

'Kara Tren'den YHT'ye Demiryolu Serüveni

Anadolu'nun çelik rayları 162 yıl önce “kara tren”le tanışırken giderek genişleyen Türk demiryolu ağında, 2003'ten sonra yeni bir dönem başladı. Modernleşen demiryolu ağına, yolcu taşımacılığında hızlı ve konforlu hizmet sunulan YHT katıldı. - 25.09.2018

Anadolu'nun çelik rayları 162 yıl önce “kara tren” olarak da bilinen buharlı trenle tanışırken Cumhuriyetin ilk yıllarında yatırımlarla genişleyen Türk demiryolu ağında, 2003'ten sonra yolcu taşımacılığında yüksek hızlı trenlerle (YHT) hızlı ve konforlu hizmet sunulan yeni bir döneme girildi.

AA muhabiri, Demiryolu Haftası dolayısıyla Osmanlı İmparatorluğu'ndan bugüne demiryolu ağlarının gelişim sürecini derledi.

Osmanlı döneminde, Avrupa'da buhar gücünün demiryollarında kullanılmaya başlanmasından 26 yıl sonra 1856'da çelik ağlarla tanışıldı. Türk demiryolu serüveni, bir İngiliz şirketine verilen imtiyazla 162 yıl önce ilk demiryolu hattı olan 130 kilometrelik İzmir-Aydın hattına kazma vurulmasıyla başladı.

Osmanlı'dan Türkiye Cumhuriyeti'ne, yabancı şirketlere ait 2 bin 282 kilometrelik normal genişlikte hat ve 70 kilometrelik dar hat ile devlet yönetiminde bin 378 kilometrelik normal genişlikte hat kalırken, bu hatlarda saatte yaklaşık 40 kilometre hıza çıkabilen buharlı trenler hizmet veriyordu. Daha sonra bunların yerini ortalama 60 kilometre hız yapabilen konvansiyonel trenler aldı.

Demir ağların "altın çağı"

Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yatırımlarına verilen önem "Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan" dizeleriyle Onuncu Yıl Marşı'na da yansırken, bu dönem Türk

demiryolları tarihinde "altın çağ" olarak nitelendirildi. 2. Dünya Savaşı'na kadar büyük bir hızla sürdürülen demiryolu yapımı, savaş nedeniyle 1940'lardan sonra yavaşladı.

1923-1950 arasında yapılan 3 bin 578 kilometrelik demiryolunun 3 bin 208 kilometresi 1940'a kadar tamamlandı. Türkiye'de 1950 sonrasında ise karayolu yatırımları hız kazandı. Bu politikanın sonucu olarak da 1950-1980 arasında yılda sadece 30 kilometre yeni çelik hat yapılabilirdi.

Türkiye hızlı tren ağılarıyla donatılıyor

Demiryollarında 2003 sonrası yeni bir döneme girildi. Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir, Ankara-Konya koridorlarını kapsayan çekirdek yüksek hızlı demiryolu ağının oluşturulması öncelikli hedef olarak belirlendi. Yüksek hızlı ve konvansiyonel yol yapımının yanı sıra, Cumhuriyet öncesi ve sonrasında yapılan demiryollarının 10 bin kilometreden fazlası yenilendi.

Türkiye, projelerin hayata geçirilmesiyle hızlı trenlerle bu dönemde tanıştı. İlk YHT, 2009'da Ankara-Eskişehir hattında hizmete alındı. Saatte 250 kilometrelik hızla işletilmeye başlanan hatta, seyahat süresi 1 saat 20 dakikaya düştü.

YHT'ler daha sonra saatte 300 kilometre hızla ulaşılabilen Ankara-Konya, Ankara-İstanbul (Pendik) ve İstanbul-Konya arasında hizmet vermeye başladı.

Türkiye'nin dört bir yanı hızlı tren (HT) ve Yüksek Hızlı Tren (YHT) hatlarıyla birbirine bağlanırken, şu ana kadar bin 213 kilometre YHT hattının yapımı tamamlandı. 3 bin 324 kilometrelik YHT ve HT hattının inşası devam ediyor. Bununla birlikte 5 bin 395 kilometrelik YHT ve HT hattının etüt-proje çalışmaları sürüyor. Çalışmaların tamamlanmasıyla 15 il yüksek hızlı trenle tanışacak.

Ankara-Afyonkarahisar-Uşak-Manisa-İzmir YHT hattında inşa çalışmaları hızla devam ederken, 2019'da Polatlı Uşak hattının inşasının tamamlanması planlanıyor.

Kars-Tiflis-Bakü Demiryolu Projesiyle Pekin'den Londra'ya kesintisiz demiryolu projesinin en önemli halkalarından biri olan Ankara-Kırıkkale-Yozgat-Sivas YHT hattında altyapı çalışmaları sürerken projenin bu yılın sonunda tamamlanarak 2019'da test sürüşlerine başlanması ve aynı yılı içinde hizmete alınması hedefleniyor.

Bursa-Bilecik, Konya-Karaman-Ulukışla (Niğde) ve Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hatlarında da inşa çalışmalarına devam ediliyor.

Kayseri-Yerköy YHT, Halkalı-Kapıkule HT, Aksaray-Ulukışla (Niğde)-Yenice (Mersin) HT,

Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya HT ve Sivas-Malatya HT hatları ile Asya-Avrupa arasında demiryolu trafiğini destekleyecek önemli bir proje olan Gebze-Sabiha Gökçen Havaalanı-Yavuz Sultan Selim Köprüsü Yüksek Hızlı Tren hatlarının yapım çalışmalarına başlanması planlanıyor.

Demiryolu yatırımı 2018 yılında 14,2 milyar liraya ulaştı

TCDD, istasyonlarının şehir içinde yer alması nedeniyle uçak yolculuğuna göre daha hızlı ulaşım sağlayabilen hızlı trenlerle tekrar demiryollarında "altın çağı"na dönmeyi hedeflerken 2003 yılında 483 milyon lira olan demiryolu yatırımı, 2018 yılında 14,2 milyar liraya ulaştı.

Ülkenin dört bir yanı demir ağlarla örülürken TCDD'nin kent içi toplu taşımacılığında raylı sistemin geliştirilmesi için yerel yönetimlerle işbirliği yapmasıyla önemli projeler de hayata geçirildi.

İstanbul'un ulaşım sorunu açısından önemli projelerden olan Marmaray ile Asya-Avrupa kıtaları denizin altından modern demiryolu sistemi ile birbirine bağlandı. 2013'te hizmete alınan Marmaray ile taşınan yolcu sayısı 300 milyona yaklaştı.

TCDD'nin 2023 hedefleri çerçevesinde 6 bin kilometre ilave demiryolu yaparak demiryolu ağının 31 bin kilometreye çıkartılması planlanıyor. Demiryolu yük taşımacılığında yüzde 20'ye, yolcu taşımacılığında ise yüzde 15'e ulaşılması hedefleniyor.

Telefon: +90 (312) 473 84 23

E-Posta: mts@mevzuattakip.com.tr

Adres: Çetin Emeç Bulvarı Hürriyet Cad. No: 2/12 Çankaya ANKARA