir adım olarak görülen, karayolu ulaşım payının % 72'den % 36'ya düşürülmesini hedefleyen "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" da uygulanmamıştır ve 1986 yılından sonra uygulamadan kaldırılmıştır.

Demiryollarının sadece yük taşımacılığındaki payının artırılması sonucunda, enerji tasarrufu, trafik kazası, yaralı ve ölü sayısı ile hava kirliliğinde azalma sözü konusu olmaktadır. Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının % 30'lara çıkarılması durumunda; on yıllık dönemde yaklaşık 1.500 kişinin ölümden, 16,000'inin yaralamaktan kurtulacağı hesaplanmıştır. Sonuç olarak, 1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-1997 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'li yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır (Yazıcı, 1995).

Bu ulaşım politikalarının doğal sonucu olarak ülkemiz ulaşım sistemi adeta tek bir sisteme dayandırılmıştır. Ülkemiz yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca % 2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 38 oranında gerilemiştir. Diğer taraftan, 2002 yılında yaklaşık 14 milyon ton yük

taşımacılığı gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Ülkemiz ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı % 94, demiryolu yük taşıma payı ise % 4'dür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir (Apaydın, 2012).

2.3.3. Son dönemde yapılanlar

Yarım asırlık ihmalin ardından, son 15 yıllık dönemde Cumhuriyetin ilk yıllarında olduğu gibi demiryolları yeniden devlet politikası olarak ele alınmaya başlamıştır.



Şekil 2.7. 2013 yılı itibarı ile ülkemiz demiryolu ağı

Demiryolu işletme ve yatırım faaliyetleri kısıtlı finansman kaynakları ile sürdürülürken son yıllarda ulaştırma politikaları içerisinde demiryolları, yeniden devlet politikası haline geldi. Bunun sonucu olarak, bu dönemde diğer birçok sektörün yatırım ödeneği düşerken, demiryolu sektörünün yatırım ödeneği artırıldı. 2003–2011 döneminde 1,085 km yeni demiryolu yapıldı. Böylece, 1950 yılından 2003 yılına kadar yılda 16 km olan yol yapımı, 2004- 2011 döneminde 1,085 km'ye çıkarıldı. TCDD, son 10 yılda yaptığı yenileme ve yeni hatlarda 1.085 Km yeni yol yapılmış olup 2023 yılına kadar 10,000 km yüksek hızlı tren hattı (888 Km'si yapıldı) ve 4,000 Km konvansiyonel hat yapımı planlandı. Ülkemizde son 10 yıl içinde ilk kez yapılan hatlar ise şunlardır;

- Menemen-Aliağa: 26 Km (Toplam yatırım miktarı: 4.9 Milyon TL)
- Kütahya-Alayurt: 10 Km (Toplam yatırım miktarı: 5.6 Milyon TL)
- Tecer-Kangal: 48 Km (Toplam yatırım miktarı: 35 Milyon TL)
- Ankara-Eskişehir Hattı: 464 Km (Toplam yatırım miktarı: 1.9 Milyar TL)
- Ankara-Konya Hattı: 424 Km (Toplam yatırım miktarı: 1.3 Milyar TL)
- Tekirdağ-Muratlı: 30 Km (Toplam yatırım miktarı: 22 Milyon) (TCDD, 2014)

2003-2012 yılları arasında Demiryolu Sektöründe Yüksek Hızlı ve konvansiyonel yol yapımının yanı sıra, cumhuriyet öncesi ve sonrasında yapılan demiryollarının yarıdan fazlası yenilendi. Yol Yenilemelerinde bakım ve onarım ekiplerinin günlük yol bakım ve kontrollerini daha etkin ve verimli sürdürebilmesi için bu dönemde yeni yol bakım onarım makineleri temin edildi. Demiryolu yapımı ve yenilemelerine paralel olarak mevcut demiryollarının modernizasyonu günümüz teknolojisinin gerektirdiği biçimde sinyalizasyon ve elektrifikasyon projeleriyle güçlendirildi. Bu kapsamda; Boğazköprü-Ulukışla-Yenice-Mersin, Adana-Toprakkale, Irmak-Karabük-Zonguldak, Pehlivan köy-Uzunköprü-Hudut, Tekirdağ-Muratlı, Bandırma-Balıkesir-Manisa-Menemen, Eskişehir-Kütahya-Balıkesir-Cumaovası-Tepeköy olmak üzere birçok hat kesiminde sinyalizasyon ve elektrifikasyon projelerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. TCDD, kent içi toplu taşımacılığında raylı sistemin geliştirilmesi için yerel yönetimlerle işbirliği yapmakta; İzmir’de Egeray, Ankara’da Başkentray, İstanbul’da Marmaray, Gaziantep’te Gaziray projeleri birlikte yürütülmektedir (TCDD, 2014).

Kombine yük taşımacılığının gereklerinden olan 19 adet Lojistik merkez projelerinin yapımlarına başlanmış bir kısmı faaliyete geçirilmiştir. Samsun, Uşak, Halkalı Lojistik Merkezleri işletmeye alınmış olup, Denizli-İzmit-Eskişehir ve Kayserinin birinci etapları tamamlandı. Eskişehir 2. Etapın işleri ile Erzurum 1. Etap ve Balıkesir’in tamamının inşaat işlerine başlanılarak diğer lojistik merkezlerle ilgili geliştirme ve genişletme çalışmaları hali hazırda devam etmektedir. Tarihi öneme sahip eski yapılar, istasyonlar ve diğer yapılar modernize edilerek yenilenmektedir.

2003–2011 yılları arasında 1.085 km yeni demiryolu yapıldı. 2,078 km’lik yüksek hızlı ve konvansiyonel demiryolunun ise inşaatına devam edilmektedir.

Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarını kapsayan çekirdek yüksek hızlı demiryolu ağının oluşturulması öncelikli hedef olarak belirlenmiştir.

Bu çerçevede; Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesinin Ankara-Eskişehir kesimi tamamlanarak 13 Mart 2009 tarihinde Hızlı Tren İşletmeciliğine açıldı. Böylece, ülkemiz Yüksek Hızlı Tren teknolojisine sahip Dünyada 8. Avrupa'da 6. ülke konumuna yükselmiştir. Eskişehir- Kocaeli (Köseköy) ve Kocaeli (Köseköy) – Gebze kesimlerinde inşaat çalışmaları sürdürülmektedir. Eskişehir-Kocaeli (Gebze) kesiminin inşaatında ise % 50'den fazla fiziksel ilerleme sağlandı. Ankara-İstanbul arasındaki mesafenin 3,5 saate inmesi planlanırken, inşası devam eden diğer YHT hattı Ankara-Sivas'ı ise 2013 yılında bitmesi planlanmasına rağmen gecikmelerden dolayı 2015-2016 yıllarında tamamlanması beklenmektedir.

İstanbul'un ulaşım sorununa uzun süreli çözüm sunacak Marmaray ile Asya-Avrupa kıtaları denizin altından kesintisiz bir demiryolu sistemi ile birbirine bağlanmıştır. Yapısıyla dünyanın sayılı şehirleri arasında yer alan İstanbul; güvenli, konforlu, dayanıklı şehir içi ve şehirlerarası modern bir demiryolu sistemine kavuşacaktır. Yolculuk süresi kısalarak 4 dakikaya kadar düşecek yüksek sayıdaki banliyö treni yolcusu daha konforlu bir yolculuk imkânına sahip olacaktır ve 151 yıl öncesinden projelendirilen bu çalışmanın ilk etabı hizmete açılmıştır"(Sultan Abdülhamid,1999).

Yüksek Hızlı Demiryolu hattında yolcu taşımacılığı yapmak için 250 km/saat hız yapabilen 12 adet hızlı tren seti temin edildi. Ayrıca saatte 300 km hız yapabilecek 7 adet hızlı tren setinin temin çalışmaları uzun süredir devam etmektedir.

Ülkemizin Doğu-Batı koridorunu oluşturan Ankara-Sivas, Ankara-Bursa ve Ankara-İzmir Yüksek Hızlı Demiryolu projelerinin de inşaatı devam etmektedir. Yatırım programına alınan Sivas-Erzincan Yüksek Hızlı Demiryolunun ise proje hazırlıkları sürdürülmektedir.

Yüksek Hızlı ve Konvansiyonel demiryolları yapımlarının yanı sıra bazı yollarda yeniden inşa edilerek 2003-2011 yılları arasında toplam 6,455 km yol

yenilenmiş, ilk kez 60 kg/m’lik raylar ve B 70 tipi beton traversler kullanılmaya başlanmıştır. Çalışmalar kapsamında İzmir-Aydın hattı 159 yıl sonra ilk kez yenilendi. Ayrıca 2003 yılından 2011 yılı sonuna kadar; 1,832 adet makas yenilemesi ve 171 bin adet ray kaynağı yapıldı (TCDD, 2014)

İleri demiryolu sanayisinin geliştirilmesi için yerli ve yabancı özel sektörle işbirliği yapılarak. Sakarya’da Haco (Türkiye), ASAŞ (Türkiye), Hyundai-TCDD ortaklığıyla Eurotem demiryolu araçları fabrikası kuruldu. TCDD’nin de ortaklığında Çankırı’da Hızlı Tren Makas Fabrikası(VADEMSAŞ), Erzincan Ray Bağlantı Elemanları Fabrikası ve Sivas Hızlı Tren Beton Travers Fabrikası kuruldu. YHT hatları için KARDEMİR’de ray üretimi yapılmaktadır (TCDD, 2014).

TCDD’nin 2023 hedefleri 10. Ulaştırma Şurası’nda belirlenmiştir. Bu Şûra’da önemli kararlar alınmış, ulaşım sisteminin haritası çizilmiştir. Bu çerçevede, 2023 yılına kadar ulaştırma sektörüne yapılacak 350 milyar dolarlık yatırımın 45 milyar dolarlık kısmı demiryollarına yapılması planlanmaktadır. Bu çerçevede 2023 yılına kadar 10 bin kilometre yeni yüksek hızlı tren ağı, 5 bin kilometre konvansiyonel yeni hat, 2023-2035 arasında 2,960 kilometre yüksek hızlı tren hattı, 956 kilometre konvansiyonel hat yapılması hedeflenmiştir. Bunların bir kısmının, yap-işlet-devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

TCDD uzun vadeli ulaştırma politikaları sonucunda yapımına başladığı hızlı tren hatlarında yeni güzergâhların yapımını planladığı tarihlerde hiçbirini açamamıştır. Ancak gecikmeli de olsa Konya-Ankara, Ankara-Eskişehir hatları tamamlanabilmiştir. Hala devam eden projelerinden geçtiğimiz yıllarda bitirilmesi planlanan bazı hatlarda ise henüz hiçbir çalışma yapılmayan, projelendirilmesi tamamlanmış ancak ihale sürecinde olan ve yapımı devam eden hatları mevcuttur. TCDD gecikmeli de olsa planladığı hatların bir kısmına hizmete açmış bir kısmını da bütçeden yatırıma ayrılan kaynağın yetersizliğinden dolayı geçte olsa tamamlamayı planlamaktadır.

2.3.4. Devam eden projeler

TCDD’nin devam etmekte olan hızlı tren projeleri ise şu şekildedir.

- Ankara-İstanbul

- Ankara-İzmir
- Ankara-Sivas
- Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli
- Sivas-Erzincan

2.3.4.1. Ankara-İstanbul hızlı tren hattı

Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, mevcut hattan bağımsız 533 km uzunluğunda 250 km/saat hıza uygun, tamamı elektrikli ve sinyalli yeni çift hatlı hızlı demiryolu yapımını içermektedir. Projenin tamamlanmasıyla Ankara-İstanbul arası üç saate inecektir. Bu güzergâhtaki yolcu taşımacılığında yüzde 10 olan demiryolu payının yüzde 78'e çıkması hedeflenmektedir. Ankara- İstanbul Hızlı Tren Hattı, Marmaray ile bütünleşerek Avrupa'dan Asya'ya kesintisiz ulaşım sağlanacaktır. Ülkemizin en büyük iki şehrini birbirine bağlayan bu projeyle kentler arasında sosyal, ekonomik ve kültürel alışveriş artacaktır.



Şekil 2,8. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı

Proje 10 ayrı bölümden oluşmaktadır;

- Ankara-Sincan: 24 Km
- Ankara-Hızlı Tren Garı
- Sincan-Esenkent: 15 Km

- Esenkent-Eskişehir: 206 Km
- Eskişehir Gar geçişi: 2,679 m
- Eskişehir-İnönü: 30 Km
- İnönü-Vezirhan: 54 Km
- Vezirhan-Köseköy: 104 Km
- Köseköy-Gebze: 56 Km
- Gebze-Haydarpaşa: 44 Km

Ankara - İstanbul Hızlı Tren Projesi, iki etapta tamamlanacaktır. Projenin ilk etabı olan Ankara-Eskişehir Hızlı Tren hattı 2009 yılında hizmete açılmıştır. Projenin ikinci etabı olan Eskişehir İstanbul hattının inşaatının, 2013 yılında tamamlanması planlanırken halen devam etmektedir. Ancak 25 Temmuz 2014 tarihi itibarı ile yolcu seferleri başlatılmıştır.

Köseköy-Gebze Etabının Temeli 28/03/2012 tarihinde atılmıştır. Hattın 44 km'lik Gebze-Haydarpaşa kesimi Marmaray Projesi ile yüzeysel metroya dönüşeceğinden Marmaray Projesi kapsamında yapılacaktır. Sincan-Esenkent ve Esenkent-Eskişehir Hatları işletmeye açılmıştır. Ankara-İstanbul hızlı tren hattında son durum şu şekildedir;

Esenkent- Eskişehir Hattı; kazı ve dolgu çalışmalarında 25,000,000m³ hafriyat yapılmıştır. 164,000 kamyon seferi ile 2,500,000 ton balast taşınmıştır. 254 adet menfez inşası tamamlanmıştır. 26 adet karayolu üst geçidi, 30 adet karayolu alt geçidi, 4 adet kanal geçişi, 13 adet nehir köprüsü, 2 adet otoyol köprüsü, 7 adet tren köprüsü, toplam 4,120 m uzunluğunda 4 adet viyadük yapılmıştır. Toplam uzunluğu 471 m olan 1 adet tünel bitirilmiştir. Toplam 412 km.lik üstyapı döşenmiştir. Esenkent-Eskişehir arasındaki hızlı tren hattı, mevcut hattan bağımsız, 250 km/saat hıza uygun çift hatlı ve yüksek standartlı olarak inşa edilmiştir ve hat işletmeye alınmıştır. Eskişehir gar geçişi son durum ise şu şekildedir;

- Kapalı kesitin yaklaşık 1,117 metresi tamamlanmıştır.
- Ankara cihetinden başlanılan projenin 1,741 m. si tamamlanmıştır.
- Alt geçit ve peron imalatlarına başlanmıştır.
- Muttalıp geçidinde kapalı kesit imalatlarına devam edilmektedir.

Yapılan bu çalışmalarla birlikte toplam altyapı işinin %97'si, üstyapı işlerinin %7'si, elektrifikasyon işlerinin %7'si tamamlanmış olup sinyalizasyon işleri ise henüz başlamamıştır(TCDD, 2014).

Eskişehir-İnönü Hattı:

- Ahmet Rasim Caddesi ve Yeşilırmak Sokakta çelik konstrüksiyon yaya üst geçitlerinin imalatları bitirilmiş, ancak üst geçitler yaya geçişlerine açılmamıştır.
- Ulusal Egemenlik Bulvarı Üst Geçidi ve devamındaki DSİ Kanalı Geçişinde anayol ve bağlantı yollarının proje imalatları yalnızca oto korkuluk haricinde tamamlanmış, trafiğe açılmıştır.
- Çilem Caddesi Üst Geçidinde P3-P4-P5-P6-P7 ayakları ve açıklıklarında tabliye betonları dökülmüştür. Kuzey yaklaşım yolundaki duvarın bir kısmı kaldırılarak ilave ayaklarla geçilecek şekilde projesi revize edilmiştir. Büyükşehir Belediyesinin izni ile trafiğin kapatılması beklenmektedir.
- Güzergâh üzerinde bulunmakta olan muhtelif betonarme sanat yapıları tamamlanmıştır. Km.266+420'de mevcut karayolu üst geçidine ilave yapılan Güney Bağlantı Yolunun iyileştirme kazısı ve geri dolguları Geçici Deplase Hattına kadar tamamlanmış, duvar ve dolgu işlerine devam edilmektedir.
- Çamlıca Mah.-Enveriye İstasyonu Arası 3 Hatlı güzergâhta, mevcut hemzemin geçit trafiği ve mevcut hattın de montajı nedeniyle kısmi yer teslimleri yapılarak girilen altyapı işlerinde; ilk etapta Konvansiyonel (güney hat) güzergâhı subbalast seviyesinde tamamlanarak üstyapıya teslim edilmiş, güney hat üstyapı ferşi 1. Bölge Müdürlüğü. tarafından yaptırılarak işletmeye açılmış olup, ikinci etapta Hızlı Tren (kuzey hat) güzergâhındaki mevcut üstyapının de montajı 1. Bölge Müdürlüğü tarafından yaptırılarak bu kısımdaki altyapı işleri de seçme malzeme kotunda üstyapıya teslim edilmiştir.
- Çamlıca-Enveriye arası yaklaşık 640 m güzergâhta konvansiyonel hat alt ve üst yapısı tamamlanmıştır.

- İhata işleri devam etmekte olup, Hızlı Tren hattı kuzey ve güneyinde toplam 58,165 mt ihata yapılmıştır. Çamlıca-Enveriye Güzergâhında beton duvarlı (Manisa tipi) ihata yapımına devam edilmektedir.
- Satılmışoğlu mahallesi konvansiyonel hat düşey deplasesi tamamlanmıştır.
- Yarmalarda hücresel dolgu imalatı tamamlanmıştır.
- 2. Bölge Müdürlüğü tarafından yol üst yapısı tamamlanmıştır.
- Üstyapı: Piri Reis Treni ile ölçüm yapılmıştır. Sonuçlar beklenmektedir.

Yapılan bu çalışmalarla birlikte toplam altyapı işinin %97'si, üstyapı işlerinin tamamı, elektrifikasyon işlerinin %98'i tamamlanmış olup sinyalizasyon işlerinin ise %95'i tamamlanmıştır(TCDD, 2014).

İnönü- Vezirhan Hattı:

- 17 adet Alt geçit, 3 adet üst geçit, 29 adet kutu menfez imalatları tamamlanmıştır.
- Toplam (26,993 m) 19 adet tünelden 18'i bitirildi. Toplam 28,000 m. tüm tünellerin kazıları tamamlanmıştır.
- Biten tünellerle birlikte 19.8 kilometresi üstyapıya teslim edilmiştir.
- Elektrifikasyon: Yer teslimi yapılan kesimde çalışmalar devam etmektedir.
- Sinyalizasyon:7 adet Teknik Bina inşaatı eşzamanlı olarak devam edilmektedir. Yol boyu ve dahili ekipman montajlarına devam edilmektedir.

Yapılan bu çalışmalarla birlikte toplam altyapı işinin tamamı üstyapı işlerinin %55'i, elektrifikasyon işlerinin %53'ü tamamlanmış olup sinyalizasyon işlerinin %40'ı tamamlanmıştır (TCDD, 2014).

Vezirhan-Köseköy Hattı:

- 8 adet tünel ve viyadüğün tamamı bitirilmiştir. (11,342 metre tünel – 4,188 metre viyadük)
- 151 adet menfez, 33 adet altgeçit bitirilmiştir.

- Geyve- Vezirhan (VK12- T17 Giriş) arası 48 kilometre teslim edilmiştir. Üstyapı çalışmaları devam etmektedir.
- Elektrifikasyon: Yer teslimi yapılan kesim ve tünellerde çalışmalar devam etmektedir.
- Sinyalizasyon: 8 adet teknik bina yapımı çalışmaları eşzamanlı olarak devam etmektedir. Yaklaşık 690,000 m kablo serimi gerçekleştirilmiştir. Yol boyu ve dahili ekipman montajlarına devam edilmektedir.

Yapılan bu çalışmalarla birlikte toplam altyapı işinin %98'i, üstyapı işlerinin %65'i, elektrifikasyon işlerinin %28'i tamamlanmış olup sinyalizasyon işlerinin ise %48'i tamamlanmıştır (TCDD, 2014).

Köseköy- Gebze Hattı

- Altyapı imalatları devam etmektedir.
- Balast ve travers serme çalışmaları devam etmektedir.
- Direk temel çalışmaları devam etmektedir.
- Altyapı deplaseleri yapılmaya başlanmıştır.
- Sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemleri tasarımıyla birlikte ara yüz çalışmaları devam etmektedir.
- Kablo kanal inşası devam etmektedir.

Yapılan bu çalışmalarla birlikte toplam altyapı işinin %95'i, üstyapı işlerinin %14'ü, sinyalizasyon işlerinin %5'i tamamlanmış olup elektrifikasyon işleri ise henüz başlamamıştır(TCDD, 2014).

İzmit- İstanbul Kuzey Geçişi

- Adapazarı Kuzey Geçişi Etüt, Proje, Mühendislik ve Danışmanlık Hizmetleri işi kapsamında yüklenici firmayla 16/02/2011 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.
- 1. Aşama koridor seçimi çalışmaları onaylanmıştır.
- 2. Aşama güzergâh seçim çalışmaları sona ermiştir.

- 3. Aşama kesin ve detay proje çalışmalarına başlanmıştır.
- 26 Eylül 2012 tarihinde firmanın sözleşme süresi bitmiş 2 Şubat 2014 tarihinde süre uzatımı bitmiştir. Projeler inceleme aşamasındadır.
- Köseköy'de zemin ve sondaj çalışmalarına başlanmıştır.
- Sanat yapılarının tasarımına başlanmıştır.
- 1/2,000'lik harita çalışmaları devam etmektedir (TCDD, 2014).



Şekil 2.9. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı inşaat çalışmaları-1



Şekil 2.10. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı inşaat çalışmaları-2



Şekil 2.11. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı inşaat çalışmaları-3



Şekil 2.12. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı inşaat çalışmaları-4



Şekil 2.13. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı inşaat çalışmaları-5



Şekil 2.14. Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattı inşaat çalışmaları-6

2.3.4.2. Ankara-İzmir hızlı tren hattı

T.C. Ulaştırma Bakanlığı Ulaştırma Ana Stratejisi Şubat 2005 Sonuç Raporunda: 400-600 km uzaklıklara yolcu taşımada günümüzün en etkili olanağı hızlı trenlerdir. Yolcu taşımacılığında toplu taşımada öncelik ilkesini de kapsayacak yüksek hızlı trenlerin ve kentsel raylı sistemlerin geleceğin temel ulaştırma türleri olacağını söylemek yanlış olmayacaktır. Ankara- İzmir karayolu mesafesi yaklaşık 587 km uzunluğunda olup karayolu yolcu ulaşımı 8-9 saat sürmektedir. Ankara-İzmir arasında havayolu taşımacılığı ise ulaşım ve havaalanlarındaki işlemler ve bekleme süresi dahil toplam seyahat süresi 3 saat 25 dakika civarındadır. Ankara-İzmir gibi ülkemizin en önemli şehirleri arasındaki ulaştırmanın yeniden şekillenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu gereklilikten hareketle Ankara – İzmir YHT Projesi gündeme gelmiştir. Bu projede Ankara-Konya Hızlı Tren Hattı'nın 22'nci km'sindeki Yenice Köyü'nden başlayarak Afyon'a ulaşan yeni demiryolu hattı ile Afyon'dan itibaren Uşak ve Manisa il merkezlerinden geçerek Menemen'e ulaşan mevcut hattın iyileştirmesini öngören bir güzergâhtan oluşmaktadır. Bu projenin hayata geçmesi durumunda Ankara-Afyon arası 1 saat 20 dakika ve Afyon İzmir arası 2 saat 30 dakika olmak üzere Ankara- İzmir arasının 3 saat 50 dakikada kat edilmesi planlanmaktadır.2011 yılı yatırım programına alınan projenin Polatlı-Afyon kesimi için ihale yapılmıştır. Bu projelere göre Ankara-İzmir (Manisa üzerinden) 663 Km, Ankara-İzmir (Kemalpaşa üzerinden) 624 Km, Ankara-İzmir (Manisa üzerinden) 3 saat 50 dakika, Ankara-İzmir (Kemalpaşa üzerinden) 3 saat 20 dakika olarak planlanmaktadır.



Şekil 2.15. Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hattı güzergâhı

Ankara-İzmir hızlı tren hattında ise son durum şu şekildedir.

- Ankara-İzmir (Manisa üzerinden):663 km
- Ankara-İzmir (Kemalpaşa üzerinden: 624 km
- Seyahat Süresi (Manisa üzerinden bugünkü süre): 14 saat
- Ankara-İzmir (Manisa üzerinden):3 s. 50 dk.
- Ankara-İzmir (Kemalpaşa üzerinden):3 s. 20 dk.

Başlama tarihi 2010 yılı olan bu projede öngörülen bitiş süresi 2015 yılı için maliyeti ise 2,35 milyar dolar olarak hesaplanmaktadır.

Ankara- Afyonkarahisar- İzmir Demiryolu hattının fizibilite etüt ve proje işlerinin ihalesi 23 Ağustos 2004 tarihinde DLH tarafından yapılmıştır. Ankara (Polatlı)–Afyonkarahisar arasında güzergahta bazı proje revizyon çalışmaları yapılarak yapım ihalesi yapılmış olup 11 Haziran 2012 tarihinde sözleşme imzalanmış olup alt yapı yapım çalışmaları devam etmektedir.T6-7-8 Giriş kısmında 422 m üstyapı imalatı tamamlanmıştır.T6-7-8 Çıkış kısmında 171 m üstyapı imalatı tamamlanmıştır.134+925 km no.lu İsimsiz-5 viyadüğü temel çalışmalarına devam edilmektedir. 9 adet menfez çalışması devam etmektedir.4 adet altgeçit tamamlanmış, 5 adet altgeçidin imalatına devam edilmektedir.

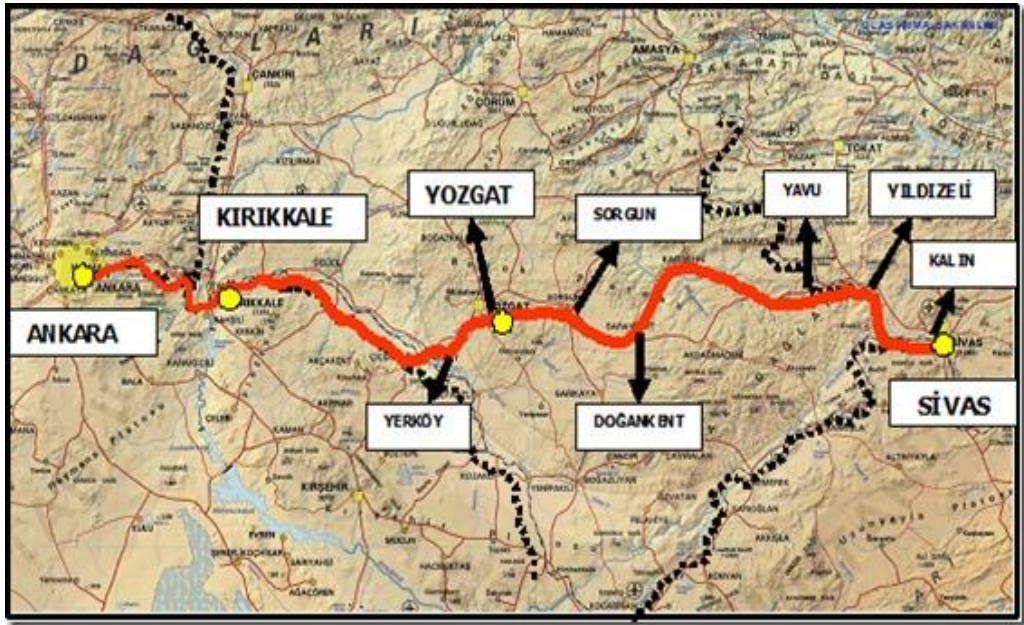
Akarçay 1 ve 2 Köprüleri Kiriş imalatları tamamlanmıştır. T5 Tüneli Üstyapı ve Altyapı imalatları bitmiştir (540m). İç Kaplama beton imalatı devam etmektedir. T6 ve T8 de çalışmalar devam etmektedir. Altgeçit, menfez, şev düzenleme ve yarma çalışmaları devam etmektedir.

Afyon-Eşme (Proje sürecinde): Yapım ihalesi hazırlık aşamasındadır. Eşme-Salihli (Proje sürecinde):SWS Türkiye iş ortaklığı proje yapım işini almıştır. 08/03/2013 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Koridor araştırmaları devam etmektedir. Salihli- Manisa (Proje sürecinde):Protek, Mega iş ortaklığı proje yapım işini almıştır. 25 Şubat 2013 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. Koridor araştırmaları devam etmektedir.

Yapılan bu çalışmalarla birlikte toplam altyapı işinin %2'si, tamamlanmış olup diğer işler henüz başlamamıştır (TCDD, 2014).

2.3.4.3. Ankara-Sivas hızlı tren hattı

Ankara-İstanbul ve Ankara-İzmir Hızlı Tren hatlarının işletmeye açılması ile birlikte, ülkemizin doğusu ile batısı arasındaki bağlantıyı sağlayacak olan bu güzergâhta hızlı tren hattının öneminin artması beklenmektedir.



Şekil 2.16. Ankara-Sivas yüksek hızlı tren hattı güzergâhı

2008 yılında Yerköy-Sivas arası altyapı yapım ihalesi yapılmış ve imalat çalışmalarına başlanmıştır. Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattıyla 602 km uzunluğunda olan mevcut demiryolu hattı 405 km olacaktır. Böylece 12 saat olan Ankara-Sivas arası 2 saate inecektir. Ankara- İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattı'nın işletmeye açılmasıyla birlikte İstanbul-Sivas arası 5 saat olması planlanmaktadır.

Ankara-Sivas Hattı toplam 405 km olup, 8 kesim halinde çalışmalar yürütülmektedir.

Kayaş-Kırıkkale Arasında Kayaş-Elmadağ (Km 12+263-45+440) ve Elmadağ-Kırıkkale (Km 45+440-74+100) ihalesi yapılacaktır.V7-V9-V10-V15 viyadük yapım işi ihalesi de 05.03.2013 tarihinde yapılmış olup, ihale süreci devam etmektedir.

Kırıkkale –Yerköy arasında;

- Tünel giriş ve çıkış portallerine ve sanat yapısı imalatları devam etmektedir.
- 07/01/2013 tarihinde Cengiz-Limak-Mapa-Kolin iş ortaklığı ile sözleşme imzalanmıştır.
- 21/01/2013 tarihinde yer teslimi yapılmıştır.
- Km:130+520-131+140 – Km: 93+060 – 93+650 arası açık kazılar devam etmektedir.
- Km: 85+640 – 86+470 Km:127+300 – 128+560 arasında zayıf zemin kazıları devam etmektedir.
- Viyadük-1 fore kazık imalatları tamamlanmış 4 ayakta elevasyon imalatları tamamlanmıştır.
- Toplamda 1,350 metre tünel kazılmıştır.
- 14 adet altgeçit, 46 adet menfez imalatı tamamlanmıştır.

Yerköy-Sivas Arası:

- Yerköy-Sivas arası 144 km'lik kısmında (174-282+600 km ile 398-433+500 km arası) Depo döküm sahaları ve Çevre düzenleme çalışmaları devam etmekte olup %100 fiziki ilerleme sağlanmıştır.

- Yerköy-Sivas Altyapı İkmal İşleri - Kesim1 (Km:282+600-332+300): Tünel imalatları, sanat yapısı ve toprak işleri devam etmekte olup %15 fiziki ilerleme sağlanmıştır.
- Yerköy-Sivas Altyapı İkmal İşleri - Kesim2 (Km:332+300-363+527) 26.08.2013 tarihinde ihalesi yapıldı değerlendirmeler devam etmektedir.
- Yerköy-Sivas Altyapı İkmal İşleri - Kesim3 (Km:433+500-461+000): Tünel imalatları, sanat yapısı ve toprak işleri devam etmekte olup %20 fiziki ilerleme sağlanmıştır (TCDD, 2014).

2.3.4.4. Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli hızlı tren hattı

Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Hızlı Tren Hattı Ankara, İzmir, İstanbul ve Bursa gibi metropollerin arasındaki ulaşımın kolaylaşması ve seyahat süresinin azaltılması hedeflenmektedir. Projenin tamamlanmasıyla ana hat üzerindeki mevcut işletim sorunları ortadan kaldırılarak Asya ve Avrupa arasında doğrudan bağlantı aynı standartlarda sağlanacaktır. Amaçlanan bir diğer hedef ise hızlı tren hattının, bölgede karayolu taşımacılığındaki yoğunluktan kaynaklanan trafik kazaları, hava kirliliği gibi sorunları azaltarak daha güvenli ve konforlu bir ulaşım imkân vermesidir.



Şekil 2.17. Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli yüksek hızlı tren hattı güzergâhı

Bursa İli ve Bandırma Limanı'nı ülkemiz demiryolu ağına bağlamak amacıyla Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Hızlı Tren Projesi'nin ilk adımı olarak Bursa- Yenişehir Hızlı Tren Projesi'nin altyapı yapım ihalesi gerçekleşmiş olup yapım çalışmalarına başlanmıştır. Projenin ilk adımı olarak Bursa- Yenişehir Hattı'nın devamı olan ve Yenişehir'i Ankara İstanbul Hızlı Tren Hattına bağlayacak Yenişehir Vezirhan/Bilecik kesimi için yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır. Yenişehir – Bursa hattında son durum ise şu şekildedir;

- T3,T4,T6,T9 ve T12 tünellerinde kazı, iksa destek çalışmalarına devam edilmektedir.
- T-6 giriş ve T-9 Giriş taraflarında kemer betonu dökümüne başlanmıştır. T2 Tüneli üst yarı kazı destek imalatı tamamlanmıştır. Tünel kaplaması için kalıp hazırlığı tünel içi taban kemer kaplama betonuna başlanmıştır.
- T3 Tüneli çıkışında 280 metre ilerlenmiştir.
- T3 Tüneli girişinde 217.35 metre ilerlenmiştir. Tünel boyu 1,253 metre kalan 762,65 metre
- T4 tüneli çıkışında 338.50 metre ilerlenmiştir.
- T4 Tüneli girişinde 389.80 metre ilerlenmiştir. Tünel boyu 975 metre kalan 246.70 metredir
- T5 tüneli çıkışında 230 metre ile tamamlanmıştır. Tünel kaplaması tamamlanmış kablo kanal imalatı devam etmektedir.
- T6 tüneli girişinde 960 metre çıkışında ise 1,318 metre ilerlenmiştir. Tünel boyu 2,440 metre kalan 162 metredir. Tünel giriş aynasından kaplama betonuna başlanmış 24 ano döküm yapılmıştır.
- T7 tüneli çıkışında 768.40 metre ilerlenmiştir. Tünel boyu 785 metre kalan 16.60 metre. Tünel kaplaması için kalıp hazırlığı betonarme kiriş imalatları yapılıyor.
- T9 tüneli girişinde 457.70 metre ilerlenmiştir.
- T9 tüneli çıkışında 463.50 metre ilerlenmiştir. Tünel boyu 1,212 metre kalan 288.80 metre
- T12 tüneli çıkışında 286.75 metre ilerlenmiştir. Tünel boyu 4,920 metre kalan 4,626.25 metre. Tarama imalatları devam etmektedir.

- VK-3 fore kazık çalışmaları 11 aksı haricinde tamamlanmış 12,050 metre fore kazık imalatı yapılmıştır. 1 aksı perde betonu başlık kirişi alt kotuna kadar dökülmüştür. 2 aksında başlık kirişi betonu dökülmüştür. 1-2-4-5-6-7-9 aksları radye temel betonu imalatı tamamlanmıştır. Diğer akslarda kazı, kazık başlık kırımı, grobeton ve donatı imalatları devam etmektedir.
- VK-1 viyadüğü soil mix uygulaması 1-6 aksları arasında tamamlanmıştır. 10,000 metre soil mix uygulaması yapılmıştır ve 984 noktada fore kazık imalatı için donatı ve platform hazırlığı yapılmaktadır.
- T-3 T-4 tünelleri arasında güzergâh kazısı ve şev destekleme işleri yapıyor enerji hattı stabilitesi için 22 adet 120 cm çapında 14.20 metre boyunda fore kazık çakıldı başlık kirişi betonu ve 200 metre uzunluğunda kafa hendeği dökülmüştür. Şev destekleme imalatları için püskürtme beton ve bulon imalatlarına devam etmektedir. (TCDD, 2014).

Yenişehir – Osmaneli arasındaki çalışmalarda ise projeler tamamlanmıştır. Yenişehir-Osmaneli Proje İşi Kabul aşamasındadır. Bandırma - Bursa: Km.0+000-Km.41+000 arası güzergâh projeleri AYGM tarafından TCDD’ye iletilmiş olup incelemeler devam etmektedir.

Halkalı-Bulgaristan arasındaki mevcut 290 km uzunluğundaki hat yeni hızlı tren hattı ile 231.7 km ye düşürülüp 1 saatte ulaşım imkânı sağlanması planlanmaktadır. 750 milyon dolara mal olacak bu proje 2010 yılında başlayıp 2013’de bitmesi planlanırken henüz bitirilemeyen projelerden birisidir.

2.3.4.5. Sivas-Erzincan hızlı tren hattı

Proje kapsamında Sivas ve Erzincan illeri, bölgede planlanan diğer hızlı tren hatları ile bütünleşmiş olacaktır. Bu kapsamda bölgede planlanan diğer projeler tamamlandığında İç Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi, Doğu Anadolu Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi illeri arasında güçlü bir ulaşım ağı meydana gelecektir. Hattın geometrik standartlarının, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından 250 Km/saat proje hızına göre projelendirilmiştir. Bu kapsamda; proje başı olan Sivas İli Merkezinde Ankara-Sivas Demiryolu Projesi ile Erzincan-Muş ve Erzincan-Mardin Demiryolu, Trabzon-Erzincan Demiryolu hatları ile entegrasyonu sağlanacaktır. Hem

yük hem de yolcu taşıma amacıyla gidiş-geliş olmak üzere 2 ayrı hat olarak ve elektrikle çalışacak trenlerin hizmet verebileceği şekilde tasarlanmıştır.

Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars Demiryolu güzergâhının Sivas ile Erzincan arasında kalan 245 km'lik kesim için etüt proje mühendislik hizmetleri ihalesi yapılmış olup çalışmaları devam etmekle birlikte 0-50 km arası yapım ihalesine çıkılmıştır. Bu kapsamda güzergahta 1/2,000 ölçekli harita alım çalışmaları bitirilmiş olup plan profil paftaları hazırlanması işlemleri devam etmektedir. Sivas-Erzincan altyapı inşaat yapım işinde de 0-50 km arası yapım ihalesi 28/01/2014 tarihinde ön yeterlilik ihalesi yapılmış olup, çalışmalar halen başlamamıştır. Ancak yakın bir zamanda başlanması planlanmaktadır.



Şekil 2.18. Sivas-Erzincan yüksek hızlı tren hattı

Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars Hattı mevcutta 763 km iken 710 km hızlı tren hattı olacak ve seyahat süresi 5 saate kadar düşecektir. 4 milyar dolara mal olacak bu projede 2010 yılında başlanıp 2014'de bitirilmesi planlanan projelerdendir. Ancak bu projede henüz tamamlanmaktan oldukça uzaktadır.

2.4. Demiryollarındaki Değişim

Gelişmiş ülke demiryollarına bakıldığında, sektörün değişen şartlara ve ihtiyaçlara göre yeniden yapılandırıldığı görülmektedir. 2003-2005 yılları arasında hedeflenen yatırımlara ulaşmak için gerekli görülen demiryollarındaki kurumsal

yapının değişmesi son dönemlerde hız kazanmıştır. Ülkemizde demiryollarının gelişmesinin ivme kazanarak devam etmesi, taşımacılıktan demiryolu endüstrisine, eğitimden AR-GE' ye, yan sanayiden müşavirlik hizmetlerine, altyapı inşaatından sertifikasyona bütün alanlarda efektif bir mekanizmayı zorunlu kılmaktadır. Yeniden yapılanmanın yasal altyapısı oluşturulmuş ve süreç devam etmektedir. Ülkemizde demiryolu ulaşım faaliyetlerinin ticari, ekonomik, sosyal ihtiyaçlara ve teknik gelişmelere bağlı olarak, serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında yapılmasını ve bu faaliyetlerin diğer ulaşım türleriyle birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini sağlamak amacıyla, 26/09/2011 tarihinde Bakanlar Kurulu tarafından kararlaştırılan ve 01/11/2011 tarihli 28102 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 655 sayılı "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile:

- Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü;
- Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü,
- Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu kurulmuştur.

01/05/2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğü giren 24/04/2013 tarihli ve 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun"un yürürlüğü girmesiyle de TCDD'nin demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılması, TCDD Bağlı Ortaklığı olan TCDD Taşımacılık A.ř'nin kurularak yk ve yolcu taşımacılığı yapması ile özel sektöründe yk ve yolcu taşımacılığı yapmasının nnn açılması planlanmaktadır. Demiryolu altyapı işletmecisi veya tren işletmecisi olarak kamu tüzelkişileri ile şirketlerin yetkilendirilmesi gibi hususlar düzenlenmiştir. Söz konusu Kanunun uygulamasına yönelik olarak TCDD'nin izleyeceği Strateji ve Yapısal Eylem Planına göre ise, TCDD Taşımacılık A.ř. 'nin 2014 yılı sonuna kadar tescil edilmesi ve 2015 yılı başında faaliyete geçmesi planlanmıştır. TCDD ve TCDD Taşımacılık A.ř. 'nin merkez ve taşra teşkilat yapıları iş birimi anlayışına göre yeniden düzenlenecektir. Bunun yanında TCDD'de halen uygulanmakta olan mevzuat ile kurumsal yönetim sistemleri yeni yapıya uygun hale getirilecektir. İş birimlerine dayalı yeni organizasyon yapıları hesapların ayırıştırılmasını ve takibini kolaylaştıracaktır. Mevcut finans kaynakları yönetim sistemi yeni yapıya uyarlanacaktır. Yeni yapıda

oluşturulacak kâr ve maliyet merkezleri sayesinde gelirler ve giderler daha etkin bir şekilde izlenebilecektir.

Nihai ayrılma sonrasında TCDD bünyesinde; altyapı yapımı, altyapı bakımı ve şebeke yönetimi olmak üzere 3 ana iş birimi oluşturulacaktır. TCDD Taşımacılık A.Ş. bünyesinde ise; yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı ve araç bakımı olmak üzere 3 ana iş birimi oluşturulacaktır. TCDD Yapısal Eylem Planında öngörüldüğü üzere TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş.'nin merkez ve taşra teşkilat yapılarına ilişkin çalışmalar tamamlanmak üzeredir. Türkiye’de fiili olarak hâlihazırda demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı yalnızca TCDD tarafından yapılmaktadır. Mevcut durumda, özel sektöre ait vagonlar da TCDD’ye ait personel ve trenler ile taşınmaktadır. TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulduğunda ve diğer demiryolu tren işletmeciliği şirketleri sektöre girdiğinde fiili serbestleşme gerçekleşecek, özel sektör kendi trenleri ve kendi personeli ile demiryollarında yük ve yolcu taşımacılığı yapma imkânına kavuşacaktır. Strateji ve Yapısal Eylem Planı doğrultusunda TCDD’nin mevcut yapısı altında, aşamalı olarak iş birimleri oluşturulmaktadır. Yeni TCDD ve TCDD Taşımacılık A.Ş. 2015 yılı başında nihai yapısıyla faaliyete geçecektir. Söz konusu Kanunlarla birlikte sektördeki hedef ve beklentiler aşağıda belirtilmiştir:

- Avrupa Birliği müktesebatına uyumlu; serbest, adil ve sürdürülebilir bir rekabet ortamında hizmet, kalite ve standardı yüksek, düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma türleri ile bütünleşmiş bir demiryolu taşımacılık sektörü oluşturmak.
- Demiryolu taşımacılık faaliyetlerinin uluslar arası standartlara ve Avrupa Birliği mevzuatına uyumlu olarak karşılıklı işletilebilirlik teknik şartları çerçevesinde gerekli yasal ve yapısal mevzuatları bir an önce oluşturmak.
- Demiryollarının taşımacılık sistemindeki kapasite kullanım oranını maksimum seviyeye çıkarmak.
- Başta komşu ülkeler olmak üzere demiryolu ağı bulunan tüm ülkelerle karşılıklı olarak uluslararası demiryolu taşımacılığını geliştirmek.
- Türkiye’nin coğrafik konumuna uygun planlamalar yaparak, ülkemizi bölgesinin lojistik üssü haline getirmek.
- 2023 hedeflerinden olan 500 milyar dolar ihracatın demiryoluna düşen payını arttırmak için demiryolu sisteminin altyapısını hazır hale getirmek.

- Ulaşım sektöründe %1 olan demiryolu yolcu taşımacılık payının 2023 yılı itibariyle %10'a, % 4.4 olan yük taşımacılık payını da %15'e çıkarmak.
- Ticari açıdan karlı olmayan güzergâhlarda yolcu taşımacılığı hizmetinin "Kamu Hizmeti Yükümlülüğü" sözleşmeleriyle gerçekleştirilmesini sağlamak.
- Demiryolu yapım, işletme ve bakım onarım faaliyetleri sonucu oluşan her türlü çevresel kirliliğin kontrol altına alınmasına katkı sağlamak.

Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün görev ve faaliyetleri arasında;

- Demiryolu mevzuatını hazırlamak,
- Mesleki yeterlilikleri belirlemek ve sertifikalandırmak,
- Sektörle ilgili her türlü düzenleme ve denetimleri yapmak yer almaktadır.

Bu faaliyetler kapsamında 2013 yılında aşağıdaki çalışmalar yürütülmüştür:

- Avrupa Birliği Fonlarından (IPA) Yararlanılması,
- Demiryolu hemzemin geçitlerinde alınacak tedbirler ve uygulama esasları hakkında Yönetmelik,
- Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği,
- Demiryolu Taşıma Yönetmeliği
- Demiryolu Altyapıya Erişimi ve Kullanım Ücretlerinin Belirlenmesi Yönetmeliği,
- Yapılmakta olan Yeni Demiryolu Hatlarının Sertifikalandırılması,
- Lojistik Merkezler,
- 6461 sayılı Kanunun 5 inci maddesi kapsamında yapılan TCDD yatırımlarına, Hemzemin geçitlerin yenilenmesine, bakım-onarımları ile görev zararlarına ilişkin finansman faaliyetleridir.

Sektör ile ilgili ikincil mevzuatın oluşturulması ve kurumsal kapasitenin artırılması için 2014 yılında bazı çalışmalar yapılmıştır. Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkında Yönetmelik hazırlanmıştır. Demiryolu hemzemin geçitleri ve bunlara ait koruma sistemlerinin yapımına, bakımına, işletilmesine ve işaretlemesine ilişkin standartları, usul ve esasları, ilgililerin yetki ve sorumluluklarını belirleyerek demiryolu hemzemin

geçitlerinde demiryolu ve karayolu trafiğinin düzeni ve güvenliği sağlanacaktır. Yönetmelik 3 Temmuz 2013 Tarihinde Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Mevcut demiryolu hemzemin geçitleri, bu Yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren üç yıl içerisinde, bir defaya mahsus olmak ve ödeneği Bakanlık bütçesinden karşılanmak üzere TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü tarafından bu Yönetmeliğe uygun hale getirilmesi ise Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından takip edilmektedir.

Avrupa Birliği Fonlarından (IPA) Yararlanma, demiryolu ulaşım faaliyetlerini karşılıklı işletilebilirlik teknik şartları ve esasları çerçevesinde gerçekleştirebilmek üzere oluşturulacak yasal mevzuatların hazırlanması ile ilgili olarak Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğünün kurumsal yapısının geliştirilmesi için IPA fonlarından yararlanılarak teknik yardım desteği alınacaktır. Projenin %85’i IPA Fonlarından, %15’i ise DDGM bütçesinden karşılanacaktır. Söz konusu projenin süresi 2 yıl (2014-2016) olup, bu süre içerisinde tüm mevzuatın tamamlanması planlanmaktadır.

Demiryolu Çeken-Çekilen Araçların Tescil ve Sicil Yönetmeliği, demiryolu araçlarının tescilinin uluslararası ve AB standartlarına göre yapılabilmesi için gerekli mevzuat çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalarda, demiryolu araçlarının üretiminin ulusal yeterliliklerinin yanında, karşılıklı işletilebilirlik (TSI) standartlarında yapılması öngörülmektedir. Onaylanmış Kuruluşlar tarafından, AB ve uluslararası standartlara uygunluğu onaylanan araçların tescili yapılacaktır. Bu çalışmalarda ayrıca ülkemizin ulusal ağı üzerinde faaliyet gösteren her türlü demiryolu aracının sicilinin tutulması sağlanacaktır. Böylece tescil ve sicili tutulan araçların, hangi işletmeciler tarafından işletildiği, hangi dönemsel teknik muayenelerden geçtiği, herhangi bir kazaya karışıp karışmadığı gibi tüm durumlarının bilgisayar veri tabanına işlenmesi sağlanarak ortak bir kurumsal kaynak yönetimi oluşturulacaktır.

- Demiryolu altyapı inşaatları ile demiryolu araçlarının kabulü, demiryolu sistemleri ile uygunluğunu değerlendiren, demiryolu vagonlarının bakım ve onarımlarını yapacak olan Bakımdan Sorumlu Kuruluşlara yetki belgesi verilmesi, demiryolu işletme risk analizlerinin yapılmasında görev yapacak olan Onaylanmış ve Yetkilendirilmiş Kuruluşların atanması, yetkilendirilmesi

ve uyulması gereken kurallarını belirleyerek Onaylanmış ve Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Tebliği'nin çıkarılması amaçlanmaktadır.

- Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği ile Türkiye sınırları içinde Demiryolu altyapısına açık erişimin sağlanması için altyapı kapasite tahsisi ve ücretlendirmeye yönelik bir sistemin oluşturulmasının koşulları düzenlenecektir. Taslak çalışmaları tamamlanmış olup, paydaşların görüşleri alındıktan sonra yayımlanması planlanmaktadır.

Demiryolu Emniyet Yönetmeliği ile Türkiye sınırları içinde demiryolu taşımacılığında emniyetin geliştirilmesi ve gerekli iyileştirmeleri sağlamak üzere;

- Demiryolu üzerindeki emniyetin yönetimi, düzenlenmesi ve denetlenmesi için ortak ilkelerin tanımlanması,
- Demiryolu altyapı işletmecilerine, demiryolu tren işletmecilerine ve şehir içi raylı toplu taşıma işletmecilerine emniyet sertifikası ve/veya emniyet yetki belgesi verilmesi,
- Ortak emniyet hedefleri, emniyet göstergeleri ve emniyet yöntemlerinin geliştirilmesine ilişkin ulusal kurallara uygun usul ve esaslarının düzenlenmesi gerçekleştirilecektir. Yönetmeliğin taslak çalışmaları tamamlanmış ve sektör paydaşlarının görüşleri alınmış olup, değerlendirme çalışmaları da tamamlanmıştır. Yönetmeliğin 2014 yılı içinde yayımlanması planlanmıştır.

Demiryolu Sistemleri Teknik Şartnamesi Hazırlanması Danışmanlık Hizmetleri ile Türkiye'de uygulanmakta olan mevzuat çerçevesinde kullanılan tasarım/inşa/montaj/bakım ile ilgili ulusal ve uluslararası standartlar, yönetmelikler ve şartnameler de göz önüne alınarak, İdarenin görev kapsamındaki konvansiyonel, hızlı ve yüksek hızlı demiryolu altyapısı ile çeken ve çekilen araçların kullanımı için asgari emniyet kriterlerinin belirlenmesi, Türkiye'de uygulanmakta olan mevzuat çerçevesinde kullanılan tasarım, inşa, montaj ve bakım ile ilgili ulusal ve uluslararası standartlar, yönetmelikler ve şartnameler de göz önüne alınarak, İdarenin görev kapsamındaki yük ve yolcu garları veya istasyonları ile benzeri yapıların asgari niteliklerinin belirlenmesi planlanmaktadır.

Lojistik merkezlerin yapımı hızlı trenlerde inşaat çalışmalarının istenilen hızlarda ilerlememesi bürokratik işlerdeki aksaklıklar ve diğer bazı sıkıntılar TCDD’de bazı değişimleri de beraberinde getirmiştir. Özelleştirme çalışmalarına büyük önem veren hükümet politikaları sonucunda TCDD da kimilerine göre özelleştirilmekte kimilerine göre ise serbestleştirilmektedir. Bunun yapılmasındaki gerekçe ise 2023 hedeflerini tutturabilmek, çağa uygun modern demiryoluna kavuşmaktır. Bu bağlamda demiryollarındaki değişimin etkisi, zamanla, bize hedeflere daha hızlı mı ulaşılacağını yoksa hedeflerden saparak uzaklaşacağını mı gösterecektir.

3. YÖNTEM

Bu çalışma da TCDD' nin 2023 yılı hedefleri derlenmiş ve bu hedeflerden birisi olan Konya-Karaman hızlı tren hattı çalışmaları incelenmiştir. İstanbul-Mersin hızlı tren hattının da bir parçası olarak aynı hızlı tren hattındaki yük ve yolcu taşımacılığı ve ilgili kentlerin ticari ve ekonomik faaliyetleri anlatılmıştır.

2003-2005 yılları arasında yapılan ulaştırma planlama toplantılarında alınan kararlar doğrultusunda Konya-Karaman hızlı tren hattının inşaat çalışmaları 12 Mart 2014 tarihinde atılan temelle başlamıştır.

Geliştirilen stratejiler ve belirlenen hedefler doğrultusunda şekillenecek olan 2023 yılı demiryolu sektörü, diğer ulaştırma türleriyle bütünleşik ve yurt geneline yayılmış yaklaşık 30.000 km demiryolu ağı ile ülke içerisinde ve uluslararası ulaştırma koridorlarında yük taşımacılığında önemli bir noktaya gelmesi planlanmaktadır. Yapılacak yüksek hızlı demiryolu hatları ile konforlu ve hızlı seyahat imkânı sağlanacak ve demiryolları tercih edilen bir ulaşım sistemi olacaktır. Bu kapsamda yapılan Ulaştırma Ana Plan Stratejilerine göre adımlar gecikmeli olarak da olsa atılmakta hedefler takip edilmektedir. Bu süreç 2023 yılına kadar nasıl devam edecektir bu konuda atılan adımlar bundan sonraki çalışmalar için yol gösterici olacaktır.

3.1. TCDD 2023 Hedefleri

Geliştirilen stratejiler ve belirlenen hedefler doğrultusunda şekillenecek olan 2023 yılı demiryolu sektörü, diğer ulaştırma türleriyle bütünleşik ve yurt geneline yayılmış yaklaşık 30.000 km demiryolu ağı ile ülke içerisinde ve uluslararası ulaştırma koridorlarında yük taşımacılığında önemli bir noktaya gelmesi planlanmaktadır. Yapılacak yüksek hızlı demiryolu hatları ile konforlu ve hızlı seyahat imkânı sağlanacak ve demiryolları tercih edilen bir ulaşım sistemi olacaktır. Bu kapsamda yapılan Ulaştırma Ana Plan Stratejilerine göre adımlar atılmakta hedefler takip edilmektedir.

2023 yılı Ulaştırma Ana Plan Stratejisine göre, demiryolu projeleri ve lojistik köyleri tamamlandığında yolcu taşımacılığı pazar payının yüzde 15'e, yük taşımacılığının ise yüzde 20'ye ulaşması beklenmektedir. Ulaştırma Ana Plan Stratejisi Türkiye Cumhuriyet Devlet Demir Yolları (TCDD) raporunda yatırımların öncelikleri hatları şu şekildedir:

- Tekirdağ-Muratlı hattı,
- Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolu hattı,
- Arifiye-Çerkezköy sınır hattı,
- Ankara-Sivas (Balışıh-Yozgat-Yıldızeli),
- Ankara-Konya hızlı tren hattı,
- Adapazarı-Zonguldak,
- Zonguldak-Karadeniz Ereğli'si,
- Ankara-Afyon,
- Isparta (Burdur)-Antalya,
- Trabzon Tirebolu-Diyarbakır olarak belirlenmiştir.

Rapora göre, TCDD'nin talebi karşılamasına engel olan taşıtlar, yerel kapasite darboğazlarının giderilmesi, yenileme çalışmaları ve Van Gölü geçişi için feribotlar yapılmasıdır. Demiryolu projeleri ve lojistik köyleri tamamlandığında 2023 yılında yolcu taşımacılığında pazar payının yüzde 15'e, yük taşımacılığında yüzde 20'ye ulaşması planlanmaktadır. Önerilere yer verilen raporda, demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılmasının oluşturulmasının ve TCDD kanunlarının ivedilikle çıkarılması gerektiği yer almaktadır. Başlangıç aşamasında yük taşımaya odaklanılması gerektiği ve bu bağlamda belirli hatların yük taşımacılığına tahsis edilmesi önerisinde bulunan raporda, "Yolcu talebinin gerektirdiği sınırlı kesimlerde yolcu taşımacılığına önem verilmelidir" diye belirtilmektedir.

3.1.1. Planlanan Hızlı Tren Hatları

Ulaştırma sektöründeki küresel ve teknolojik gelişmeler pazarın genişlemesini sağlarken, ulaştırma türleri arasında da yoğun bir rekabeti beraberinde getirmiştir. Gün geçtikçe önemi artan hızlı trenler de konforlu ve hızlı ulaşımın vazgeçilmezi haline gelmiştir. Ülkemizde de son yıllarda önemi artan ve yatırımlarla

desteklenen demiryolları büyük gelişme göstermiş, geçte olsa atılan adımlar ulaşım yeni bir boyut kazandırmıştır.



Şekil 3.1. TCDD 2023 hedefleri hızlı tren haritası

Ülkemizde ulaşım vizyonunu belirlemek için yapılan çalışmalardan Ulaştırma Ana Plan Stratejisine göre TCDD'nin 2023 yılına kadar tamamlamayı planladığı hızlı tren hatları şu şekildedir:

- Ankara-İstanbul
- İstanbul-Eskişehir
- Konya-İstanbul
- Sivas-Ankara
- Sivas-İstanbul
- Bursa-Ankara
- Bursa-İstanbul
- Sivas-Erzurum-Kars
- Konya-Manavgat-Antalya
- Ankara-İzmir

- İstanbul-Edirne-Kapıkule
- Bursa-Bandırma-İzmir
- Antalya-Alanya
- Erzincan-Trabzon
- Kayseri-Ankara
- Kayseri-İstanbul
- Sivas-Malatya-Diyarbakır
- Gaziantep-Halep
- Eskişehir-Antalya

Ulaştırma Ana Plan Stratejisine göre TCDD'nin 2023 yılına kadar yapmayı planladığı gar binaları bulunmakta ve hâlen TCDD'nin elinde bulunan tarihi gar ve istasyonların restorasyonlarının yapılması ve bu garların çevreleri lokantalar, alışveriş merkezleri, otel ve kültürel alanlarla doldurulması planlanmaktadır. Bu iller ise İstanbul (Halkalı),Ankara, Eskişehir, İzmir, Bursa, Afyon, Konya, Erzincan, Yozgat,Sivas, Antalya, Erzurum, Kayseri, Trabzon, Malatya, Diyarbakır, Gaziantep, Elazığ, Edirne, Tekirdağ, Bilecik ve Kars'tır.

Bu projelerden Konya Buğday Pazarı Gar Projesi 24,250 m² kapalı alandan oluşan Buğday Pazarı Garı'nın uygulama projeleri ve ihale dokümanları hazırlanmış olup kabul teşkilatı tarafından kontrolleri yapılmaktadır. 2014 yılı içerisinde yapım ihalesine çıkılması planlanmaktadır. Kamulaştırma süreci devam etmektedir. Toplam proje alanı 120,000 m² olup, kamulaştırılacak alan 79,000 m²'dir. Hat maliyetleri hariç yaklaşık yatırım maliyeti 37,000,000 TL'dir.



Şekil 3.2. Konya Buğday Pazarı Gar Projesi

3.1.2. Planlanan Diğer İyileştirmeler

Demiryollarının ülkemizde başlatmış olduğu atılım tabi ki sadece hızlı tren yolları ile gerçekleştirilemez. Bu atılımı destekleyecek kurumsal yapının ve diğer yan destek faaliyetlerinin de yapılması kaçınılmazdır bu hususta Ulaştırma Ana Plan Stratejisine göre TCDD'nin 2023 yılına kadar yapmayı planladığı demiryolu ağını geliştirmek için yapmayı hedeflediği çalışmalar ise şu şekildedir:

- Türkiye'de YHT seti üretilmesi sağlanmalı.
- 4000 km yeni konvansiyonel demiryolu yapılmalı.
- Beş adet banliyö projesi Marmaray (İstanbul), Başkentray (Ankara), İzban (İzmir), Burban (Bursa), Gaziray (Gaziantep).
- Demiryolu işletmeciliğinde özel sektörün payı %50'ye çıkarılmalı.
- Elektriksiz demiryolu kalmamalı.
- Demiryolunun ulaşım sektöründeki payının artırılması için mevcut hatlar yenilenmeli.
- Tüm hemzemin geçitler kontrollü hale getirilmeli.

- 2023'e dek TCDD filosuda 74 adet hızlı tren seti, 350 adet dizel lokomotif, 230 adet elektrikli lokomotif, 500 adet banliyö seti, 350 adet DMU seti, 49,000 adet yük vagonu, 600 adet yolcu vagonu bulundurması planlanmaktadır.
- Demiryolu ile taşınan yük miktarı yıllık 200 milyon ton olmalı.
- İstanbul-Kapıkule-Sofya, İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü, Kavkaz-Samsun-Basra, İstanbul-Halep-Mekke, İstanbul-Halep-Kahire şeklinde Uluslar arası taşımacılık hizmeti geliştirilmeli.
- Organize Sanayi Bölgeleri ve önemli üretim tesislerine yük taşımacılığı için demiryolları çekilecek yahut demiryolu ve karayolu ya da demiryolu ve denizyolu şeklinde yük taşınması sağlanmalı.
- Mevcut yolların geometrik koşullarının iyileştirilmesi amacıyla tüm hatlardaki dingil basıncı minimum 22.5 tona çıkarılmalı.
- Lojistik merkezleri geliştirilecek ve yeni lojistik merkezlerin oluşturulması planlanmaktadır. Bu lojistik merkezlerden bir tanesi de Konya'da kurulacaktır. TCDD Genel Müdürlüğü yatırım programında bulunan Lojistik Merkez, Konya sanayisinin dünyaya açılan kapısı olacak ve istihdama önemli katkılar sağlaması öngörülmektedir.. Toplam 1,000,000 m²'lik alan üzerinde kurulacak olan Lojistik Merkezin 300,000m² si kamulaştırılmış, 700,000 m²'sinin kamulaştırılmasında son aşamaya gelinmiş olup, açılan değer tespit davaları devam etmektedir. Konya kent merkezine yaklaşık 25 km mesafede bulunmaktadır. Proje kapsamında; toplam 320,000 m² beton saha, 13,600 m² yüksek yük boşaltma platformu, 83,000 m² araç park alanı, antrepo binaları, sosyal tesisler, müşteri hizmet büroları, vagon ve lokomotif bakım atölyeleri, gözetleme kulesi ve diğer hizmet binaları bulunmaktadır. Merkezin toplam kapalı alanı 22,500 m² olacak şekilde planlanmıştır.

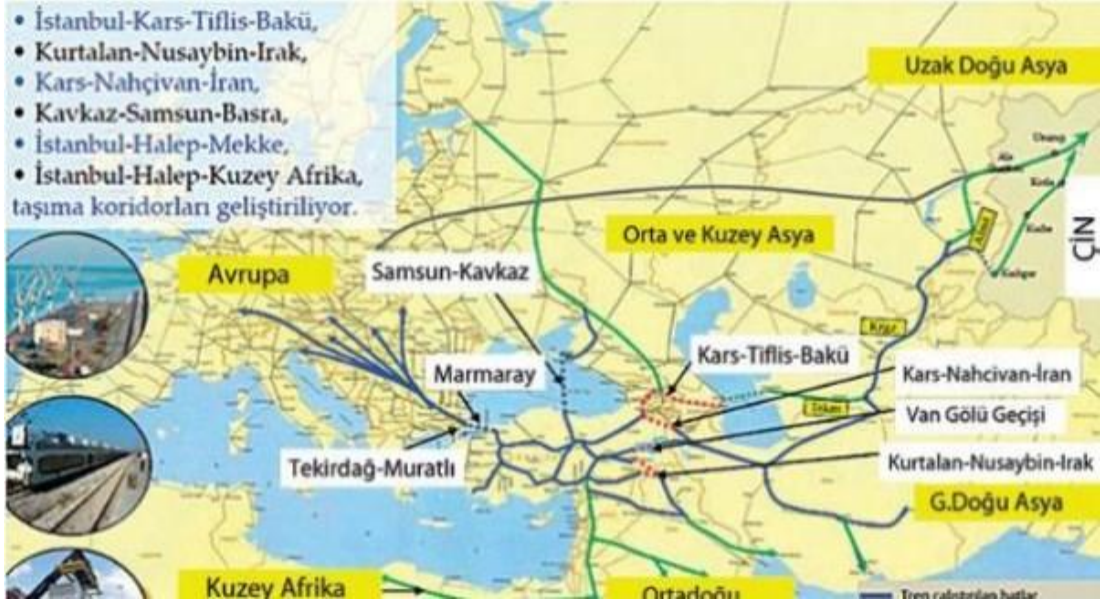


Şekil 3.3. Konya lojistik merkez proje görüntüsü

- Çeken ve çekilen araçların bakım ve üretiminde özel sektörün payı arttırılmalı.
- TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanmalı. Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulacak Demiryolu Ulaştırma Birimi, Demiryolu Kaza
- Araştırma ve İnceleme Birimi, TCDD Altyapı birimi, Türkiye Demiryolu işletme Birimi ile yeni yapılanmalar sağlayacak şekilde revize edilmeli.
- İzmir limanı yolcu ve yük limanı olarak yeniden yapılandırılmalı ve yolcu sayısı 10 kat, yük miktarı 3 kat artacak şekilde planlanmalıdır.
- TÜBİTAK bünyesinde Demiryolu Enstitüsü ile uluslararası akredite bir demiryolu test ve sertifikasyon merkezi kurulmalı.
- Küresel demiryolu sektörü içinde Türk demiryolu yan sanayisinin yer alması, geliştirilmesi ve etkin bir rol alması sağlanmalıdır.
- Demiryolu payı yolcu taşımalarında %10 ve yük taşımalarında %15'e yükseltilecek şekilde revize edilmelidir.
- Ağdaki, yarıçapı 1,000 metrenin altındaki kurpların iyileştirilmesinin tamamlanması planlanmaktadır.

Yukarıda sayılan hedeflerin dışında TCDD'nin bazı dev planları vardır bu planlar ise hem ülkemizi hem de diğer ülkeleri yakından ilgilendiren ekonomik ve siyasi çalışmalardır. Bu çalışmalar gerçekleştirilebilirse sadece ülkemiz değil

ülkemizle ilişki kuran komşu ülkeler, uluslararası taşımacılık sektörü, turizm sektörü de yeni bir boyut kazanacaktır.



Şekil 3.4. Ülkemizi etkileyen uluslararası koridorlar

Ulaştırma Ana Plan Stratejisine göre TCDD'nin 2023 yılına kadar yapmayı planladığı dev hedefler ise şu şekildedir:

- İstanbul-Basra Demiryolu Koridoru: İstanbul – Basra Demiryolu Koridoru kapsamında çevre ülkeler ile işbirlikleri geliştirilecek, koridor boyunca mevcut yolların iyileştirilmesi, standardının ve kapasitesinin yükseltilmesi ile boşlukların tamamlanması sağlanacak, Basra'dan Avrupa'ya kesintisiz demiryolu erişimi sağlanacaktır.
- Kuzey Demiryolu Koridoru: Kars-Bakü-Kazakistan-Çin koridoruna alternatif yaklaşım sunmak ve Hazar Denizi geçişini elimine etmek amacı ile bölge ülkelerle işbirliği sağlanacak ve bu koridorun devamı için Türkiye sınırları içerisinde Erzincan-Trabzon-Hopa (Batum) demiryolu projesi hayata geçirilecektir.
- Hicaz Demiryolu Koridoru: Bu büyük koridorun yeniden hayata geçirilmesi Türkiye'yi Afrika'ya, enerji merkezi olan Arap Yarımadası'na ve Hint Okyanusu'na bağlayacak mahiyettedir. İstanbul'dan Konya'ya kadar

tamamlanma aşamasında olan yüksek hızlı demiryolu hattının devamlılığını sağlayacak olan Konya-Adana-Gaziantep-Halep güzergâhındaki projeler hayata geçirilecektir. Ardından Hama, Humus ve Dera üzerinden Ürdün'e geçecek olan hat Medine'de son bulacak şekilde öngörülüyor. Bu proje bir yandan Hicaz'a diğer bir yandan da İskenderiye üzerinden Kuzey Afrika'ya köprü görevinde olacaktır.

Daha önce 1900 yılında Sultan Abdulhamid Han tarafından yapımına başlanan bu proje 1904 yılından itibaren aşama aşama hizmete açılmış ve 1918 yılında İngilizlerin işgaline kadar bilfiil çalışmıştır. İngiliz işgali sonrasında hat yağmalanmış yolların bir kısmı sökülmüş hat kullanılamaz hale gelmiştir.



Şekil 3.5. Hicaz Demiryolu Hattı İstanbul-Medine

- Güneydoğu Asya Demiryolu Koridoru: Türkiye'yi; İran ve Pakistan üzerinden dünyanın üçüncü büyük ekonomisi olarak görülen Hindistan'a bağlayan demiryolu koridorudur. Koridorun Türkiye ayağında Kuzey Van Gölü geçişi ile İran'a buradan Türkmenistan, Özbekistan Tacikistan üzerinden Çin'e ve Pakistan, Hindistan üzerinden Güneydoğu Asya ülkelerine kesintisiz demiryolu bağlantısı sağlanacaktır. Koridor

güzergâhında yer alan ülkelerle, devamlılığın sağlanması yönünde işbirliği geliştirilecektir.

- Trans-Anadolu Demiryolu Koridoru: Edirne'den başlayıp İstanbul, Ankara, Sivas, Erzurum, Kars-Tiflis-Bakü'yü bağlayan demiryolu projesidir. Proje Erzincan'da ikiye ayrılarak Erzincan-Trabzon- Batum üzerinden Ufa'ya ve buradan da Trans-Sibirya hattı ile Vladivostok'a bağlanacaktır. Bu projeye kuzey ülkeleri ile ekonomik ve kültürel işbirliğinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.
- Samsun-Antalya Koridoru: Kuzey ülkelerinden Samsun'a ve Havza-Kırıkkale bağlantısı ile Türkiye'nin Batı ve güney sahillerine erişim imkanı verecek dikey bir güzergah geliştirilecektir
- Batı-Dikey Koridoru: Kiev-Riga- Bükreş-Sofya-Çanakkale-Çandarlı güzergahını izleyen kuzey ülkelerine Ege Sahillerine bağlayacak yeni bir koridordur.
- Doğu-Dikey Koridoru: Erzincan'ı Gaziantep'e bağlayan bu koridor, Kuzey doğuyu güney doğuya bağlamakta, kuzey ülkelerine hızlı Ortadoğu erişimi sağlamaktadır.

3.1.3.TCDD 2023 Hedeflerinin Ulaşılabilirliğinin İrdelenmesi



Şekil 3.6. 2023 hedefleri gerçekleşirse 2023 Türkiye demiryolu ağı

TCDD'nin 2003 yılında başladığı çalışmalarda geçtiğimiz 10 yılı aşkın sürede gerçekleştirebildiği hedefleri şu şekildedir;

- Menemen-Aliğa: 26 Km yeni yol yapımı
- Kütahya-Alayunt: 10 Km yeni yol yapımı
- Tecer-Kangal: 48 Km yeni yol yapımı
- Ankara-Eskişehir hattı yeni yol yapımı
- Ankara-Konya hattı yeni yol yapımı
- Tekirdağ-Muratlı yeni yol yapımı
- Mevcut hatların yarısına yakını yenilendi.
- Eskişehir İstanbul hattı yapımı
- Yeni YHT setleri, banliyö tren setleri, DMU tren setleri, dizel elektrikli tren setleri temin edilmiştir.

Gerçekleştirilen bu hedefler TCDD'nin programının gerisinde kalmaktadır. Günümüze kadar bitirmeyi planlamasına rağmen henüz temelini dahi atmadığı projeleri mevcuttur.

2023 hedeflerinin önündeki önemli bir engel demiryolu yatırımlarına ayrılan bütçe payıdır. Ulaştırma Bakanlığı'nın 2023 yılına kadar yapmayı planladığı hızlı tren hatlarının toplam maliyeti 45 milyar doları bulmaktadır. Bunun yaklaşık 30 milyar dolarlık bölümü Çin kredisi ile finanse edilmesi planlanırken geriye kalan bölümü ise öz kaynaklar ile Avrupa Yatırım Bankası ve İslam Kalkınma Bankası kredisiyle karşılanması planlanmaktadır (Pektaş, 2014). Mevcut yatırımların büyük bir kısmını kredi ile borçlanarak gerçekleştirilecek olması küçük bir kısmının ise öz sermaye ile gerçekleştirilmesi TCDD'nin bütün yatırımlarını bu şekilde finanse etmesi mümkün görülmemektedir. 45 milyar dolar olarak ifade edilen hızlı tren hatlarının öngörülen maliyetleri devlet bütçesinden ayrılan rakamlar ve TCDD'nin öz sermayesi bu yatırımları finanse etmeye yetmemektedir. Artan oranda kredi kullanımı ile gerçekleştirilebilecek olan bu projelerde zamanla gerçekleştirilmesi gereken kredi geri ödemeleri artan faiz yükü ile birlikte bir darboğazın kapılarının açılması kaçınılmaz görünmektedir. Devlet bütçesinden ayrılan payın ve TCDD'nin gelirinin arttırılmadan kredi kullanımı ile inşa edilmeye çalışılan bir demiryolu ağının hedeflenen başarıyı yakalaması çok zordur. Ülkemizin de giderek artan

toplam borcunun ve ithalat-ihracat dengesinde de açığın her geçen gün artması bütçeden ayrılan payın artmasını da zor kılmaktadır.

TCDD'nin 2023 hedeflerindeki kararlı tutumu ve arkasındaki siyasi desteğin varlığı ise bu yatırımların ekonomik olarak 2023 yılına kadar yapılamasa da daha sonraki yıllarda yapılmasını veya bu projelerden bazılarından vazgeçilerek bir kısmının yapılacağını göstermektedir. Bu da ülkemizde demiryolunun kredi kullanımı ile borçlanarak da olsa arkasındaki siyasi desteği kaybetmediği sürece hedeflediği oranlarda olmasa da günden güne ilerleyeceğini göstermektedir. Son yıllarda gerçekleştirilen hızlı tren hatlarındaki yatırımların (Konya - Ankara, Ankara - Eskişehir)ve hızlı tren alım ihalelerinin hedeflenen tarihlerinde değil de hepsinin gecikmeli olarak gerçekleştirilmesi de bu tezi oldukça kuvvetlendirmektedir. Ayrıca TCDD'nin 2023 hedeflerine olan ulaşılabilirliğinin tartışıldığı şu günlerde 2035 hedeflerinin açıklanması da demiryollarının öneminin anlaşılmaya başlandığının ve gecikmeli de olsa atılması gereken adımların tespiti yapılmaktadır. Şu günlerde konuşulmaya başlanılan 2035 hedefleri belki de 2023 hedeflerinin uzatılmış hali olabilir mi diye de kafalarda soru işareti bırakmaktadır.

3.2. Konya-Karaman Hızlı Tren Hattı

İnsanlık tarihinin ilk yerleşim yerlerinden biri olan ve tarih akışı içerisinde birçok medeniyetin izlerini taşıyan Konya, adeta bir müze şehir hüviyetindedir. Sayısız tarih, kültür ve doğal zenginliklerine sahip olan Konya yetiştirdiği İslam büyükleri ile de tanınmaktadır. Konya, ticari ve askeri güzergâhların merkezinde olması sebebiyle tarihi İpek Yolu'nun en önemli ticaret ve konaklama merkezlerinden birisi olmuş 1898 yılında da ilk defa demiryolu ile tanışmıştır.



Şekil 3.7. Konya demiryolu hattı

Konya geçmişten bugüne düzenli büyüyen şehirlik açısından yurdumuzun önemli illerinden birisidir. Bağdat Demiryolu Hattı'nın şehrimize gelmesiyle başlayan bu gelişme günümüze kadar süregelmiştir. Konya'mızda düzenli şehirleşmeyi başlatan demir yolu hattı, şehrin gelişmesiyle birlikte daha da önem kazanmıştır.

3.2.1. Konya-Karaman Hakkında Genel Bilgiler

Konya ilinin ekonomisi tarıma ve özellikle buğday tarımına dayanır. Türkiye'nin buğday ambarı sayılır. Faal nüfusun % 75'i tarım, hayvancılık, balıkçılık, avcılık ve ormancılıkla uğraşır. Yıllık safi gelirinin % 40'ı tarımdan elde edilir. Konya il topraklarının % 90'dan fazlası tarıma elverişlidir. Ekili alanların en büyük kısmı tahıla tahsis edilmiştir. Başlıca tarım ürünleri buğday, şekerpancarı, ayçiçeği, patates, soğan ve haşhaştır.



Şekil 3.8. Konya'dan bir görünüm

Konya Ovası, Tuz Gölü kenarı hariç, alüvyonlu topraklardır. Bu ise ziraat için en müsait topraklardır. Konya Ovası sulanabildiği takdirde Macaristan Ovalarından daha verimli olabilir. Bunu sağlamak için Sultan İkinci Abdülhamid Han 1907'de 80,000 Osmanlı altını karşılığı Çumra Ovasının sulanmasını Almanlara ihale etmişti (MEVKA, 2011).

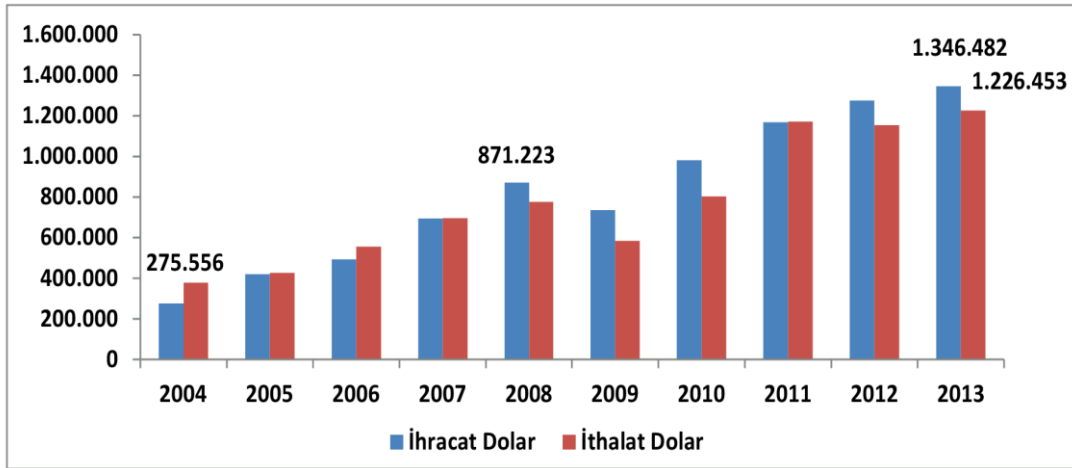
Hayvancılıkta ise geniş çayır ve meralara sahip olan Konya ilinde hayvancılığın önemi büyüktür. Koyun, kıl keçisi, tiftik keçisi ve sığır beslenir. Arıcılık gelişmiştir.

Konya madenler bakımından da zengin sayılır. Türkiye'nin en zengin boksit yatakları Seydişehir yakınındadır. Tuz üretiminde Konya önde gelir. Ayrıca cıva, manyezit, linyit ve barit de önemli madenlerdendir.

Konya sanayisi günümüzde birçok sektörde üretim yaparak, tarihsel olarak kullanılan “tahıl ambarı” kimliğinin yanına “sanayi şehri” kimliğini de eklemiştir. 130 ülkeye ihracat yapan Konya, sanayiden tarıma, ulaşımdan turizme kadar birçok alanda ülkemizin önde gelen şehirlerinden birisidir. Konya sanayisi, yapısı itibarıyla diğer ülke illeri sanayilerinden farklı olarak aynı anda birçok alanda faaliyet gösteren sektörleri içerisinde barındırmaktadır. Konya'daki gelişmiş sektörlerin başında, otomotiv yan sanayi ve makine sanayi gelmektedir. Ziraat alet makineleri imalat

sanayi, döküm sanayi, plastik boya ve kimya sanayi, inşaat malzemeleri sanayi, kâğıt ve ambalaj sanayi, gıda ve ayakkabıcılık sanayi ilimizin diğer gelişmiş sektörleridir(MEVKA, 2011).

Konya kara, hava ve demiryolu ulaşımı bakımından zengindir. Bilhassa karayolu bakımından 7 yöne uzanan karayolları ile Anadolu'nun her köşesine ve ilçelerine bağlanır. Konya Türkiye'nin en uzun karayolu ağına sahiptir. Devlet yolları 1,652 km, il yolları 1,500 km olup, toplam 3,152 km'dir. Demiryolu, Konya ve ilçe merkezinden geçer. Demiryolu hattı Afyonkarahisar-Akşehir- Ilgın-Sarayönü-Konya-Çumra-Karaman-Ereğli güzergâhını takip ederek Ulukışla yakınında Konya topraklarından çıkar. Kuzeyde ise Ankara Eskişehir ile demiryolu bağlantısı vardır.



Şekil 3.9. TÜİK Konya ihracat ve ithalat rakamları

Ülkemizin önemli üretim üslerinden birisi olan Konya ithalat ve ihracat rakamları ile de ön plana çıkmaktadır. Canlı bir ticari yaşamın söz konusu olduğu Konya'da ekonomik yük ve yolcu taşımacılığının yani demiryolunun önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Karaman ilinin tarih sayfalarında kuruluş tarihi tam bilinmese de yapılan bazı arkeolojik kazılar sonucu önemli bir yerleşim merkezi olduğuna dair birçok belgeler elde edilmiştir. Karaman ve çevresinin M.Ö. 8000 yılları arasında yerleşik iskâna geçtiği bu belgeler neticesinde elde edilmiştir. Geçmiş oldukça eskiye dayanan bu il, Hititler zamanında bir askeri ve ticaret merkezi olmuş daha sonra Frigya ve Lidyalıların egemenliğine geçmiştir. Klasik Devirlerde Lykaonia Bölgesi sınırları

içerisinde yer alan Karaman'ın adının Larande olduğu bilinmektedir. Larande M.Ö. 322 yıllarında Hellenistik Devirde Büyük İskender'in haleflerinden Perdikkas ve Filippos'un talan ve tahribatına uğramıştır. Bundan sonra Antigon'un ve daha sonra Selevkos'un eline geçen Larande M.Ö. I. Yüzyıla kadar Anadolu'daki Hellenistik krallıkların hâkimiyetinde kalmıştır. Larande (Eski adıyla Karaman)bu devirde de Lykaonia Birliğine bağlı önemli bir ticaret merkezidir (MEVKA, 2011).

Karaman'da tipik bir kara iklimi hüküm sürer. Kışları soğuk ve sert, yazları sıcak ve kurak geçer. Yüksek yaylalarda dağlık kesimlerde kara iklimi hüküm sürer. Göksu Çayının geçtiği düzlüklerde Akdeniz ikliminin özellikleri görülür. Sıcaklık kış aylarında -17°C 'ye kadar düşer. Yaz aylarında ortalama sıcaklık 30°C 'dir. Senelik yağış ortalaması 300-450 mm arasında değişir. İl toprakları, bozkır alanı içinde kaldığından bölgeye has bitki örtüsü step bitkileridir. Dağlık bölgelerde ağaç ve ağaççıklardan meydana gelen ormanlar vardır. Ormanlar meşe, ardıç, karaçam, kızılçam, dişbudak ve akasya ağaçları ile kaplıdır.

Bereketli topraklara sahip Karaman'da sanayi, daha çok tarıma dayalı olarak gelişmiştir. İmalat-gıda sanayisinin alt grubu olan bisküvi ve bulgur sanayisinde Karaman, ülke üretiminde önemli bir yer kaplar. Türkiye bisküvi üretiminin yaklaşık üçte biri, bulgur üretiminin ise %20'si Karaman'dan karşılanmaktadır.

Topraklarının %30'u tarım arazisi olan Karaman'da sanayiye destekleyen buğday, arpa, mısır, ayçiçeği, şekerpancarı gibi ürünler yoğun olarak üretiliyor.

Karaman'da gıda sektörüyle doğrudan ilgili olan yumurta ve süt üretimi de yaygın olarak sürdürülmektedir.

4. Bölge teşviklerinden yararlanan ucuz arsa olanağı sağlayan Karaman Organize Sanayi Bölgesinde gıda, makine, ambalaj ve kâğıt, maden ve toprak, soğuk hava gibi sektörlerde faaliyet gösteren birçok firmalar vardır.

Bir yatırım alanı olarak Karaman, hidroelektrik, güneş ve rüzgâr enerjisi açısından da büyük bir potansiyele sahiptir. Karaman yenilenebilir enerji kaynakları arasında en popüler olan güneş enerjisi açısından da yatırımlara açık konumdadır. Türkiye'nin güneş enerjisi radyasyon değeri en yüksek illeri arasında ikinci sırada yer alan Karaman, rüzgâr enerji santrali kurulabilecek rüzgar potansiyeline de sahiptir. Ayrıca Karaman, 59 kilometrekare alan üzerine kurulan Ermenek Barajı'nın 4.5 milyar metreküp su tutma kapasitesi ile Türkiye'nin 4. büyük barajıdır. 210 metre

yükseklikte inşa edilen baraj, gövde yüksekliği bakımından ise Türkiye'nin ikinci büyük barajıdır.

Karaman sadece bir tarım ve sanayi kenti değil. Zengin tarihi dokusuyla aynı zamanda bir turizm kentidir. Bu da Karaman için demiryolu ağını daha da önemli kılmaktadır.



Şekil 3.10. Ülkemizin önemli üretim merkezlerinden Karaman

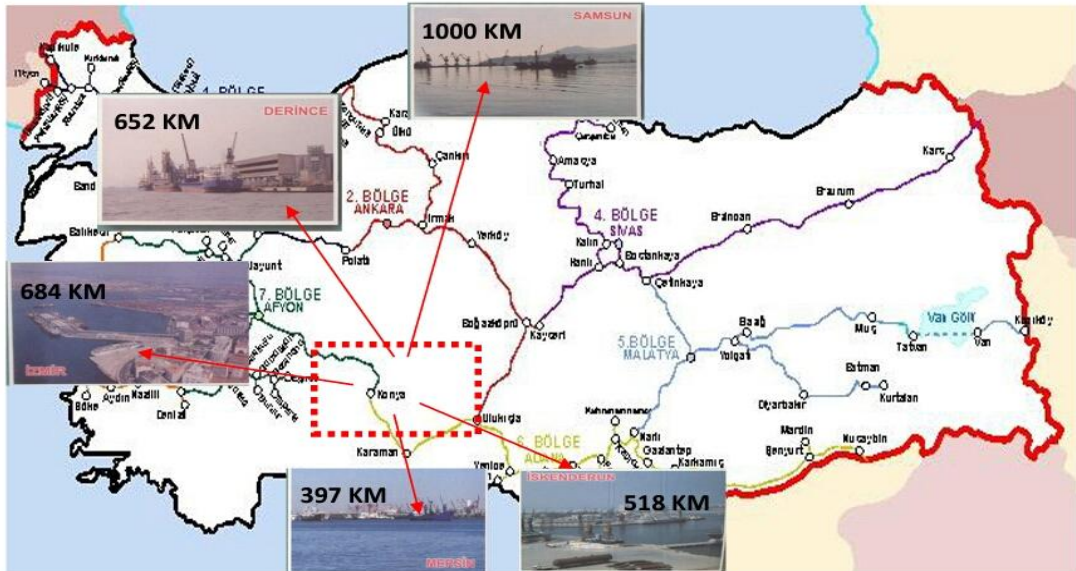
Konya ve Karaman'ın ülkemizdeki önemli üretim merkezlerinden olması bu şehirlerin diğer şehirlerle olan bağının daha güçlü olmasını gerektirmektedir. Yapımına başlanan hızlı tren hatları ve yük taşımacılığı için kullanılacak hatlar ayrıca lojistik merkezler iki şehirdeki üretim kapasitesinin artmasına üretilen ürünlerin ülkemize ve dünyaya daha düşük maliyetlerle ulaşmasına ülke ihracatına katma değer sağlamasına fayda sağlayacaktır. Ayrıca bu şehirlerdeki işsizliği azaltacak istihdamı arttıracak önemli bir projedir. Bunların yanı sıra İç Anadolu Bölgesi'nin Akdeniz'e açılan kapısı niteliğinde bir projedir. Civar şehirler için de hem ticari yaşamın hem turizmin canlanmasına ciddi katkılar sağlayabilecek bir projedir.

Taşıma Payları Ton-Km (Yurtiçi Yük)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	80.63	60
Demiryolu	4.76	15
Havayolu	0.44	1
Denizyolu	2.66	10
Taşıma Payları Yolcu-Km (Yurtiçi Yolcu)	Mevcut Durum (%)	2023 Sonu Hedefi (%)
Karayolu	89.59	72
Demiryolu	2.22	10
Havayolu	7.82	14
Denizyolu	0.37	4

Şekil 3.11. Türkiye Taşıma Payları Açısından Mevcut Durum ve 2023 Hedefi

Şekil 3.11.'de ülkemizdeki yük ve yolcu taşıma oranları verilmiştir (UBAK, 2014). 2023 Hedefleri kapsamında karayolu yük ve yolcu taşımacılığındaki yoğunluğun düşmesi havayolu-demiryolu-denizyolu trafiğinin ise yükseltilmesi planlanmaktadır.

Konya'nın gerçek bir yatırım üssü haline gelebilmesi, dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının gerçekleştirildiği denizyoluna hızlı ve düşük maliyetli bağlantı sağlanmasıyla mümkün olabilecektir.



Şekil 3.12. Konya'nın limanlara olan mesafesi

Konya, demiryolu ulaşımında iki bölge müdürlüğünün kapsamı içerisindedir. TCDD 6. Bölge (Adana) ve 7. Bölge (Afyon) Müdürlüklerinin son verilerine göre, Konya merkezin de içinde bulunduğu 6. Bölge Müdürlüğü verilerinde ilimizden demiryolu kullanılarak yapılan yük taşımacılığında geçtiğimiz yıllarda %44.9'luk bir artış gerçekleşmiştir. Akşehir, Ilgın, Sarayönü gibi Konya'nın ilçelerini kapsayan 7. Bölge Müdürlüğü verilerine baktığımızda ise, demiryolu kullanılarak yapılan yük taşımacılığında %78'lik bir azalma görülmektedir. Mevcut taşıma kapasitesinin en iyi şekilde kullanılarak daha hızlı ve etkin bir taşımacılık yapılması amacıyla 2004 yılı başından itibaren yük taşımacılığında blok tren işletmeciliğine geçilmiştir. Blok tren işletmeciliğine geçilmesi ile taşınan yük miktarında artış sağlanmış, kaynaklar daha etkin kullanılmış, taşıma süreleri kısaltılarak müşteri memnuniyeti artırılmıştır. Konya bağlantılı olarak blok sefer düzenlenen iki adet rota bulunmaktadır. Bunlardan ilki Kayseri-Niğde üzerinden çıkan ve Konya'da son bulan seferdir. Bu seferde demir cevheri taşınmaktadır olup tek seferin net yük miktarı 550 tondur. Konya-Horozluhan'dan çıkıp Nusaybin'de son bulan diğer bir hat ise daha çok ihraç mallarına yönelik olup net 550 tonluk bir kapasiteye sahiptir. Konya'da gelen ve giden yük miktarlarına yıllar itibariyle bakıldığında yük miktarlarının değişkenlik gösterdiği görülmektedir. Konya'da boşalan yük miktarına bakıldığında 2009 yılından itibaren sürekli olarak düşüş gösterdiği görülmektedir. 2009 yılında 681 bin ton olan gelen yük miktarı 2012 yılında 251 bin tona gerilemiştir. Konya'dan yüklenen yük miktarına bakıldığında ise 2010 yılında düşüş göstermesine karşılık tekrar bir artış eğilimine girmiştir. 2009 yılında 350 bin tonluk yük yüklenirken bu rakam 2010 yılında 209 bin tona düşmüştür. Ancak tekrar yükselişe geçerek 2012 yılında 431 bin tona yükselmiştir. Konya-Mersin Demiryolunun bağlı olduğu 6. Bölge Müdürlüğü verilerine göre, 2011 yılında Konya'dan 19,315 ton ihraç kayıtlı mal taşınırken, 2012 yılında bu rakamda düşüş yaşanmış ve 11.144 ton olarak gerçekleşmiştir. Gümrüğü yapılmış ihracat mallarının iç destinasyonlardaki taşımalarda tren vagon fiyat uygulaması, Konya gibi iç bölgelerin ihracat olanaklarını sınırlandırmaktadır. Hâlbuki Mersin'in Konya'ya ve Kayseri'ye aynı mesafede olmasına karşılık Kayserili sanayiciler demiryolu taşımacılığında ihracat teşviklerinden yararlanabilmektedir. Diğer yandan Konya'nın demiryolu üzerinden ihracat yaptığı başlıca ülkeler Irak, İran ve Suriye'dir. (KTO, 2013)

6.BÖLGE			7. BÖLGE		TOPLAM	
Yıl	Giden	Gelen	Giden	Gelen	Giden	Gelen
2008	89,830	524,270	84,052	60,628	173,882	584,898
2009	108,855	487,795	242,048	193,531	350,903	681,326
2010	157,705	393,720	51,730	121,311	209,435	515,031
2011	118,475	349,560	125,631	13,704	244,106	363,264
2012	83,796	151,475	347,310	100,118	431,106	251,593

Şekil 3.13. Konya’da taşınan yük miktarı (ton)

3.2.2. Konya-Karaman Ulaştırma Bilgileri

Modern ekonomilerin dayandığı temel unsurlardan biri, insan ve eşyanın amacına uygun olarak taşınabilmesidir. Hareketlilik yaşam kalitesinin temel etkeni olduğundan, büyüyen nüfus ve ekonomi sonucunda ortaya çıkan yeni hareketlilik ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için daha etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulması zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Ulaştırma sektörü, karayolları, demiryolları, havayolları, denizyolları ve bilgi-iletişim altyapısı ile ülke ekonomisinin en temel unsurlarından biridir. Ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkileri açısından, ülkelerin ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir. Yaşantımızda bu denli önemli bir yer tutan ulaştırma sektöründe, bilim ve teknolojinin gelişimi sayesinde, bu gereksinimler ve istekler doğrultusunda ulaştırma sistemleri oluşmakta, yenilenmekte, farklı taşıma türleri bütünleşerek varlığını sürdürmektedir. Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır.

Türkiye’de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı

olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur. Konya-Karaman Bölgesi ülkenin coğrafi olarak kalbi kabul edilebilecek bir konumda ve 3 tarafı denizlerle çevrili ülkemizin deniz kıyısı olmayan orta bölgesinde yer almaktadır. Bölge içerisinde üretilen buğday ürünlerinin ağırlıklı olarak Konya ve Karaman il merkezlerine taşındığı ve buradaki değirmenlerde una dönüştükten sonra bölge içine ve bölge dışına karayolu ile taşındığı görülmektedir. Aynı olay diğer tarıma dayalı sanayi kolu olan yem içinde geçerli bulunmaktadır. Bölgede üretilen şekerpancarı bölge içinde Konya merkez, Ilgın, Ereğli ve Çumra şeker fabrikalarında ürüne çevrilmekte ve bölge içi ve ülke geneline taşınmaktadır. Bölgenin Çeltik gibi bazı uç ilçelerinde üretilen şekerpancarı ve buğday ürünleri ise Afyon ve Eskişehir gibi illere satılmaktadır. Bölgede yer alan 2 adet makarna fabrikası da bölgede üretilen durum buğdayından ürettiği makarnanın yurtiçi ve yurtdışına satışını gerçekleştirmektedir. Bölgede 2010 yılı itibari ile üretilen buğday miktarı 1,647,591 ton ve şekerpancarı miktarı ise 5,511,508 tondur. Bu rakamlar sadece bölge içi taşınan hammadde büyüklüğünün dahi çok önemli boyutlarda olduğunu göstermesi bakımından önem arz etmektedir. Yüksek lojistik maliyetlerinden dolayı un, yem ve makarna ürünlerinin uluslararası rekabetçilik düzeyleri düşük kalmaktadır. Aynı durum diğer imalat sanayi ürünleri içinde söz konusu olmaktadır. Bölge, lojistik maliyetlerinden dolayı özellikle Marmara bölgesi gibi deniz yolunu direk olarak kullanan bölgeler ile lojistik anlamda rekabet edememektedir. Ülke içerisinde olan bu durum uluslararası pazarlarda kendisini daha fazla hissettirmektedir(MEVKA, 2011).



Şekil 3.14. Bölge ulaşım bilgileri

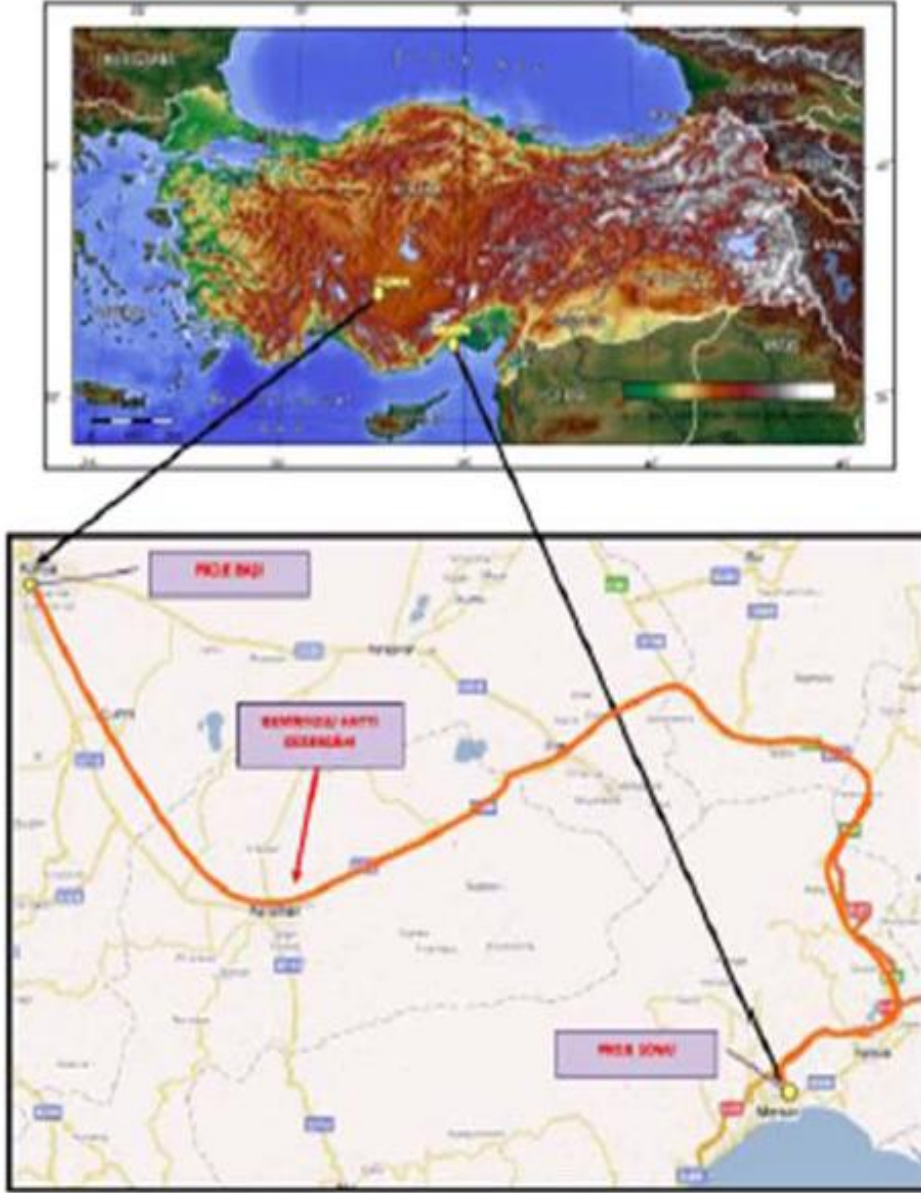
Bölge bütün komşu illere karayolu ulaşımı ile bağlıdır. Ayrıca Konya'dan Karaman (Adana ve Mersin) ve Afyon'a (Eskişehir üzeri İstanbul) demiryolu ile yolcu taşımacılığı varken Ankara'ya yüksek hızlı tren ulaşımı bulunmaktadır. Karaman'dan Konya yüksek hızlı trene raybüs ile ulaşım bağlantısı verilmektedir. Ayrıca Karaman'dan da Konya üzeri ve direk (Adana-Mersin) tren ulaşımı mümkündür. Bölge insanının yurtdışı uçuşları İstanbul bağlantılı olarak ya da Ankara üzerinden gerçekleştirilebilmektedir. Ayrıca İzmir, Gaziantep ve Trabzon gibi şehirlere de direk uçuş bulunmamakta, karayolu ulaşımı zorunlu olarak kullanılmaktadır. Özellikle yurtdışından gelen işadamları ve turistlerin bölgeye zor ulaşımdan kaynaklı tercihlerini başka yerlerden yana kullandıkları görülmektedir.

Bölgeye gelen turist sayısının artırılması bölge turizminin diğer bölgelerle entegre edilmesinden geçmektedir. Dolayısıyla ulaştırma yatırımları hem yurtiçi hem de yurtdışı turizm potansiyelinin kullanılabilmesi için zorunludur. Bölgenin çevre iller ile olan ve kent içi ulaşımının kolaylaştırılması ise özellikle Konya ve Karaman merkezin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesini yükseltecektir. Bu durum bölgenin zayıf olan altyapı ve erişebilirliğini güçlendirecektir. Bu durum ise bölge ekonomisinin rekabetçi bir yapı kazanmasına ve büyümesine olumlu katkı sağlayacaktır.

3.2.3. Hızlı Tren Projesi

Bütün gelişmiş ülkelerde demiryolu ekonomik ve sosyal hayatın içerisinde. Demiryolu taşımacılığı güvenli, ekonomik ve çevre dostu bir taşıma türü olması sebebiyle kamu ulaştırma politikalarında daima önemli bir pay edinmiştir. Avrupa, Rusya, Çin ve ABD coğrafyasında son derece yoğun kullanılan bu taşıma türü ülkemizde dünya ortalamaların son derece altındadır. Türkiye’de uzun yıllardır ihmal edilen demiryolu taşımacılığı son yirmi yılda gündeme gelmiştir. Lojistik sektörü demiryolunu daha fazla kullanmak istemekle birlikte mevzuat ve altyapı sorunları şirketlerin elini kolunu bağlamaktadır. Avrupa yönüne yapılan karayolu taşımalarında karşılaşılan kota, vize gibi sıkıntıların bir ölçüde azaltılmasında alternatif olarak denizyolu ve demiryolu entegrasyonu sağlanmalıdır. Bununla birlikte Karadeniz’e kıyısı bulunan tüm ülkelerde demiryolu kullanımı son derece gelişmiştir. Ayrıca tarihi İpek Yolu ticaretini canlandırma hedefi içerisinde Orta Asya ve Ortadoğu ülkeleri ile gerçekleştirilen uzun mesafe taşımalarında da demiryolundan üst düzeyde yararlanılması gerekmektedir. Sektörün gündeminde demiryolu yasasının çıkması ile birlikte altyapı ve üst yapının bir birinden ayrılması, serbest rekabetin başlaması ve özel tren işletmeciliği gibi gelişmeler bulunmaktadır. Bugünün Türkiye’inde demiryolu taşımacılığında giderilmesi gereken en önemli eksiklikler; elektrifikasyon, sinyalizasyon, çeken ve çekilen araçların nitelik ve niceliği, uluslararası mevzuat ile uyumlaştırma, yoğun hatların dünya standartlarına getirilmesi gerekmektedir (MEVKA, 2011).

Ankara-Konya, Eskişehir ve İstanbul’la devam eden Hızlı ve Yüksek Hızlı Tren projelerinin güney aksının ilk etabını oluşturan Konya-Karaman hızlı tren hattı Adana’ya, Mersin’e, Osmaniye’ye, Gaziantep’e, Mardin’e kadar uzanacak hızlı tren ağının ilk halkasıdır. Konya-Karaman ve yatırım programındaki diğer hatların tamamlanmasıyla İstanbul’dan Kahramanmaraş’a kadar hızlı demiryolu bağlantısını sağlanmış olacaktır.



Şekil 3.15. Konya-Mersin demiryolu hattı

Mevcut Konya-Karaman demiryolu hattında tek hat ile saatte maksimum 120 km hıza uygun altyapı imkânı ve 65 adet hemzemin geçit bulunuyordu. Gerek hemzemin geçitlerin yoğunluğu gerekse de hattın altyapısının zayıf olması, mevcut demiryolunda travers ve rayların hızlı tren için uygun olmayan eski sistem malzemelerden oluşması ve bağlantı sisteminin (K tipi bağlantı) de yüksek hıza elverişsiz olması seyahat süresinin uzamasına neden olmaktadır.



Şekil 3.16. K tipi travers ray bağlantısı

Ankara – Konya YHT bağlantılı olarak Ankara-Adana arasında hızlı tren işletmeciliğine geçilmesi amacıyla Konya-Karaman-Ulukışla-Adana arasındaki mevcut demiryolunun 200 km/saat hıza uygun çift hatlı hale getirilmesi projesidir. Konya-Karaman-Ulukışla-Yenice-Adana hızlı tren projesinin ilk etabı olan ve halen yolcu trenleri için maksimum 120 km/saat, yük trenleri için 65 km/saat olan hızların uygulandığı 102 km’lik Konya – Karaman arasının 200 km/saat hıza uygun, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi için projeler hazırlanmıştır. 200 km hızın uygulanacağı mevcut güzergâh üzerinde bulunan 73 adet hemzemin geçit, 13 adet altgeçit ve 23 adet üstgeçit 71 adet menfez ve 1 adet köprü yapılmak suretiyle kaldırılacak ve güzergâhın tamamının ihata ile çevrilmesi planlanmaktadır. İkinci hat yapım çalışmaları sırasında tren trafiğinin kesintiye uğratılmaması için tren trafiğinin mevcut hattan sağlanması, yeni hat tamamlandıktan sonra ise tren trafiğinin yeni hat üzerine alınarak mevcut hattın altyapı ve üstyapısının yenilenmesi hedeflenmektedir.. Böylece, mevcut hattın hız kapasitesi de 200 km/saate çıkarılmış olacaktır.

Altyapı ve üstyapı işleri yapım ihalesi 11/03/2013 tarihinde yapılmıştır. Sözleşmesi 09/01/2014 tarihinde imzalanmıştır. Konya- Karaman-Ulukışla-Yenice-Adana Hızlı Tren Projesi’nin ilk etabı olan Konya-Karaman kesiminin temeli, 12 Mart 2014 tarihinde atıldı Yapım bedeli 235 milyon TL’dir. Sinyal ve elektrifikasyon

işleri Karaman-Ulukışla-Yenice projesinin kapsamında yapılacaktır. Yer teslimi yapılmış olup çalışmalara Karaman'dan başlanılmıştır. 30 kilometrelik kesimin kazı ve dolgusu tamamlanmak üzeredir. Üst geçit çalışmalarına devam edilmekte olup, ray ve üst yapı bağlantıları için malzeme alımı yapılmaya başlanmıştır. Konya-Karaman 2. Hat yapımının tamamlanması ile Konya-Karaman arasında mevcut durumda DMU setleri ile 1 saat 13 dakika olan seyahat süresi 40 dakikaya düşmektedir. Ankara-Karaman arası ise 2 saat 10 dakika olarak, Konya- Karaman arasındaki hızlı tren hattı ve ardından da Konya- İstanbul arasındaki Yüksek hızlı tren hattının devreye girmesiyle Karaman- İstanbul arasının 4 saate inmesi planlanmaktadır. Demiryolları şehirleri, merkezleri, kültürleri birbirine yaklaştırır. Konya – Karaman hızlı tren projesi de Karaman'ı sadece Konya, Ankara, Eskişehir, Bilecik, Sakarya, İstanbul ile değil Bursa ve Manisa ile de yaklaştırma projesidir. Tamamının 40 ayda tamamlanması planlanan projenin, ilk 16 aylık döneminde yeni yapılacak olan hattın hizmete açılması planlanıyor. Adana-Mersin arasında hizmet veren çift hatlı demiryolu ise 4 hatta çıkartılacak. İhalesi yapılan projenin inşaatına bir yıl içerisinde başlanması planlanmaktadır.(TCDD, 2014).



Şekil 3.17.Hızlı tren güzergâhı

Konya- Karaman hızlı tren hattı Adana ve Mersin'e kadar uzanmaktadır bu güzergâh daha çok sanayicilerin kullandığı bir güzergâhtır. Sanayicilerin ürünlerini Mersin limanına rahatlıkla ulaştırabilmesini de sağlayacak olan bu proje de sanayicilerin rekabet gücünün artması ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi, Konya-Karaman-Mersin hattının Türkiye'nin önemli bir ticaret merkezi olması beklenmektedir. Yapımı devam eden Karaman Lojistik Merkezi'nin de Karaman sanayisinin gelişimi için oldukça önemlidir.

Lojistik Merkezin Karaman'ın Mersin Liman'ı üzerinden uluslararası pazarlara demiryolu kombine taşıması ile açılmasına imkân sağlayacaktır. Karaman ve çevresindeki potansiyel yükün demiryoluyla taşınabilmesi, Karaman Organize Sanayi Bölgesi içerisine demiryolu erişimi sağlaması planlanmaktadır. Karaman Organize Sanayi Bölgesi Yük Terminali oluşturulma proje hazırlama çalışmaları halen devam etmektedir.. Bu projeyle de, Karaman Organize Sanayi Bölgesi Yük Terminali içerisine giriş için Karaman-Sudurağı arasına tren teşkili ve manevra için 4 yollu yeni bir ayrılma istasyonu yapılması yeni oluşturulacak istasyondan bölge içerisine 4 bin 200 metre uzunluğunda iltisak hattı yapılması hedeflenmektedir. Organize Sanayi Bölgesi içerisinde yükleme-boşaltma, manevra, konteynır stok alanı ve gümrük faaliyetleri için 250 dönüm arazi üzerinde Yük Terminali oluşturularak hem rekabet gücü hem de daha fazla üretimle ihracata katkısı sağlanacak ekonomik hayat canlanacaktır.



Şekil 3.18. Karaman Tren Garı

Ayrıca Ankara-Konya Organize Sanayi Bölgelerini en kısa mesafeden Taşucu limanına bağlamak, İstanbul-Ankara yaş meyve ve sebze ihtiyacını karşılama, Kıbrıs-Silifke-Erdemli turizm hattı olması hedefler arasındadır.

Güzergâhtaki hızların artması, seyahat sürelerinin kısalması ile Kayseri üzerinden yapılan Ankara-Adana arasındaki yolcu taşımacılığı YHT bağlantı olarak Ankara-Konya-Karaman-Ulukışla üzerinden daha kısa sürede sağlanırken, İstanbul-Eskişehir-Afyonkarahisar-Konya-Adana-Mersin arasındaki yük ve yolcu taşımacılığında önemli artış sağlanacaktır. Konya – Karaman hızlı tren hattı Konya-Manavgat-Antalya hattı ile desteklendiği takdirde daha da önem kazanacaktır.

Yapılacak olan hızlı tren yatırımlarının sosyal, kültürel, ekonomik faydaları zamanla artarak ortaya çıkacaktır. Yatırımın çevre etkisi düşünüldüğünde sektörde kullanımı zaruri olan yakıtın elde edilmesi ise doğrudan ya da dolaylı olarak herkesi ilgilendirir. Otomobil, otobüs, kamyon, uçak gibi taşımacılıkta kullanılan araçların fosil yakıtları kullanması bütün çevreyi etkiler. Örnek olarak 2001’de ABD’de toplam yer değiştirmenin % 89’u otomobille,% 8’i yaya olarak % 2’si kamusal ulaşım araçlarıyla % 1’i bisikletle gerçekleştirilmiştir (MEVKA, 2012). Hızlı tren ulaştırmada bir model olarak kullanılmasından sonra diğer ulaşım araçlarının

çıkardığı zararlı gazların toplam salınımı azalır. Diğer ulaşım araçlarından ayrılan yolcuların (havayolu, karayolu, v.b.) sebep olacağı muhtemel seferler yapılmayacağından dolayı toplam salınım azalacaktır. Ayrıca yine diğer ulaşım modlarındaki seyrekleşmeden dolayı olabilecek kazaların önüne geçilmesi bir yandan çevresel olumsuzlukları azaltabilecekken diğer yandan da ekonomik servetin yok olmasını önleyecektir. Buna rağmen hızlı tren inşaatının yapılması çevresel anlamda arazi işgali, gürültü, görsel bozukluğuna neden olmasıyla hava kirliliğine, elektrik enerjisi kullanmasına rağmen küresel ısınmaya katkı sağlaması nedeniyle de farklı etkileri bulunur.

210 kişi ile yapılan bir anket çalışmasında Konya-Karaman hattının Mersin'e kadar ulaştırılmasının gerekip gerekmediği sorulduğunda %96.8'i ulaştırılması gerektiğini, %86.3'ü hızlı tren hattının Konya ve Karaman'ın soysa-ekonomik yapısına ciddi katkılar sağlayacağı belirtilmiştir. Bu kişilerin genel özelliklerine bakıldığında %24.7 sinin iş gezisi için hızlı treni kullandığını, %23.7 sinin turistik amaçlı olarak kullandığı görülmüştür. Yine %89.5'inin ayda beş kez ve altında seyahat ettiği ve %79.1'inin zamandan tasarruf sağladığı için hızlı treni seçtiği belirtilmiştir (MEVKA, 2012). Anket çalışmasında da görüldüğü üzere ticaret ve zamandan tasarruf amacıyla yapılacak olan ve Mersin Limanına kadar gidecek olan bir hızlı tren hattı Konya-Karaman hattı için önem arz etmektedir. Tek başına yapılacak olan hızlı tren yolcu taşımacılığı ise ölü bir yatırım olarak gözükmektedir.

3.2.4. Hızlı Tren Projeleri İle Birlikte Yapılması Planlanan Lojistik Köyler

Lojistik köy, hem ulusal hem de uluslar arası geçişlerde taşımacılık, dağıtım, depolama, konsolidasyon, ayrıştırma, gümrükleme, ihracat, ithalat ve transit işlemler, alt yapı hizmetleri, sigorta ve bankacılık, danışmanlık ve üretim gibi birçok bütünleşmiş lojistik faaliyetin ticari temele dayandırılarak belirli bir alanda çeşitli işletmenler tarafından yerine getirildiği özel merkezlerdir. Lojistik köy, yükle ilgili hareketlerin yani bir anlamda yük dağıtım demetlerinin ana plan kapsamında belirlenen bir amaç için tesis edilen belirli bir alanda toplanmasıdır(Raçlı, 2010).

Genelde lojistik köyleri, büyük ve önemli üretim merkezlerine (sanayi bölgeleri, iş merkezleri vs.) şehirlere ve demiryolu, karayolu hatlarına ve mümkünse limanlara yakın, ancak şehir trafiğini doğrudan etkilemeyecek noktalarda kurulmaktadır. Ayrıca ölçek ekonomisi sayesinde aynı olanakları, donanımları ve aktarma terminalini kullanan birbirinden bağımsız olan kullanıcılar, lojistik köyün gelişmesini sağlayarak kendi yük akışlarını yönetmede üstünlük sağlarlar. Bu durum dönüş yükü için taşıma maliyetlerini azaltır(Raçlı,2010).

Lojistik köy, iyi planlanmış ve iyi yönetilen, yük taşımalarıyla ilgili tüm etkinliklerin, bu amaçla inşa edilmiş ortak bir alan içerisinde kümelenmesidir. Bu köylerde nakliye ve lojistikle ilgili etkinlikleri gerçekleştiren işletmeciler, burada inşa edilmiş olan binaların sahibi ya da kiracıları olabilmektedir. (antrepolar, dökme yük merkezleri, depolama alanları, bürolar, araç parkları vb.). Ayrıca, serbest rekabet kuralları doğrultusunda bir lojistik köyün, her işletmenin ilgili tüm etkinliklerle uğraşabilmesine olanak sağlaması ve bu işlemlerin gerçekleştirilmesi için gereken tüm kamusal tesislerle donatılmış olması öngörülmektedir. Mümkünse, bu köylerin, kullanıcıları için gerekli personel ve donanım gibi kamu hizmetlerini de vermesi gerekmektedir(Raçlı, 2010).

Lojistik köyler, lojistik hizmetlerin bir noktada toplanmış olmasından dolayı hız ve maliyet açısından önemli avantajlar sağlamaktadır. Lojistik köylerin hayata geçirilmesiyle bulundukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkı sağlayarak bölgedeki ticari şirketlerin rekabet gücünü artırarak kombine taşımacılığın gelişmesine katkı sağlayacaktır(Raçlı, 2010).

Türkiye’de lojistik sektöründeki gelişmelerin yetersizliğinden dolayı limanlar gerçek birer lojistik üs olmaktan uzaktırlar. Bunun yanında bu limanlarda yapılan lojistik çalışmalar lojistik köylerin alt yapısını kurma amaçlı olup ileride beklenen düzeye ulaştığında bu limanlar ayrı birer üs olma durumuna geçeceklerdir. Bu bağlamda İstanbul, İzmir ve Mersin deniz ve hava limanları incelendiğinde hepsi birer uluslararası liman özelliğine sahip olmasına rağmen verdikleri hizmetlerden dolayı bu merkezlerin çok gerilerde kaldıkları bölgesel ve hatta yerel ölçekte faaliyet gösterdikleri söylenebilir. Bu limanlardan yurtiçi ve yurtdışı taşımaların yanında bölge ülkelerine verilen hizmetlerin oldukça dar boyutta gerçekleştiği ve belirli ürün gruplarında sıkışıp kaldığı bilinmektedir(Raçlı, 2010).

Lojistik köyleri, lojistik ve taşımacılık şirketleri ile ilgili resmi kurumların içinde yer aldığı, her türlü ulaştırma türüne etkin bağlantıları olan, depolama, bakım-onarım, yükleme, boşaltma, tartı, yükleri bölme, birleştirme, paketleme v.b. faaliyetlerini gerçekleştirme imkânları olan ve taşıma türleri arasında düşük maliyetli, hızlı, güvenli aktarma alan ve donanımlarına sahip bölgelerdir. Lojistik köylerde farklı taşıma türlerinin (demiryolu, karayolu, liman, havaalanları) bir arada bulunduğu bölgelerde kurulması önemlidir. Farklı taşıma türlerini kullanarak malı bir noktadan diğer bir noktaya taşıyacak olan tüm taşıma operatörleri için lojistik köyün konumu, anahtar bir etkidir. Lojistik köyler, taşıma bağlantıları arasındaki akışı sağlamalı ve tüm taşıma türlerini koordine etmelidir. Böylece lojistik köylerin küresel ve bölgesel pazarlara erişebilmesi daha kolay olacaktır. Lojistik köylerde tek bir merkezden yönetilmesi, şehir merkezlerinin yakınında kurulması, alt yapı sistemlerinin çok iyi şekilde dizayn edilmesi (açık ve kapalı stok alanları), lojistik faaliyetlerdeki tüm yardımcı hizmetleri içinde barındırması, karayolu, demiryolu v.b bağlantılarına yani çok yönlü taşıma türlerine yer vermesi gibi yapısal özellikleri bulunmaktadır.

Lojistik köylerin sahip olması gereken en temel özellikleri arasında; birden fazla taşıma türünün kullanılmasına olanak sağlaması, dağıtımın tek merkezden yapılması, akıllı depolama sistemlerinin olması, katma değerli üretim ya da işletmelerin varlığı, gümrük işlemleri gibi özellikler sayılabilir. Fiziksel özellikleri arasında ise; lojistik köylerinin az 250 hektar yüzölçümü olması, bir metropolün içinde ya da yakınında olması, karayoluyla ulaşım imkânı, demir yolu bağlantılarına sahip olması, çok modlu taşıma tesislerine, limanlara, iç su yollarına ve havaalanlarına yakınlığıyla doğrudan erişim imkânı, planlı imar, modern ofisler ve binalar ile gelişmiş iletişim ve bilgi teknolojisi altyapısı sayılabilir. Ancak bir lojistik köyde köyün ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılayabilecek en önemli alt yapı sistemleri depolar ve çok modlu terminallerdir. Lojistik köylerde; araç tamir, kiralama hizmetleri, otel motel, tır parkı, sürücüler için dinlenme tesisleri, eğitim tesisleri, iş bulma kurumu, sigorta, haberleşme (ISP, web hizmetleri, GPS) gibi ilave destek hizmetleri de yer alır(Tanyaş M ve ark. 2012).

Lojistik merkez kurulumuyla birlikte, sağlanacak potansiyel faydalar şöyledir:

- Ürün trafik akışının optimize etmesi,
- Kombine taşımacılığı teşvik etmesi ve kullanımını arttırması,
- Konteynır yükleme boşaltma faaliyetlerinin iyileştirilmesi,
- Tır ve ağır kamyon sirkülasyonunu azaltması, demiryolu taşımacılığının artması,
- Lojistik merkezden faydalanan firmaların, tüketicilerinin ihtiyaçlarına daha hızlı cevap vermelerini sağlaması,
- Kullanıcıların işletme maliyetlerinin düşürülmesi,
- Bölgesel gelişim için lojistik merkezlerin altyapısının önemli bir etkisinin bulunması,
- Lojistik merkez kurulumu vasıtasıyla çevresel düzenlemelerin ve gereklerin gerçekleştirilmesi,
- Hava, kara, demiryolu ve deniz ulaşım merkezlerine bağlantı için olanak sağlaması,
- Şirketlerin kendi dağıtım kanalları üzerindeki kontrolü arttırmaları için bir platform yaratması,
- Firmalar için tedarik zinciri operasyonlarının esnekleştirilmesini sağlaması,
- Şirketlerin kapasitelerini genişletmelerine olanak sağlaması(Raçlı, 2010).

Modern yük taşımacılığının üssü kabul edilen lojistik merkezlerin Türkiye’ye de uygulanması için Ulaştırma Bakanlığı’nın öncülüğünde, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), Türkiye’nin 19 yerinde lojistik merkez kurmaktadır. Bu lojistik merkezlerin kamu-özel sektör işbirliği ile gerçekleştirilmesi düşünülmektedir. Demiryolunun yanı sıra lojistik merkezler kara, hava ve deniz ile de bütünleşmiş olacak; kombine taşımacılık hayata geçecektir. Hem ulusal hem de uluslar arası tüm nakliye, lojistik ve eşya dağıtımının çeşitli işleticiler tarafından yürütüldüğü alanlar olarak kabul edilen lojistik merkezlerin tamamlanmasıyla TCDD yılda yaklaşık 6 milyon ton (% 35) daha fazla yük taşımayı hedeflemektedir. TCDD 19 lojistik merkezin yerini belirlerken 2 kıtas göz önünde bulundurulmaktadır:

1. Organize sanayi bölgeleri ile bağlantılı olmak.
2. Yük taşıma potansiyeli yoğun olmak.(Apaydın, 2012).

Konteynır yükleme, boşaltma ve stok alanları; gümrük sahaları; acenteler, gümrük müşavirlerinin yer alacağı bu merkezlerde başta gümrük hizmetleri olmak üzere her türlü lojistik hizmetler kümeleştirilecektir. Bu merkezlerde, tehlikeli ve özel eşya yükleme, boşaltma ve stok alanları, sosyal ve idari tesisler; müşteri ofisleri, personel ofisleri ve sosyal tesisler, otopark, tır parkı, yönetim merkezleri, genel hizmet tesisleri, bankalar, lokantalar, oteller, bakım-onarım ve yıkama tesisleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depo ve antrepolar, iletişim ve kargo aktarma merkezleri de yer alacaktır.

Ülkemizde TCDD'nin projeleri dâhilinde olan ve yapılması planlanan 19 lojistik merkezi bulunmaktadır. Karaman'da yapılması planlanan lojistik merkez 2013 yılında gündeme alınmış henüz yapım aşamasındadır.



Şekil 3.19. 2011 yılı itibariyle planlanan lojistik merkezler

Konya Kayacık Lojistik Merkezi TCDD verilerine göre, Konya Lojistik Köyü'nün faaliyete geçmesi ile Konya için mevcut durumda yaklaşık 634,000 ton/yıl olan taşıma miktarının, 1,679,000 ton/yıla çıkması hedeflenmektedir. Konya Lojistik Köyünden Konya sanayisi ve tarımı için önemli mamul ve ürünler olan; kömür, çimento, mermer, gıda maddesi, un, yem, saman, gübre, şeker, tarım makineleri, tarım ürünleri, konteynır ve askeri eşya taşıması yapılması planlanmaktadır. Bu ürünlerin ulusal ve uluslar arası pazarlarda fiyat, hız ve kalite konusunda rekabet edebilme söz konusu lojistik ile mümkün olabilecektir(Ceran, 2011).

Konya Lojistik Köyü'nün kurulması için TCDD Pınarbaşı istasyonu yakınlarında, Konya Hava Alanı, Konya Organize Sanayi Bölgesi ve diğer özel sanayi bölgelerine yakın ve oldukça uygun bir arazi mevcuttur. Ayrıca Konya Organize Sanayi Bölgesi ve diğer organize sanayi bölgeleri ve sanayilerine yakın bölgeye kurulacak olan lojistik köyün aktif bir şekilde kullanımını sağlamak, işletmeleri lojistik köyü kullanmaya teşvik etmek ve Konya Organize Sanayi bölgesinde üretilen başta ağır sanayi ürünleri olmak üzere diğer ürünlerin taşınmasını kolaylaştırmak için lojistik köy ile Konya Organize Sanayi Bölgesi'nin optimum kullanımına imkan sağlaması gerekmektedir(Ceran, 2011).

Lojistik köy üslerinin en önemli özelliği lojistik süreçlerin işleyişindeki taşımacılıkta temel bağlantı noktaları durumunda olmasıdır. Dünyadaki küresel lojistik üslerin bulunduğu hatlara; Trans-Pasifik Hattı, Trans-Atlantik Hattı ve Avrupa-Uzakdoğu Hattı örnek olarak verilebilmektedir. Konya Lojistik Köyü, bu hatlardan Avrupa-Uzakdoğu hattında yer alabilecek stratejik öneme sahip uluslar arası lojistik üs konumundadır(Ceran, 2011)

Konya Lojistik Köyü'nün devreye girmesi ile verilebilecek hizmetler şu şekilde özetlenebilir.

- Taşıma modları arasında geçiş sağlanmış olacaktır.
- Intermodal transfer ve operasyonların yapılması sağlanacaktır.
- Yükleme, boşaltma, elleçleme ve tartı hizmetleri verilecektir.
- Depolama ve ambarlama hizmetleri verilecektir.
- Gümrük hizmetleri verilecektir.
- Park hizmetleri verilecektir.
- Verilebilecek yardımcı hizmetler: Güvenlik, bakım-onarım tesisleri, müşteri ofis alanları, toplantı/konferans odaları, yemek tesisleri, toplu taşıma imkanları, banka, posta, ekstra depo hizmetleri gibidir(Ceran, 2011).

Konya Lojistik Köyü içinde bulunabilecek tesisler şu şekilde sıralanabilir; Konteynır yükleme, boşaltma, stok alanları ve gümrüklü sahalar: acente ve gümrük müşavirlikleri. Ayrıca farklı materyaller (Yanıcı-Patlayıcı maddeler, Petrol ürünleri, Tıbbi ürünler, Gıda ürünleri) için ayrılmış özel yükleme, boşaltma ve stoklama yerleri gerekliliği göz ardı edilemez. Bir başka ihtiyaç duyulan tesis ise dökme ve yük boşaltma alanlarıdır. Doğal olarak, bu kadar büyük işlerin yönetildiği ve

gerçekleştirildiği alanlarda sosyal ve idari tesis olması kaçınılmazdır. Müşteri ofisleri, personel ofis ve sosyal tesisleri diğer olmazsa olmaz tesislerdir(Ceran, 2011).

Otopark, tır parkı yine sistemli bir şekilde projelendirilmesi gereken tesislerdendir. Genel hizmetler sınıfında tesis ihtiyacı olan yerler ise bankalar, restoranlar, oteller, bakım onarım ve yıkama şirketleri, akaryakıt istasyonları, büfeler, depo ve antrepolar, iletişim ve gönderi kuruluşlarıdır. Demiryolu bağlantısının büyük rol oynayacağı düşünüldüğünde ise tren teşkil kabul tesisleri ve yeterli sevk yolları gereksinimlerdir(Ceran, 2011).

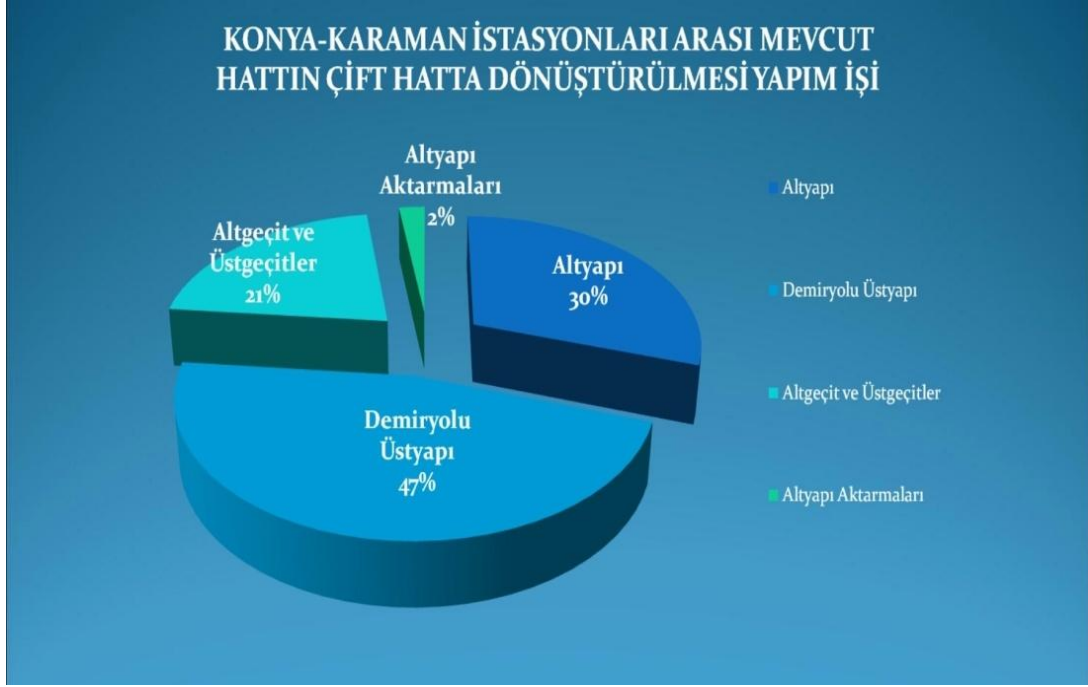
TCDD Genel Müdürlüğü yatırım programında bulunan Konya Lojistik Merkezi, Konya sanayisinin dünyaya açılan kapısı olması ve istihdama önemli katkılar sağlaması nedeniyle önemli bir projedir. Mevcut durumda toplam 1,000,000 m²'lik alan üzerinde kurulacak olan Lojistik Merkezin kamulaştırılmasında son aşamaya gelinmiş olup, açılan değer tespit davaları devam etmektedir. Konya kent merkezine yaklaşık 25 km mesafede bulunmaktadır. Projenin yapım ihalesine 25 Haziran 2014 tarihinde başlanılmış olup, iki aşamalı bir ihale süreci gerçekleştirilecektir. İhale süreci devam etmektedir.

3.2.5. Konya- Karaman Hızlı tren Projesinde Son Durum

Başlatılan bu projenin genel manada amaçları bütün demiryolu koridorlarındaki yük ve yolcu potansiyelinin arttırılması, tali yollardaki hemzemin geçitlerin alt ve üstgeçitlerle kapatılarak hemzemin geçitlerde meydana gelen kazaların azaltılması, 120 km /sa hıza uygun olan mevcut hattın 200 km/sa hıza uygun hale getirilerek yolculuk süresinin kısaltılmasıdır. Toplam maliyeti yaklaşık 235 trilyon lira olarak tespit edilen projede aşağıdaki çalışmalar yapılacaktır.

- 660,121 m³ dolgu
- 1,808,510 m³güzergâh ve zayıf zemin kazıları
- 1 adet demiryolu köprüsü
- 24 vasıta üst geçidi
- 13 vasıta altgeçidi
- 71 adet menfez

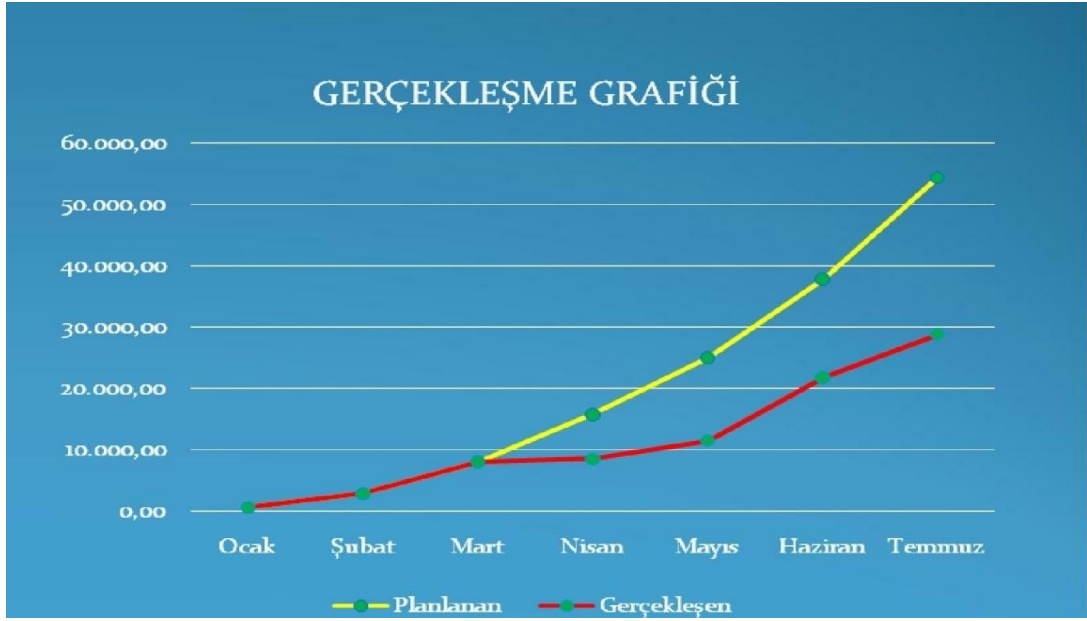
- 24 vasıta üst geçidi
- 215 km demiryolu hattı döşenmesi planlanmaktadır. Bu hattın içinde de 41 adet makas yapılacaktır.



Şekil 3.20. Yapılacak işlerin toplam iş içerisindeki payları

Mevcut hattın çift hatta dönüştürülmesi projesinde 09/01/2014 tarihinde imzalanan sözleşmeye göre 01/17/2014 de işyeri teslimi ve toplamda 40 ay işin süresi olarak belirlenmiştir. Buna göre işin bitim tarihi 01/05/2017 iken yüklenici firma taahhüdüne göre yapılacak işte birinci hat teslim tarihi 17/05/2015, ikinci hat teslim tarihi ise 17/08/2016 olarak açıklanmıştır. Bu da işin toplam süresinin 30 aya düşürülmesi demektir. Projede 31/07/2014 tarihi itibari ile yüklenici firmanın beyanında işin tamamının %12.26 sının tamamlandığı belirtilmektedir.

Yüklenici firmanın taahhüdü çerçevesinde hazırlamış olduğu iş planına göre bu projede 2014 Mart ayından itibaren iş planının gerisinde kaldığı belirtilmiştir. Mevcut durumda iş planına olan bağlılık aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.



Şekil 3.21. Planlanan ve yapılan işin oranı

Konya-Karaman hattı arazi çalışmalarının görselleri aşağıda belirtilmiştir.



Şekil 3.22. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 34+000



Şekil 3.23. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 47+795



Şekil 3.24. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 69+300



Şekil 3.25. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 69+368



Şekil 3.26. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 79+240



Şekil 3.27. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 87+317



Şekil 3.28. Konya-Karaman hızlı tren hattı inşaat çalışmaları- km 92+000

3.2.6. Konya- Karaman Hızlı tren Projesindeki Bazı Sorunlar

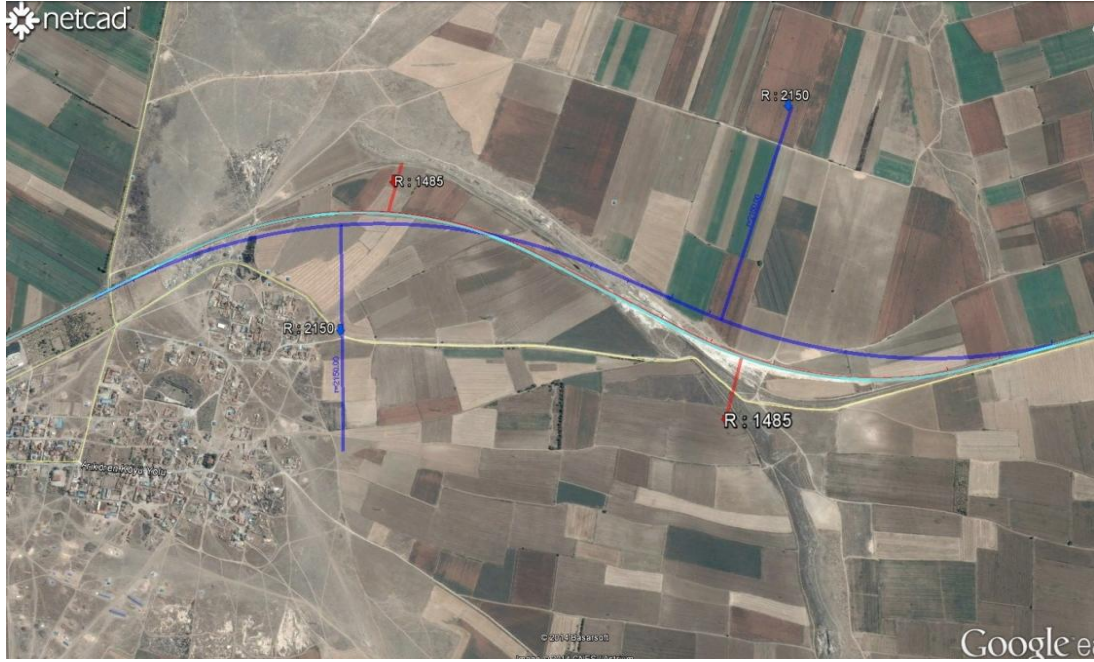
Projenin planlandığı gibi gitmemesinin yüklenici firmadan, TCDD ve Konya Büyük Şehir Belediyesi arasındaki bazı anlaşmazlıklardan ve kamulaştırma ile alakalı eksikliklerden meydana gelmiştir.

3.2.6.1. Ödenek sorunu

Projenin gecikmesindeki temel noktalardan birisi bu proje için ayrılan ödenek miktarının yetersiz olmasıdır. 2014 bütçesinde yatırımlar için ayrılan miktar bir yılda alınan borçların faizi için ayrılan kadar bile değildir. Bu da işin yavaşlamasına etken ciddi bir durumdur. Ayrıca yapılacak işlerin finansmanının büyük bir kısmının yine borçla kapatılacak olması da bu işin önündeki engellerdendir(tuik.gov.tr).

3.2.6.2. Km 62+220-65+820 arası varyant

Projede düşük yarıçaplı bu varyant hızı düşürmekte ve yeniden planlanması gerekmektedir.



Şekil 3.29. Km 62+220+65+820 arası varyant

Km 53+800-68+100 aralığı 62~66 aralığındaki varyant bölgesinin netleşmemesi nedeniyle beklemeye alınmıştır. TCDD üst yönetiminin kararı

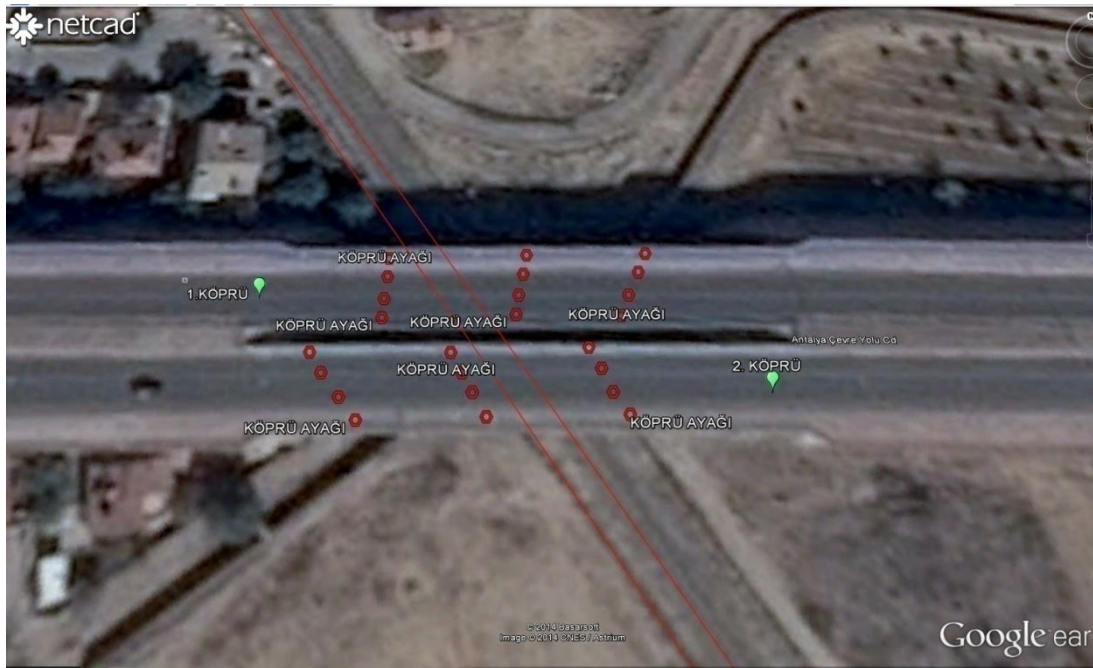
beklenmektedir. Ya hız düşürülecektir ya da güzergâh değişikliği nedeniyle kamulaştırma yapılması gerekmektedir.

3.2.6.3. Geçitler sorunu

Konya-Kaşınhanı Bölgesi altgeçit-üstgeçitler Konya Büyük Şehir Belediyesi ile TCDD üst yönetimi görüşerek, imalatların yapım şekline karar vermelidir. Alt ve üst geçitlerin tamamının mı yapılacağı yoksa kamulaştırma alanı içerisindekilerin mi yapılacağı belirlenmelidir.

3.2.6.4. Diğer sorunlar

Konya Büyük Şehir Belediyesi sorumluluğunda olan km 3+790 da bulunan çevre yolu köprüsü ayakları hattaki çalışmalar yüzünden zarar görecektir. Yıkılıp yeniden yapılması gerekmektedir. Ancak bu köprünün kim tarafından yıkılıp yapılacağı henüz belli değildir.

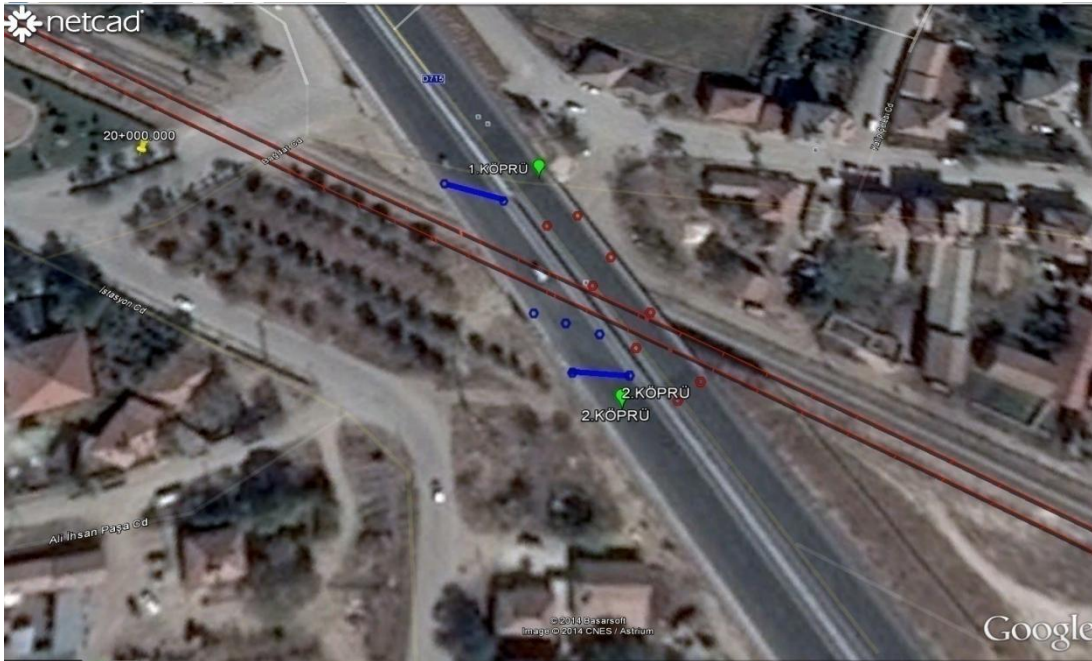


Şekil 3.30. Yıkılacak ve tekrar yapılacak olan çevre yolu köprüsü



Şekil 4.31. Yıkılacak ve tekrar yapılacak olan çevre yolu köprüsü ayakları

Karayolları 3. Bölge sorumluluğunda olan Km: 20+110'deki üstgeçit köprüsünün elevasyonları yapılacak demiryolu ile çakışmaktadır. Yıkılıp, yeniden yapılması hususunu Karayolları ile görüşülmesi gerekmektedir.



Şekil 3.32. Km 20+110 üst geçit köprüsü



Şekil 3.33. Km 20+110 üst geçit köprüsü ayakları

Bu sorunların dışında ayrıca Devlet Su İşleri İdaresi, Çumra Belediyesi, elektrik ve doğalgaz hatları ile alakalı da bazı sorunlar vardır. Bunlar da ilgili kurumlarla birlikte çözülmeye çalışılmaktadır.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

2003-2005 yılları arasında uzman kişi ve kuruluşların müşterek çalışmasıyla plan, program ve stratejiler hazırlanmış, ülkenin ve toplumun ihtiyacı, büyüme eğilimleri, küresel ve bölgesel potansiyel dikkate alınarak, bütün ulaşım modlarının eşzamanlı geliştirilmesi bir hükümet kararına dönüştürülmüştür.

Demiryolları, bir buçuk asrı aşan tarihinde hiç olmadığı kadar gündeme gelen, yatırım yapılan, toplumsal beklenti çantasının alabildiğine yükseldiği bir sektör haline gelmiştir. 2003 yılında 50 yıl sürdürülen ulaşım politikalarında köklü bir değişikliğe gidilerek, adeta yok sayılan demiryolları yeniden devlet politikası olarak kabul edilmiş ve yatırım ödeneği arttırılarak büyük bir değişim ve dönüşüm süreci başlatılmıştır. Bu dönüşüm ne kadar kararlı ve hedeflerine bağlı olacak zamanla ortaya çıkacaktır. Bundaki en önemli etken ise hiç şüphesiz yöneticilerinin tutumları olacaktır.

	MALİYET DURUMLARI			
Ulaştırma Sistemi	Altyapı	İşletme	Teknoloji Geliştirme	Hız
Karayolu	Yüksek	Orta	Orta	Hızlı
Denizyolu	Düşük	Orta	Yüksek	Yavaş
Havayolu	Orta	Yüksek	Çok yüksek	Çok hızlı
Demiryolu	Çok yüksek	Orta	Çok yüksek	Orta

Şekil 4.1. Ulaştırma sistem maliyetleri

Tablo 4.1 de belirtildiği gibi her ulaşım sistemin kendine özgü artı ve eksileri vardır ve tek başına ideal bir sistem olarak değerlendirilemez (Mamarasulov, 2009). Bu nedenle her sistemin en etkin olduğu koşullarda çalışması gerekmektedir. Dolayısıyla tablodaki unsurların yanında şartlara göre değişebilecek diğer unsurlarında göz önünde bulundurarak, bölgesel, ülke içi ve küresel taşıma sistemlerinin bir bütün olarak değerlendirmesi gerekir. Her durumda demiryolu inşa etmek cazip olmamaktadır. Aksine bazen külfetli ve masraflıdır. Ankara-İstanbul hattı için hızlı tren çok faydalı bir yatırımken Konya- Karaman hattı için aynı şekilde olmayabilir. Bu noktada sadece yolcu taşımacılığı açısından bakıldığında tek başına ölü bir yatırım gibi gözükse de İstanbul-Mersin hızlı tren hattı olarak düşünüldüğünde faydalı bir yatırım olabilmektedir. Çünkü Konya-Karaman hattı

yalnızca yolcu taşıması için değerlendirilirken İstanbul-Mersin hattı yolcu taşımacılığının yanı sıra yük taşımacılığı açısından da çok önemlidir. Bu da yatırımı ölü yatırım olmaktan kurtarabilmektedir.

Hızlı tren genel olarak değerlendirildiğinde iki husus öne çıkar. Birisi bir şehirden diğer bir şehre bağlantıyı sağlayıp ulaşılabilirlik kavramını yeniden oluşturması, diğeri ise bağladığı noktaları sadece bir demiryolu hattıyla değil tüm unsurlarıyla birleştirip yeni bölgesel ya da kentsel gelişme koridorları oluşturmaktadır. Hızlı tren bölgesel ve kentsel gelişme ekseninde “Yeni bölgesel sosyo-ekonomik koridor” oluşumuna katkı sağlar. Yeni koridor kavramı ekonomik bölgeyi tüm üretim faktörleriyle birlikte değerlendirir. Birbirinden bağımsız bölgelerin temel sosyo-ekonomik değerlerini ve önceliklerini bir düzlemde değerlendirerek sinerjik ve dinamik bir ortamın doğmasına sebep olur. Hızlı tren; yüksek taşıma kapasitesine sahip, sefer sayısı yüksek, çevreci bir ulaşım aracı olarak tanımlandığından dolayı daha hızlı, güvenli, sifra yakın gecikme zamanlı, minimum kaza oranlı, dolaysız şehir merkezine ulaşılabilen, modern, rekabetçi, rahat ve huzurlu bir ulaşım seçeneği olarak sınıflandırılır. Bu yüzden ulaşımında yeni bir dönemi içeren “Ulaşımın rönesansı” olarak adlandırılır (MEVKA, 2011). Bu yüzden sefere başladığı dönemden sonra özellikle orta mesafede diğer ulaşım araçlarına göre oldukça rekabetçidir. Yolculara uçağa benzer bir konfor sunarak güvenli bir kara ulaşım aracı imkanı sunar. Yolcuların yoğun olduğu hatlarda alışılmış ve tercih edilen bir ulaştırma aracı olur. Özellikle farklı şehirleri birbirlerine bağlayarak birbirinin banliyösü haline getiren hızlı trenler şehirleri bazen birbirinin ayrılmaz bir parçası kılar. Birbirine bağlanan şehirler yeni yatay bir form oluşturup sosyal, kültürel, ekonomik, sportif birçok alanda etkileşim içine girerler.

Ulaşım kolaylığı bireylerde olduğu kadar iş dünyası bakımından da önemlidir. Kolay ulaşım ve erişim, hedef pazarlardaki noktalara ulaşımında zaman, maliyet ve pazarlama açısından büyük bir avantaj sağlar. Hem firmalar açısından hem de üretim faktörleri açısından ulaşımın etkilerini net olarak görmek mümkündür. Bir firma kullandığı üretim faktörlerini (emek, hammadde, sermaye, danışmanlık hizmeti v.b) hızlı tren hattıyla farklı bölgelerden de karşılayabilir. Bu kolaylık ve tercih zenginliği firma maliyetlerini düşürmekle kalmaz kaliteli üretim faktörünün de

elde edilmesini sağlar. Firmalar bu bölgelerde daha rasyonel olacağını düşündükleri yeni yatırımlara da girişebilirler.

Artan faizli kredi kullanımı ile yapılacak olan demiryolu yatırımları birçok riski de beraberinde getirmektedir. Zamanla kredi verenlerin krediyi kesmesi, geri ödemelerde yaşanacak sıkıntılar, siyasi manevralar, değişen yöneticiler ve fikirlerden dolayı yatırımların durma riski söz konusudur. Kredi kullanımından ziyade yeni kaynak paketleri, milli varlıklarla ve bütçeden ayrılan paylarla gerçekleştirilen yatırımlar daha gerçekçi ve sürdürülebilir yatırımlardır. Unutulmamalıdır ki dışa bağımlı olan işler yine dışa bağılı olarak biter.

KAYNAKLAR

Apaydın, İ., 2012, Demiryollarının Mevcut Durumu, Gelişmeler ve 2023 Vizyonu, Çankırı Karatekin Üniversitesi, Mayıs 2012, Çankırı.

Campos J. ve Rus, G., 2009, Some Stylized Facts About High-Speed Rail: A Review of HSR

Ceran, M. B., 2010, Küresel Rekabet Ortamında Rekabetçi Üstünlük Sağlamada Lojistik Köyler: Konya Lojistik Köy Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi.

Engin, V., 1993, Rumeli Demiryolları, Eren Yayınları, İstanbul.

Evren, G., 1999 Demiryolu, Birsen Yayınevi, İstanbul.

Konya Ticaret Odası. 2013, Konya’da Lojistik Sektörü

Levinson, D., Mathieu, J. M., Gillen, D. ve Kanafani, A., 1997, The Full Cost of High-Speed Rail: An Engineering Approach, The Annals of Regional Science, AnnRegSci 31, 189-215.

Mamarsulov Osman (2009) Ulaştırma Sistemleri ve Politikalarının Ülke ekonomilerindeki Rolü: Orta Asya Örneği, Yayınlanmamış Y. Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Politikası Bilim Dalı.

MEVKA, 2011, 2023 Ulaştırma Vizyon Raporu.

MEVKA, 2012, Hızlı Trenin Bölgeye Katkıları

Onur, A., 1953 Türk Demiryolları Tarihi (1860-1953, T.C. M.S.V. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara.

Özdemir, M., 2001 Mütareke ve Kurtuluş Savaşı Başlangıç Dönemlerinde Türk Demiryolları- Yapısal Ekonomik Sorunlar (1918-1920), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara.

Pektaş, İ., 2014, Türkiye’de Hızlı Trenin Dünyası ve Bugünü, Anadolu Raylı Ulaşım Sistemleri, Ankara.

Raçlı, S., 2010, “Lojistik Köyler ve Dünyadaki Durumu”, www.hilalyildirikeser.com/hilal/selin1.pdf, Erişim tarihi: 17.10.2011.

Rus, G., ve Inglada, V., 1997, Cost-Benefit Analysis of the High-Speed Train in Spain, The Annals of Regional Science, AnnRegSci 31, 175-188.

Sultan Abdulhamid, 1999, Siyasi Hatıratım, Dergah Yayınları, İstanbul.

Tanyaş, M., 2009, Lojistik Dergisi, Sayı: 11, pp 18, LODER Resmi Yayın Organı.

Tanyaş M. ve Paksoy T., 2013, TR52 Konya-Karaman Bölgesi Lojistik Strateji Planı Önhazırlık Raporu, MEVKA-Müsiad- Kalkınma Bakanlığı, Konya

TCDD, 2014www.tcdd.gov.tr

Tüik , 2014 tuik.gov.tr

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014,Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi – Hedef 2023, ubak.gov.tr

Yazıcı N.,1995, Demiryollarımızın Dünü, Bugünü ve Geleceği, Kardelen Dergisi, Ocak-Mart.

Yazıcı Ş.,Anuk D. ve Arel H. Ş.,2010, Ege Üniversitesi, Müh. Fak., İnşaat Mühendisliği Bölümü, S.Ü. Müh. Mim. Fak. Derg., c.25, s.2, İzmir.

Yılmaz E., 2011, Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi Altyapı İşlerinin İncelenmesi.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

AdıSoyadı : Hüseyin ARAK
Uyruğu : T.C.
DoğumYeriveTarihi : Kırşehir 1987
Telefon : 0507 750 02 75
Faks : -
e-mail : huseyinarak@hotmail.com

EĞİTİM

Derece
Lise : Alanya YDA - 5.00
Üniversite : SelçukÜniv. M.M.F. İnşaat Mühendisliği - 2.61
YüksekLisans : -

İŞ DENEYİMLERİ

Yıl	Kurum	Görevi
2010-2012	Karaman BayındırlıkveİskanMüdürlüğü	Mühendis
2012-	TCDD Konya 62. Y.B.O.M.	Mühendis

UZMANLIK ALANI

-

YABANCI DİLLER

İngilizce