

TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ RAYLI SİSTEM POLİTİKALARININ KARŞILAŞTIRILMASI

Egecan Emre Hüner¹, Selim Dündar², Iğın Gökaşar³

ÖZET

Teknolojinin gelişmesi ve iş olanaklarının artması gibi nedenler ile büyük şehirlerde nüfus artışı gözlenmektedir. Günümüzde ülkelerin mutluluk endeksinin bir bölümü de ulaşımda geçirilen zamanla ilintili olup, çalışan nüfusun yapmış olduğu yolculukların büyük çoğunluğu tekrarlı bir yapı içerisinde olmaktadır. Ulaşımın süresi ve kalitesi de çalışma hayatını büyük ölçüde etkilemektedir. Raylı sistemler, yüksek kapasite, hız ve enerji verimliliğinin yanı sıra, özellikle kent içinde, hızlı bir ulaşım seçeneği oluşturmaktadır. Yapılan araştırmalar, raylı sistemleri kullanan yolcuların, trafik stresi, gürültü ve hava kirliliği gibi olumsuz etkilere daha az maruz kaldıklarını, bunun da iş hayatlarında daha verimli olabilmelerini sağladığını göstermektedir. Raylı sistemler, kent içinde olduğu kadar, farklı şehirlerin birbirine bağlanmasında da önemli bir seçenek oluşturmaktadır. Yolcu taşımacılığının yanı sıra, özellikle yakıt ve gıda gibi kitle halinde yüklerin iletiminde de önem taşımaktadır. Bu nedenlerle, gelişmiş ülkeler raylı sistem altyapılarına büyük önem vermekte ve gün geçtikçe raylı sistem yatırımlarını arttırmaktadır. Buna karşın raylı sistemler neredeyse tüm dünyada işletmecisine kar sağlayan bir ulaşım türü olmaktan uzaktır ve çeşitli sübvansiyonlar ile varlıklarını sürdürebilmektedir. Son dönemlerde Avrupa Birliği (AB) yayınladığı bir dizi yönergeler ile demiryolu için bir reform hareketi başlatmıştır. Ülkemizde de bu yönergeler temel alınarak demiryolları yeniden yapılandırılmaya çalışılmış, bu kapsamda bazı kanun ve yönetmelikler çıkarılmıştır. Bu çalışma kapsamında, AB'nin izlediği raylı sistem politikaları ve sonuçları incelenmekte, ülkemizde uygulanan politikalarla karşılaştırılması sunulmakta ve olası sonuçlarına değinilmektedir.

Anahtar Sözcükler: Avrupa Birliği, Raylı sistemler, Ulaştırma politikaları

GİRİŞ

Karayolu ulaşımı esnek, hızlı ve konforlu olması özellikleriyle günümüzün en yaygın ulaşım türü olmuştur. Ancak büyük şehirlerin sahip oldukları nüfus, yol kapasitelerinin çok üzerinde ulaşım talebi doğurmakta ve bu nedenle yaşanan trafik sorunları toplumun fiziksel ve psikolojik sağlığını olumsuz etkilemektedir. Raylı sistemler; dakiklik, güvenlik ve konfor ölçütlerinin yüksek olması sayesinde, toplum sağlığının korunmasında önemli bir rol oynamaktadır. Raylı sistemlerin önemli bir diğer özelliği de çevre dostu olmasıdır. Karbon salımının çok düşük düzeylerde olmasının yanı sıra donatı alanının diğer alt türlere kıyasla daha az olması sayesinde raylı sistemlerin doğal çevreye verdiği zarar da en alt düzeydedir. Örneğin, kent içi yolcu taşımacılığında 50.000 kişinin bir yöne taşınması için bir araç boyu birimi dikkate alındığında; özel araç için 175 m, otobüs için 35 m, raylı sistem için ise 9 m genişliğinde bir yola yani donatı alanına ihtiyaç vardır. Yine aynı şekilde, bir tren dizisi yolcusunun taşınabilmesi için 25 otobüse veya 560 özel otoyola ihtiyaç vardır [1].

Ulaştırma söz konusu olduğunda güvenlik göz ardı edilmemesi gereken bir diğer husustur. Özellikle şehirlerarası ulaşımda, özel gün ve bayramlarda oluşan yoğunluk sebebiyle yaşanan can ve mal kayıplarının önüne geçilmesi için raylı sistemler hayati önem taşımaktadır.

90'lı yılların başında, demiryolu yönetimlerinin modernizasyonu gerekliliğini ön gören bazı dünya devletleri demiryollarının yeniden yapılandırılması amacıyla yatırımlarını arttırıp politikalarında düzenlemeye gitmişlerdir. Avrupa Birliği (AB) bu alanda bayrak taşıyıcısı durumunda iken ülkemizde de son yıllarda bazı kayda değer adımlar atılmaktadır.

¹ Egecan Emre Hüner, Okan Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, egecanhuner@gmail.com

² Selim Dündar, Okan Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, selim.dundar@okan.edu.tr

³ Iğın Gökaşar, Boğaziçi Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, İnşaat Mühendisliği Bölümü, İstanbul, Türkiye, igin.gokasar@boun.edu.tr

AB RAYLI SİSTEM POLİTİKALARI

Avrupa Konseyi, 1992 yılında Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı'nda Avrupa Kentsel Şartnamesi'nde (Madde 4/1, 1992) belirtildiği gibi açık bir şekilde, “ya kent ya da otomobil” uyarısını yapmıştır. Bu uyarının devamında, sürdürülebilir kalkınma kavramının da tanımlanmasıyla birlikte, ulaşımda sürdürülebilirlik felsefesi esas alınmış, daha kaliteli ve yaşanabilir kentler için sosyal, çevreci ve ekonomik adımlar atılmıştır. Bu adımların başında, otomobil kullanıcılarını caydırmak amacıyla uygulanan vergilendirme, yol ücretlendirme ve trafik yavaşlatma gibi uygulamaların yanı sıra, kentlileri bireysellikten toplumsallığa yöneltmek amacıyla; kısa mesafeler için yürüme ve bisiklet yollarının yapımı, uzun mesafeler için ise toplu taşımaya yönlendirme çalışmaları gelmektedir [2].

Toplu taşıma türleri arasında raylı sistem çözümleri; ekonomikliği, çevreci ve sosyal yapısı ile her türlü talebe cevap verebilir niteliktedir. Nüfusu ve nüfus yoğunluğu yüksek olan şehirlerde kapasitesinin büyüklüğü ile metro öne çıkarken daha küçük şehirler için tramvay ve hafif raylı sistemler uygulanmaktadır. Tablo 1’de bazı Avrupa şehirlerinin metro ağı ilgili bazı bilgiler gösterilmiştir.

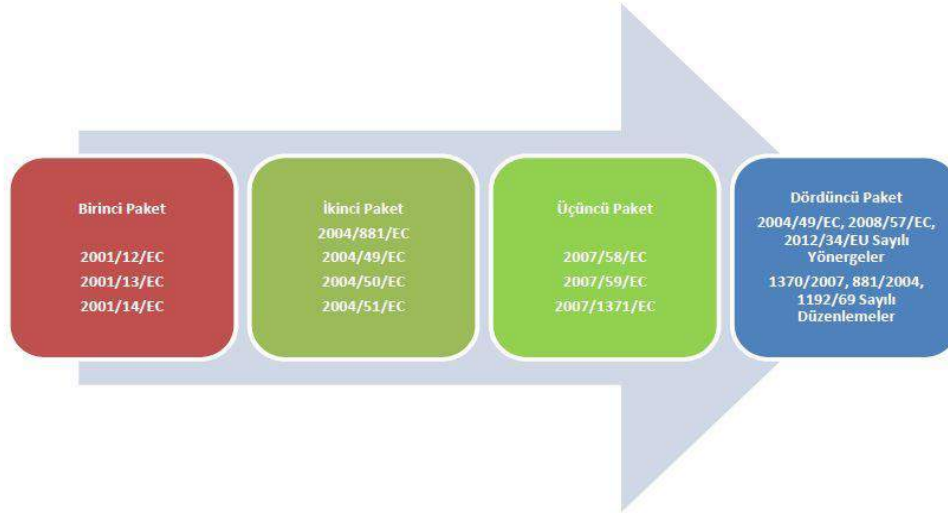
Şehirlerin birbirine bağlanması konusunda ise yine demiryolu ulaştırması modern bir dünya için önemli bir yere sahiptir. Günümüzde küreselleşmenin bir sonucu olarak artık sadece şehirlerin değil, ülkelerin de sistemli bir biçimde birbiriyle bütünleşmesi söz konusudur. Bu bağlamda demiryolu ulaştırmasının, gelecek için büyük umutlar vadettiğini erkenden kavrayan Avrupa Topluluğu, ülkelerin demiryolu mevzuatlarının birleştirilip, tek bir demiryolu ağı oluşturulması amacıyla 90’lı yılların başında bir dizi reform hareketi başlattı. Bu hareketin devamında, asıl büyük reformlar, birincisi 2001 yılında olmak üzere, 14 yılda dört kanun paketi çıkarılarak yapıldı (Şekil 1). Çıkarılan paketlerin üç ana ilkesi şu şekilde açıklanabilir: Altyapıyı finanse etmek ve fiyatlandırmak, rekabet için engelleri kaldırmak ve düzenleyici gözetimi sağlamak.

1991 yılında, altyapı ve işletmenin ayrılmasını öngören 91/440/EC direktifi Avrupa demiryollarında son dönem gelişmelerinin motoru oldu. Bu direktif AB kapsamındaki demiryollarında, alt yapının sahibi olan kurum dışındaki şirketlerin de demiryolu hatları üzerinde taşımacılık yapabilmesinin önünü açıyordu. Bunu izleyen 95/18/EC direktifi ile bir şirketin demiryolu taşımacılığına katılabilmesi için lisansa sahip olma koşulları tanımlanıyordu. Ayrıca üye ülkelerin herhangi birinden alınan lisans ile diğer tüm üye ülkelerde taşımacılık yapılabilmesi de sağlanmaktaydı. 95/19/EC direktifi ise, taşımacılık yapabilmek için öncelikle güvenlik sertifikasına sahip olma koşulunu belirliyordu [4]. Avrupa Komisyonu, başlangıç niteliğinde ki bu üç direktifin ardından süreci bir adım öteye götürerek “Birinci Demiryolu Paketi”ni oluşturmuştur [8].

Tablo.1 Bazı Avrupa şehirleri metro ağı bilgileri [11].

	Açılış Yılı	Son Uzatma Yılı	İstasyon Sayısı	Hat Uzunluğu (km)	Yıllık Ortalama Yolcu (milyon)
Londra	1890	2008	270	402	1340
Paris	1900	2013	302	214	1526
Berlin	1902	2009	173	151,7	517,4
Madrid	1919	2015	301	294	569,7
Roma	1955	2015	73	60	279
Amsterdam	1977	2005	33	31,4	59,5
Oslo	1966	2006	101	86	88
Stockholm	1950	1994	100	105,7	330
Kopenhag	2002	2007	22	20,4	56
Helsinki	1982	2007	17	21,1	62
Brüksel	1976	2009	59	39,9	133,4
Viyana	1976	2013	104	78,5	439,8
Barselona	1924	2016	180	146	416,2

	Açılış Yılı	Son Uzatma Yılı	İstasyon Sayısı	Hat Uzunluğu (km)	Yıllık Ortalama Yolcu (milyon)
Münih	1971	2010	96	95	390
Prag	1974	2015	61	65,2	450,1
Lisbon	1959	2012	55	43,2	140,9
Atina	1904	2013	61	84,7	493,8



Şekil 1. AB demiryolu paketlerinin tarihsel gelişimi [7]

1. Demiryolu Paketi

2001 yılında kabul edilen 1. Demiryolu Paketi'nin içeriği şöyle özetlenebilir:

- Uluslararası demiryolu pazarının açılması,
- Avrupa demiryollarının geliştirilmesi ve (a) devlet ve altyapı yöneticisi, (b) devlet ve demiryolu işletmeleri (c) altyapı yöneticisi ve demiryolu işletmeleri arasındaki ilişkinin açıklanması için genel bir çerçevenin çizilmesi (Direktif 2001/12/EC),
- Yük işletmelerinin Avrupa demiryolu şebekesinde hizmet verebilmesi için lisans almasına yönelik yerine getirmesi gereken zorunlulukların belirlenmesi (Direktif 2001/13/EC),
- Kapasite ataması ve altyapının ücretlendirilmesine yönelik politikaların tanımlanması (Direktif 2001/14/EC),
- Trans – Avrupa geleneksel demiryolu sisteminin karşılıklı işletilebilirliğinin sağlanmasına ilişkin düzenlemelerin yapılması (2001/16/EC).

2. Demiryolu Paketi

2004 yılında kabul edilen 2. Demiryolu Paketi'nin içeriği şöyle özetlenebilir:

- Demiryolu emniyetine ortak bir yaklaşımın belirlenmesi (Direktif 2004/49/EC),
- Avrupa'nın yüksek hızlı ve geleneksel demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği için gerekliliklerin belirlenmesi (Direktif 2004/50/EC),
- Avrupa demiryolu ağının tamamında ulusal ve uluslararası yük demiryolu pazarının açılması (Direktif 2004/51/EC),
- Avrupa Demiryolu Ajansı'nın (ERA) kurulması (Yönetmelik 1335/2008 ile düzeltilen Yönetmelik (EC) 881/2004).

3. Demiryolu Paketi

2007 yılında kabul edilen 3. Demiryolu Paketi'nin içeriği şöyle özetlenebilir:

- Uluslararası yolcu hizmetlerinin rekabete açılması (Direktif 2007/58/EC),
- Makinistlerin sertifikalandırılmasına ilişkin yordamların oluşturulması (Direktif 2007/59/EC),
- Yolcular için temel hakların belirlenmesi (Yönetmelik 1371/2007).

Bu paket kapsamında 01 Ocak 2010 tarihinden itibaren uluslararası yolcu hizmetleri serbestleştirmiş ve ayrıca ulusal veya uluslararası yolculuk yapan tüm yolculara eşit haklar tanınması sağlanmıştır. Demiryolu yük pazarı, 15 Mart 2003 itibariyle Trans-Avrupa demiryolu yük ağında, 1 Ocak 2006 itibariyle uluslararası yük taşımacılığı için ve 1 Ocak 2007 tarihinde ise tüm yük taşımacılığı için rekabete açılarak serbestleştirilmiştir.

4. Demiryolu Paketi

2014 yılında kabul edilen 4. Demiryolu Paketinin temelini oluşturan “2012/34/EU” no'lu yeni direktif ile birinci pakette yer alan; topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili “91/440/EC” no'lu direktif, demiryolu işletmecilerine lisans verilmesi ile ilgili “95/18/AT” no'lu direktif ve demiryolu altyapısının tahsisi ve ücretlendirilmesi ile ilgili “2001/14/AT” no'lu direktif yürürlükten kaldırılmıştır.

Bu yeni direktif 5 temel konuya ilişkin hükümler içermektedir:

- Altyapı yöneticileri ve demiryolu işletmecileri arasındaki ayrıma ilişkin gereksinimler,
- Demiryolu sisteminin finansmanı,
- Demiryolu sektöründeki düzenleyici birimlerin rolü,
- Demiryolu hizmetlerine erişim kuralları,
- Demiryolu altyapısına erişim ücretleri, gürültü ve Avrupa Tren Kontrol Sistemine (ETCS) yönelik kurallar.

Ulusal yolcu pazarının açılması ile ilgili olarak, kamu hizmeti yükümlülüğü altında işletilen hatların yanı sıra açık erişimli hatlar da dâhil olmak üzere ulusal demiryolu yolcu pazarının rekabete açılması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, Topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili 91/440/EC no'lu direktif ile demiryolu ve karayolu tarafından verilen yolcu taşımacılığı hizmetleri ile ilgili 1370/2007/EC no'lu yönetmelik yeniden düzenlenmektedir. Bu kapsamda ulaştırma planlarının tanıtımı, açık ihale usulünün getirilmesi, kamu hizmet yükümlülüğü sözleşmelerine yönelik eşik değerlerin tanımlanması gibi konularda düzenlemeler yapılmaktadır.

Bütün düzenlemelere rağmen halen var olan yönetsel ve teknik kısıtlamaların ortadan kaldırılması, özellikle yönetsel maliyetlerin azaltılması, yordamların hızlandırılması, demiryolu işletmeleri için ölçek ekonomilerinin artırılması ve ayrımcılıktan kaçınmak için ortak bir emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik yaklaşımının oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, Topluluk demiryollarının emniyeti ile ilgili “2004/49/EC” no'lu direktif, topluluk demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği ile ilgili “2008/57/EC” no'lu direktif ve ERA'nın kurulması ile ilgili “881/2004” no'lu tüzük yeniden düzenlenmektedir. ERA'nın yetkilerinin genişletilmesine yönelik olarak, demiryolu çeken çekilen araçlarının yetkilendirilmesi ve demiryolu işletmecilerine emniyet sertifikalarının verilmesi ile ilgili yeni düzenlemeler yapılmaktadır [8].

TÜRKİYE CUMHURİYETİ RAYLI SİSTEM POLİTİKASI

1929 yılı büyük ekonomik buhranına rağmen 1923-1950 yılları arasında her yıl ortalama 140 km olmak üzere toplamda 3764 km demiryolu yapılmıştır. Ancak İkinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesi sebebiyle 1940-1950 yılları arasındaki üretim daha düşük ivmeyle gerçekleşmiştir. 1950'den sonra ise pek çok Avrupa ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de yöneticilerin yatırım tercihlerini karayolu sektöründe kullanmasının sonucu olarak ulaştırmada demiryolunun payı hem yolcu hem de yük taşımacılığında ciddi düşüş yaşamıştır.

2000'li yıllara gelindiğinde, teknolojinin gelişmesiyle karayolu yapımı oldukça kolaylaştı. Çok kısa bir süre içinde Türkiye Cumhuriyeti gerek şehir içi gerekse şehirlerarasında modern yollarına kavuştu. Fakat daha fazla

yol daha fazla aracı beraberinde getirdiğinden, artan trafik ve çevre sorunları başta İstanbul olmak üzere büyük şehirleri yaşanmaz hale getirmiştir.

Sorunların çözümleri için tıpkı AB örneğinde olduğu gibi raylı sistem uygulamalarına başvurulmuştur. Bu amaçla; şehirlerin taleplerine göre metro, hafif raylı sistem ve tramvay yapımına hız verilmiştir. Tablo 2'de görüldüğü üzere beş büyük şehrimizde, yüksek taşıma kapasitesine sahip metro ağları kurulmuştur. Özellikle İstanbul'da yoğun bir çalışma devam etmektedir. Antalya, Bursa, Eskişehir, Gaziantep, Kayseri, Konya ve Samsun'da da tramvay ve hafif raylı sistem uygulamaları bulunmaktadır.

Tablo 2. Türkiye Cumhuriyeti Metro Ağı [11].

	Açılış Yılı	Son Uzatma Yılı	İstasyon Sayısı	Hat Uzunluğu (km)	Yıllık Ortalama Yolcu (milyon)
İstanbul	1989	2016	73	145	384,9
Ankara	1997	2017	54	65	104,1
İzmir	2000	2014	17	20	91,3
Bursa	2002	2004	38	38,9	91,3
Adana	2009	2010	13	13,9	14

Türkiye demiryollarının modern devletler seviyesine çıkabilmesi için köklü bir değişim gerekmektedir. Gelişimin hızlı olabilmesi; yönetimin tek bir yerde toplanmadığı, bütün iş kollarının ayrıışık ve özel sektörün işin merkezinde olduğu etkin bir sisteme bağlıdır.

Demiryollarımızın yeniden yapılandırılması amacıyla yasal altyapının oluşturulması çalışmaları yapılmıştır. Yeni yapı Şekil 2'de görülmektedir.



Şekil 2. Yeni Demiryolu İşkolu Yapısı [9].

1 Kasım 2011 tarih ve 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile:

- Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu kurulmuştur.
- 1 Mayıs 2013 tarih ve 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun” yürürlüğe girmiştir. Söz konusu kanun ile hedef ve beklentiler şu şekilde özetlenebilir:
- 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 uluslararası 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 en yüksek seviyeye çıkarmak.
- Başta komşu ülkeler olmak üzere tüm ülkelerle karşılıklı olarak uluslararası demiryolu taşımacılığını geliştirmek.
- Türkiye'nin coğrafik konumuna uygun planlamalar yaparak, ülkemizi bölgesinin lojistik üssü haline getirmek [9].

AB-TÜRKİYE CUMHURİYETİ KARŞILAŞTIRMASI VE GELECEK PLANLARI

Yeniden yapılandırma çalışmaları adı altında çıkarılan AB demiryolu paketlerinin; demiryollarının, ulaştırmadaki taşıma payına ve planlar gereğince sistemde gerçekleşmesi gereken işlevleri yerine getirebilir konuma gelmesi konusunda etkileri olmuştur. Uygulamanın başlangıç safhalarında trafik artışları gözlemlenmesine karşın, günümüzde genel itibari ile demiryolları trafik kaybı sürecini durduramamıştır. Altyapı ve tren işletmeciliğinin ayrılmasını esas alan özelleştirme hareketlerinden beklenen sonuçlar elde edilememiştir. İngiltere demiryolları bu konuya iyi bir örnek olarak verilebilir. İlk yıllarda sübvansiyonun azalması, personelin önemli ölçüde azaltılması ve hat ve taşıt bakımının geçiştirilmesi pahasına maliyetlerde düşme elde edilmesi görüntüde olumlu sonuçları oluşturmuştur. Fakat bununla birlikte, tren gecikmeleri sıklaşmaya başlamış ve daha önemlisi ölümlü kazalara sebep olacak düzeyde güvenlik zafiyeti oluşmuştur. Yapılması gereken yatırımların hiçbiri gerçekleşmediğinden uygulama kamuoyu gözünde başarısız konuma gelmiştir [5], [6].

AB'deki uygulamalardan elde edilen bilgiler doğrultusunda geliştirilmeye çalışılan Türkiye demiryolları yeniden yapılandırma çalışmalarında, AB modelinde olduğu gibi altyapı işletmesi ile tren işletmeciliğinin birbirinden ayrılarak iki farklı tüzel kişiliğe dönüştürülmesi, fakat bu iki kuruluşun bir üst kuruluş kapsamında birleştirilmesi söz konusudur. Özel kuruluşların da tren işletmeciliği yapma olanağının sağlanması yeniden yapılanmanın önemli özelliğidir. Bu bağlamda öncelikle 2013 yılında Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun [9] çıkarılmış, bu kanun ile tren işletmeciliği, altyapı işletmeciliğinden ayrılarak, TCDD Taşımacılık A.Ş. kurulmuştur. Daha sonra, 2015 yılında yayımlanan Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği [3] ile özel kuruluşların demiryolu altyapısı üzerinde işletmecilik yapma koşulları belirlenmiştir.

28 Mart 2011'de Avrupa Komisyonu tarafından yayınlanan Beyaz Kitap'ta, Avrupa Birliği 2050 ulaştırma vizyonu ele alınmıştır. Sürdürülebilirlik açısından yüksek standartlara sahip tek bir Avrupa taşımacılık ağı oluşturulması bağlamında sektörden kaynaklı sera gazı salımlarının 2050 yılına kadar 1990 yılı seviyesinin altına indirilmesi ve demiryolu sektörünün önünün açılması için işletmelerin önündeki teknik ve idari engellerin kaldırılması öngörülmüştür. Yine aynı şekilde bireysel ulaşımın tercihen çevre dostu araçlarla gerçekleştirilmesine yönelik olarak AB'deki yük ve yolcu taşımalarının daha çok demiryolu ve denizyolu ile gerçekleştirilmesi ve karayolu taşımalarının daha kısa mesafelere yoğunlaştırılması planlanmıştır.

Beyaz Kitap, Türkiye lojistik sektörünün gelecek 50 yılda Asya-Avrupa arasındaki ticarete tercih noktası olabilmesi için önemli çıkarımlar içermektedir. Bu bağlamda Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yaşının da kutlanacağı 2023 yılı çerçevesinde ulaşılmak istenen hedefler belirlenmiştir. Hali hazırda başlamış olan altyapı

çalışmaları hızlandırılarak, 2023 yılına kadar; 3.500 km yüksek hızlı, 8.500 km hızlı ve 1.000 km geleneksel demiryolu olmak üzere 13.000 km demiryolu yapılarak toplam ağ uzunluğunun 25.000 km çıkarılması, ayrıca geçmişte imal edilmiş 4.400 km'lik hattın modernizasyonu ile demiryolu taşımacılık payının yolcуда %10, yükte %15'e çıkarılması istenmektedir. Bunun yanı sıra sektörün serbestleşme sürecinin de tamamlanması hedeflenmiştir. 2023'ü takip eden 12 sene boyunca, 2023 – 2035 yılları arasında; 6.000 km ilave hızlı demiryolu yapılarak, toplam ağın 31.000 km'ye çıkartılması, yük taşımacılığının %20, yolcu taşımacılığının ise %15 seviyelerine ulaşması öngörülmüştür [10].

Buna ek olarak Avrupa Birliği'nin Beyaz Kitap ilkelerinden biri olan “daha büyük hacimli yüklerin ve daha fazla sayıda yolcunun taşınabilmesi için farklı taşıma türlerinin birlikte kullanılabilmesi ulaşım modellerinin benimsenmesi” ilkesi doğrultusunda demiryolu ağının diğer ulaştırma sistemleri ile bütünleşmesini sağlayacak şekilde akıllı ulaşım altyapıları ve sistemlerinin geliştirilmesi ile boğazlar ve körfez geçişlerinde demiryolu hat ve bağlantılarının tamamlanarak Asya – Avrupa – Afrika kıtaları arasında önemli bir demiryolu koridoru oluşturulması hedeflenmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünyada ciddi değişimler yaşanırken, büyük devletlerin politikalarında düzenlemelere gitmeleri geleceğe umutla bakabilmemizi sağlamıştır. Sadece doğa katliamının önüne geçilmesi için değil, aynı zamanda yaşamaya değer bir medeniyetin oluşturulmasında da sürdürülebilir politikalar uygarlığın sürücü koluğundadır. Bu bağlamda, ulaşımın sürdürülebilirliği için demiryollarının hem yolcu hem de yük ulaşımındaki payının artırılması gerekmektedir. AB, demiryollarının sürdürülebilir ulaştırma politikaları açısından önemini erken kavramış ve bu kapsamda çıkardığı bir dizi direktif ve yönetmelik ile durağanlaşmaya yüz tutmuş demiryolu iş kolunu yeniden canlandırmak için çalışmalarda bulunmuştur.

Demiryolu ağının kapasitesini artırmak için önemli ölçüde yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Demiryolu ile yük taşımacılığında Türkiye'de 2050 yılı itibariyle 2005'e kıyasla %87 oranında bir artış beklenmektedir [8]. Bu artış, yeni hatların yapılmasından ziyade hızın artırılması (özellikle AB'nin doğusunda), Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi'nin (ERTMS) kullanılması, şehirlerin içinden geçmeden şehirlerarası yolculukların yapılmasının sağlanması, 1.000 m uzunluğundaki trenlere uygun yan yollar ve terminallerin kurulması, ana koridorlarda yüklem gabarilerinin genişletilmesi ve mevcut ağın yenilenmesi yoluyla sağlanabilecektir. Bütün bunların yanı sıra sessiz frenlere ve otomatik kuplaja sahip yeni çeken – çekilen araçların da kullanılması gerektiği belirtilmektedir. Bu beklenen artış oranını sağlamaya çalışırken sistemin güvenli ve dakik olarak çalışması için gerekli ayarlamalar mutlaka yapılmalı ve büyük kazalar gerçekleşmeden önüne geçilmelidir. Kısa vadede geçici olumlu sonuçlar almak yerine uzun vadede sürdürülebilir bir sistem kurulması son derece önemlidir.

Ülkemizde demiryolları ile sürdürülebilir bir ulaşım ağı kurmanın önemi fark edilerek, önemli projelerle önemli adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu projelerin önemi kendisine alternatif olacak karayolu projeleri ile zarar görmemeli, aksine tamamlayıcı projeler ile desteklenmelidirler. Yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu payının artırılması amacıyla altyapısının özel taşımacılığa açılması, diğer bir deyişle serbestleştirilmesi kararlılıkla sürdürülmesi gereken bir uygulamadır. Ülkenin değerli finansal kaynakları en doğru biçimde kullanılarak demiryolları sistemlerinin uzun vadede sağlayabileceği tüm avantajlardan mümkün olduğunca faydalanılmalıdır.

AB ve diğer gelişmiş ülkelerin sahip olduğu teknoloji yakından takip edilip geliştirme çalışmalarına kaynak ayrılmalıdır. AB ülkelerinin yaptıkları hatalara özellikle dikkat edilmeli ve bunları tekrarlanmaktan kaçınılmalıdır.

KAYNAKLAR

- [1] Algül, E., 2015, “İstanbul’da Kent İçi Ulaşımı ve Trafik/ Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri Ulaşımında Raylı Sistem ve Deniz Yolunun Önemi”, Kent İçi Ulaşım ve Çevre, İstanbul Barosu Yayınları.
- [2] Cirit, F., 2014, “Sürdürülebilir Kent İçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma Sistemlerinin Karşılaştırılması”, Uzmanlık Tezi, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü.
- [3] Demiryolu Altyapı Erişim ve Kapasite Tahsis Yönetmeliği, T.C. Resmî Gazete, 29343, 2 Mayıs 2015.
- [4] Güngör, E., DüNDAR, S., 2016, “Demiryollarımızın Etkinleştirilmesi Amacıyla Yeniden Yapılandırılması Üzerine Görüşler”, ÜAS 2016 – Üretim Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi, 12 – 14 Ekim, İstanbul
- [5] Mathieu, G., 2002, “ La réforme des chemins de fer britanniques: quelle privatisation? Quel bilan?”, Transports, No 413, 149-169.
- [6] Mathieu, G., 2003, “The Reform of UK Railways- Privatisation and Its Results”, Japan Railways&Transport Review- No 34, 16-31.
- [7] Servantie, D., 2015, “AB ve Türkiye Demiryolu Politikalarının Karşılaştırmalı Analizi”, İKV Değerlendirme Notu, İktisadi Kalkınma Vakfı.
- [8] TCDD, 2014, “2014 Yılı Demiryolu Sektör Raporu”, TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü.
- [9] UHDB, 2013, “Ulaşan ve Erişen Türkiye 2013”, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- [10] UHDB, 2016, “Ulaşan ve Erişen Türkiye 2013”, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.
- [11] https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_metro_systems (Erişim tarihi: 08.09.2017).