

Mutlu Yaşam Bölgesi
Batı Akdeniz



BATI AKDENİZ KALKINMA AJANSI
WEST MEDITERRANEAN DEVELOPMENT AGENCY

Haziran 2011

ÖNSÖZ

Gelişmiş ülkelerde 1900'lü yılların başlarından itibaren kurulmuş olan kalkınma ajansları, ülkemizde yeni benimsenmiş bir modeldir. Kalkınma Ajansları; bölgesel düzeyde kamu kesimi, özel kesim ve sivil toplum kuruluşları arasındaki işbirliğini geliştirmek, kaynakların yerinde ve etkin kullanımını sağlamak ve yerel potansiyeli harekete geçirmek suretiyle, ulusal kalkınma planı ve programlarda öngörülen ilke ve politikalarla uyumlu olarak bölgesel gelişmeyi hızlandırmak, sürdürülebilirliğini sağlamak, bölgeler arası ve bölge içi gelişmişlik farklarını azaltmak amacıyla kurulmuştur.

Bu amacı gerçekleştirmek için ajanslara verilen görevlerden biri de, bölgenin kaynak ve olanaklarını tespit etmeye, ekonomik ve sosyal gelişmeyi hızlandırmaya ve rekabet gücünü artırmaya yönelik araştırmalar yapmak ve diğer ilgili kurum ve kuruluşların yaptığı araştırmaları desteklemektir.

Kuruluş ve kurumsallaşma sürecini büyük ölçüde tamamlayan Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı (BAKA), faaliyet alanı olan Antalya, Isparta ve Burdur illerinde yatırımcılara ücretsiz danışmanlık hizmeti vermek ve yatırımcıların, kamu kurum ve kuruluşlarının görev ve yetki alanına giren izin ve ruhsat işlemleri ile diğer idari iş ve işlemlerini, ilgili mevzuatta belirtilen süre içinde sonuçlandırmak üzere tek elden takip ve koordine görevinin yanı sıra bölgenin iş ve yatırım imkânlarının ilgili kuruluşlarla işbirliği içinde ulusal ve uluslararası düzeyde tanıtımını yapma görevini de üstlenmiştir.

Bu amaçla Batı Akdeniz Bölgesi'nde yatırım yapmak isteyen yatırımcılara yol göstermek ve bölgenin yatırım fırsatlarını tanıtmak amacıyla sektör raporları hazırlanmıştır.

İlk etapta, Batı Akdeniz Bölgesi'nin Mermer, Süt ve Süt Ürünleri, Su, Meyve Suyu, Gül, Güneş Enerjisi, Golf Turizmi ve Sağlık Turizmi sektör raporları ile Eğirdir İlçesi Turizm Potansiyeli Raporu ve Antalya – Konya Hızlı Tren Hattı Projesi Raporu hazırlanmıştır. Zamanla bölgeye ilişkin birçok sektör raporu hazırlanacak, bölgeye yatırımcı çekebilmek için bölgenin yatırım fırsatları tanıtılmaya devam edilecektir. Hazırlanan sektör raporlarının bölgemize ve yatırımcılarımıza yardımcı olması en büyük dileğimizdir.

Tuncay ENGIN
BAKA Genel Sekreteri

Dr. Ahmet ALTIPARMAK
Antalya Valisi
BAKA Yönetim Kurulu Başkanı



ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTI

Bu raporda Antalya için yüz yılı aşkın süredir bir rüya olan demiryoluna kavuşmak arzusunun bir yansıması olan Antalya-Konya hattı ele alınmıştır. Bu raporda bu hatla ilgili bazı tahminler üzerinden gidilerek hattın Türkiye'ye ve bölgeye ekonomik, sosyal ve kültürel katkıları değerlendirilmeye çalışılmıştır.

ANTALYA DEMİRYOLUNUN KISA BİR TARİHÇESİ



Antalya'nın demiryolu tarihçesine bakıldığında; 1892'de Antalya'ya ilk defa demiryolu inşaatı girişiminin olduğu görülmektedir. 8 Eylül 1892'de Antalya'dan Sivas'a kadar demiryolu güzergâhı keşfi için izin isteyen Amerikalı Georgy Earl Cerh'in vekili Baron De Sfelter başvuruda bulunmuştur.



17 Ağustos 1913'de Antalya'ya demiryolu hattı ile bir ticaret limanı inşaatı hakkında Umur-u İktisadiye ve Sınaiye Anonim Şirketi'yle yazışmalar yapılmıştır.

21 Mayıs 1919'da Finike-Korkuteli-Antalya-Burdur arasında demiryolu hattı yapmak isteyen Marini adlı emekli bir İtalyan, iki İtalyan komutan, bir tabip ve bir tercüman ile Konsolos Marki Granti yol keşfinde bulunmak üzere Korkuteli'ne gitmiştir.

24 Mayıs 1919'da İtalyanlar Finike-Antalya-Burdur şimendifer hattı inşaatına, hükümetten izin almadan başlamışlardır. (5 Temmuz 1921'de İtalyan işgali sona erince, bu girişim de sonuçsuz kalacaktır.)

29 Haziran 1927'de Afyon-Antalya arasında inşası düşünülen demiryolundan, Burdur-Baladız-Dinar-Sandıklı kısmının yapımına talip olan şirketle görüşme yapılması için Nafia Vekaleti'ne yetki verilmiştir.

5 Ocak 1933'te Hükümet Meydanı'nda toplanan binlerce Antalyalı, Afyon-Antalya demiryolu hattının yapılmasına dair meclis kararını büyük bir coşku ile kutlamıştır.

1 Nisan 1933'te Afyon-Antalya demiryolunun inşasına ilişkin kanun TBMM'de kabul edilmiştir.

27 Ağustos 1934'te Afyon-Antalya demiryolu hattının temeli atılmıştır.

11 Şubat 1935'te Afyon-Antalya Hattı demiryolu inşaatında çalıştırılmaları için Antalya'ya Avusturya uyruklu Mühendis Beziç, Schitehelm ve Davit'in kadroları gönderilmiştir.

10 Temmuz 1935'de Antalya'nın, şimendifere (tren) kavuşacağı müjdesi verilmiştir.

11 Temmuz 1935'te Antalya hattına ray döşenmeye başlanmıştır.



28 Temmuz 1935'de Antalya'ya yapılacak demiryolu hattı için, Burdur Baladız (Gümüşgün) Tren İstasyonu'nda çok sayıda Antalyalının da katıldığı bir tören yapılmıştır.

26 Kasım 1935'te Afyon-Isparta demiryolu ulaşıma açılmıştır.

25 Mart 1936'da Afyon-Karakuyu demiryolu, bir gün sonra da Bozanönü-Isparta demiryolu törenle ulaşıma açılmıştır.

1980'de Burdur – Antalya Demiryolu hattının, etüt, proje ve mühendislik hizmetleri işi, Ulaştırma Bakanlığı tarafından Ortadoğu Teknik Üniversitesi'ne ihale edilmiştir.

1981'de Antalya'ya demiryolu yapımı, fizibil olmadığı görüşü ile yatırım programından çıkarılmıştır.

1984'te ODTÜ'ye Burdur-Antalya ve Isparta-Antalya hatlarının fizibilite yönünden mukayesesi yaptırıldı. Bu araştırmada; "iki hattın da fizibil olmadığı ancak, Burdur-Antalya hattının, Isparta-Antalya hattından daha uygun olduğu" görüşü ortaya çıkmıştır.

27 Aralık 2002'de CHP Antalya milletvekili Feridun Fikret Baloğlu Burdur-Antalya demiryolu projesine ilişkin Ulaştırma Bakanının cevaplama için, Büyük Millet Meclisi'ne soru önergesi vermiştir.

4 Mart 2003'te CHP Antalya Milletvekili Feridun Fikret Baloğlu, Ulaştırma Bakanlığı'na verdiği soru önergesinde, 10 yıllardır sürüncemede bırakılan Antalya-Burdur tren yolunun ne zaman hayata geçirileceğini sormuştur. Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, soru önergesine verdiği cevapta, bu projenin çok pahalı bir proje olduğunu belirterek, uluslararası kredi aradıklarını ifade etmiştir.

21 Ocak 2008 günü Antalya Kent Konseyi ev sahipliğinde AKP Antalya Milletvekili Sadık Badak başkanlığında tren yolu hakkında bir panel düzenlenmiştir.





ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTI



Antalya-Konya hattı Manavgat-Alanya arasından veya Alanya'yı geçtikten sonra Konya'ya yönelecektir. Tahmini mesafesi 385 kilometre, seyahat süresi bir buçuk saat civarında olacaktır. Bölgede yapılacak etüt çalışmalarından sonra kesinleşecek olan güzergaha, rayların eğimine, yapılacak tünel ve köprü gibi yapıların miktar ve uzunluklarına bağlı olarak hattın 2.5 milyar ile 5.5 milyar dolar arasında tutacağı tahmin edilmektedir. Demiryollarında şu an için kabul gören ray eğimi binde 12,5'tir. Ray eğimi trenin nihai hızında belirleyici faktör olmaktadır. Daha yüksek hızlar için ray eğiminin daha düşük olması gerekmektedir. Bu da demiryolunun inşa maliyetini yükseltmektedir. Ancak gelişen demiryolu teknolojisi ile günümüzde daha yüksek eğimlerde kabul görmektedir. Antalya-Konya hattının, hatta bu hattan bağımsız olarak Antalya'ya demiryolu yapmanın zorluğu belli bir eğim oranını koruyarak deniz seviyesinden 1000 küsur metre yüksekliğe kadar çıkma zorunluluğu oluşturmaktadır. Bu eğimi koruyarak Torosları aşmanın yolu tünel kazmak veya köprü yapmaktır. Yapılacak tünellerin boyu uzadıkça maliyet katlanarak artmaktadır.

ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTININ SEYAHAT SÜRELERİNE ETKİSİ



Antalya'ya yapılması planlanan diğer hatlardan bağımsız olarak değerlendirildiğinde, Antalya-Konya hızlı tren hattının yapımıyla, ulaşılacak şehirlerin seyahat sürelerinde aşağıdaki tabloda belirtildiği gibi iyileşmeler olması beklenmektedir. Bu tabloda belirtilen normal süre ile karayolunda saatte 110 km. hız ile alınabilecek süre kastedilmektedir.

“Antalya'dan Ankara, İstanbul, Konya ve Alanya'ya olan seyahat süreleri hızlı tren ile yarı yarıya ve hatta daha fazla düşmektedir

Tablo 1:Hızlı trenin Antalya'dan seyahat sürelerine tahmini etkisi

Çıkış	Varış	Mesafe	Rota	Normal Süre	Hızlı Tren Süresi
Antalya	Alanya	138 km	D400	1 sa 50 dk	39 dk
Antalya	Konya	323 km	D400, D695, D696	4 saat	1 sa 39 dk
Antalya	Ankara	544 km	D650	5 sa 30 dk	2 sa 45 dk
Antalya	İstanbul	724 km	D650	10 saat	5 saat
Antalya	Eskişehir	424 km	D650	4 saat	3 sa 30 dk
Antalya	Bursa	537 km	D650	5 saat	4 sa 45 dk

Tablodan da görüldüğü gibi Ankara, İstanbul, Konya ve Alanya'ya olan seyahat süreleri hızlı tren ile yarı yarıya ve hatta daha fazla düşmektedir. Eskişehir ve yapım aşamasında olan Bursa hattının devreye girmesinden sonra da Bursa'ya seyahat sürelerinde küçük de olsa iyileşmeler olmaktadır





İÇ TURİZM AÇISINDAN ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTI



Antalya-Konya hızlı tren hattı ve yapımı devam eden Ankara-İstanbul hızlı tren hattının üzerinde bulunan Konya, Ankara, Eskişehir, Kocaeli, İstanbul illeri ve ek bir hatla Ankara-Eskişehir hattına bağlanacak olan Bursa ili Antalya'nın en önemli iç turizm pazarını oluşturmaktadır. Bu illerin ve Antalya'nın toplam nüfusunda 2010-2018 yılları arasında %12'lik, 2010-2023 yılları arasında %18,59'luk bir artış beklenmektedir. 2023'te bu yedi ilin toplam nüfusunun 30 milyona yaklaşacaktır(TÜİK). Bu illerin 2015'lerde kişi başı geliri 20.000 dolar düzeyinde beklenmektedir(IMF). Yine bu yıllarda, gelir dağılımındaki dengesizlikten dolayı Marmara Bölgesi'ndeki %40'luk bir grup gayri safi milli hâsılanın %75'ini alacaktır. Günümüz alışveriş, tüketim ve seyahat alışkanlıklarına sahip yüksek gelirli bu nüfus yılda birkaç defa turistik seyahat yapacaktır.



“Konya, Ankara, Eskişehir, Kocaeli, İstanbul illeri ve ek bir hatla Ankara-Eskişehir hattına bağlanacak olan Bursa ili Antalya'nın en önemli iç turizm pazarını oluşturmaktadır



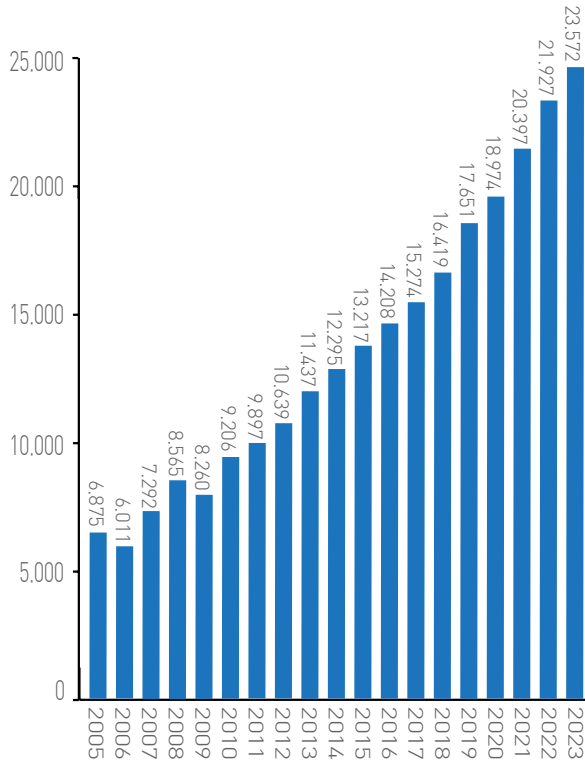
Tablo 2:Hızlı tren ile Antalya'dan ulaşılabilir bazı illerin nüfus tahminleri

İLLER	Nüfus Projeksiyonları				Kaynak:TÜİK, TSV2023 2010-2023 Değişimi
	2010	2013	2018	2023	
Antalya	1.960.779	2.112.823	2.364.692	2.609.451	33,08
Ankara	4.686.009	4.885.314	5.200.437	5.486.347	17,08
Konya	2.004.743	2.050.921	2.111.845	2.152.428	7,37
Bursa	2.629.919	2.813.935	3.122.382	3.429.760	30,41
Eskişehir	768.363	807.893	871.942	932.689	21,39
Kocaeli	1.573.424	1.699.004	1.908.939	2.116.643	34,52
İstanbul	13.050.933	13.571.135	14.407.233	15.188.562	16,38
Toplam	24.713.391	25.828.202	27.622.778	29.306.429	18,59

2015'li yıllarda cebinde parası olan bu yerli talep, Ankara-İstanbul bölgesinden Antalya bölgesine konforlu, güvenli, alternatif demiryolu yapılmadığı takdirde otoyolu veya Ankara-Edirne hızlı trenini kullanarak Adriyatik kıyılarına veya Orta Avrupa'ya gidecektir. Bu da sadece turizm kaybı değil alışveriş yoluyla ciddi ticari kayıplara da yol açacaktır.



DIŞ TURİZM AÇISINDAN ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTI



Şekil 1: Yıllara göre Antalya'yı ziyaret eden yabancı turist sayısı ve gelecek yıllar tahmini (Kaynak:TÜİK)

Antalya ili 2009 yılında tek başına Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin %31,5'ini ağırlamıştır. Bu oranın 2015'te %34 ve 2023'te %37 olması beklenmektedir. Antalya'ya gelen turistlerin en büyük kısmını Avrupalılar özellikle Almanlar ve Ruslar oluşturmaktadır.

Antalya Turizmcişinin Avrupalı müşteriye getirebilmek için Hava Yolu dışında alternatifi yoktur. Hâlbuki Antalya'nın Turizm Sektöründe rakipleri olan İspanya-Fransa-İtalya hatta Sırbistan ve Yunanistan kıyılarına turisti karayolu ve demiryolu ile ulaştırma alternatifleri mevcuttur. Bu açıdan bakıldığında Edirne-Konya arasında yapılmakta olan Hızlı Demiryolu projesi ve onun uzantısı olacak Konya-Antalya hattı Akdeniz'e Avrupa'dan ve Marmara'dan alternatif ulaşım sağlaması sebebiyle çok önemli bir dezavantajı telafi edecektir.

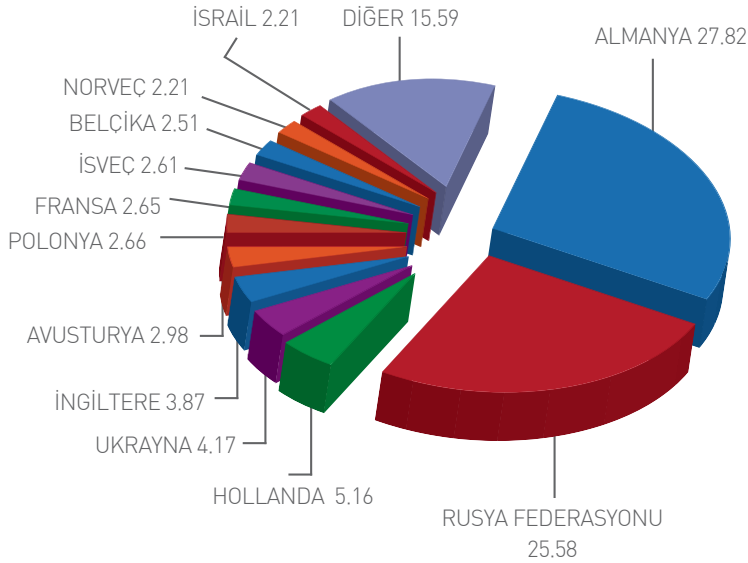




“Avrupalılarda yaygın olan demiryolu ile seyahat kültürü de Antalya için bir fırsat oluşturmaktadır.







Şekil 2: Milliyetlerine göre 2009 yılında Antalya'ya gelen turistlerin oransal dağılımı (Kaynak: Antalya İl Turizm Müdürlüğü)

Avrupalılarda yaygın olan demiryolu ile seyahat kültürü de Antalya için bir fırsat oluşturmaktadır. Aşağıdaki tablodan da gözüktüğü gibi en çok yolcu-km değerlerine sahip ilk 10 ülkeden 6'sı Avrupa ülkesi ve Rusya'dır. Rusya, Almanya, Fransa, Ukrayna ve İngiltere Antalya'ya en çok turist gönderen ülkeler arasında olduğu da yandaki şekilden görülmektedir. Yandaki tabloda geçmemekle birlikte demiryolu kullanımında diğer Avrupa ülkelerinden Hollanda 18., Avusturya 26., Polonya 17., İsveç 31., Belçika 23. sırada gelmektedir. Demiryolu ile seyahat tüm Avrupalılarda yaygın olan bir kültür olduğu söylenebilir.

Tablo 3: Yıllık demiryolu yolcu-km taşıma miktarları sıralaması

ÜLKE	Milyar yolcu-km	Yıl
Çin	787,889	2009
Hindistan	770	2008
Japonya	259	2008
Rusya	175	2008
Fransa	78,46	2006
Almanya	74,73	2006
Ukrayna	53,23	2006
İngiltere	50,7	2008
İtalya	46,44	2006
Mısır	40,84	2005

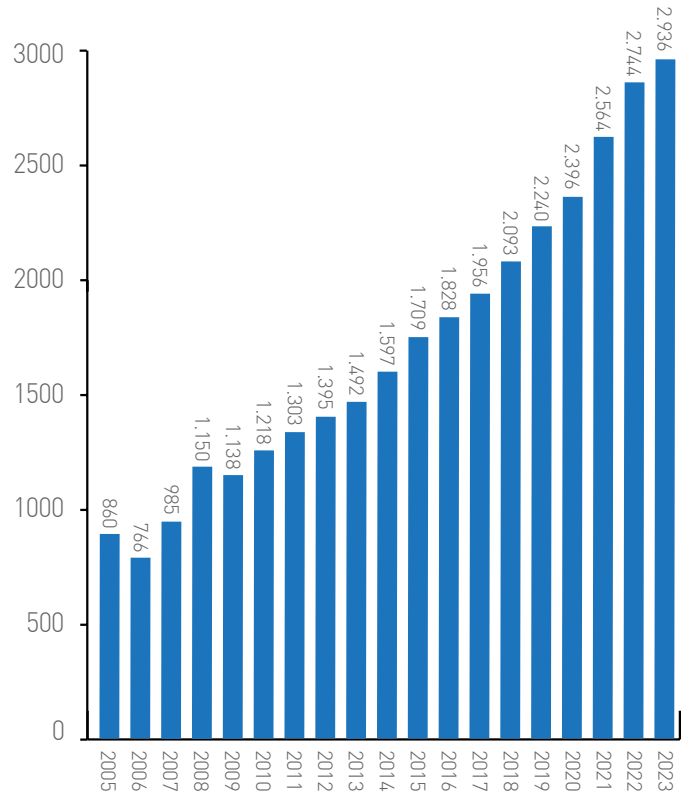
Kaynak : Uluslararası Demiryolu Organizasyonu, 2009

Bunun yanında Antalya-Konya hızlı tren hattının tamamlanmasıyla yabancı turistlerin Antalya'dan diğer yurtiçi turizm merkezlerine seyahat etme imkânı doğacaktır. Eğer Antalya'dan hızlı, güvenli ve konforlu ulaşım imkânı mevcut olursa Konya ve oradan da Kapadokya yönüne gitmek isteyecek önemli bir turizm yolcu pazarı oluşacaktır. 2020 yılı sonrası için planlanan, Kapadokya yöresinden geçen Konya-Kayseri hattının devreye girmesiyle stratejik öneme sahip Antalya-Konya-Kapadokya turizm hattı kazanılmış olacaktır. Bu sayede Antalya'dan Konya ve Kapadokya yöresine günlük turlar düzenlemek mümkün olacaktır.

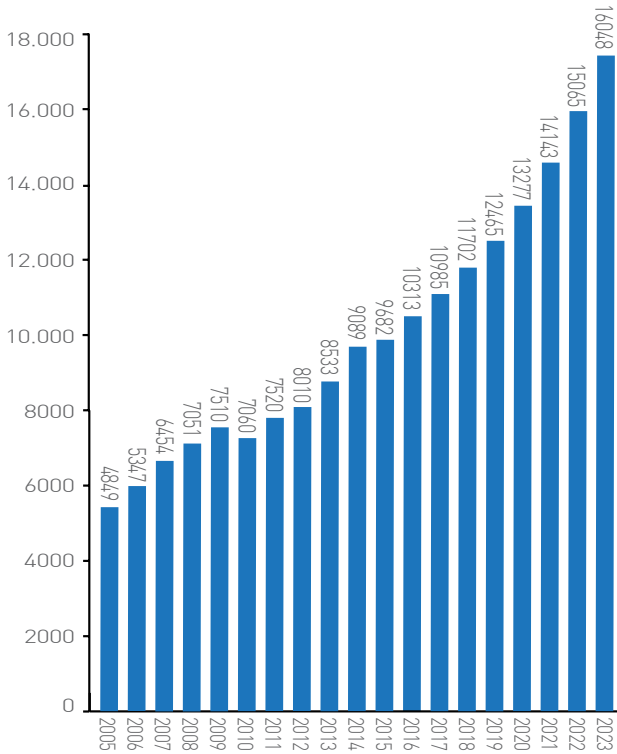
“2020 yılı sonrası için planlanan, Kapadokya yöresinden geçen Konya-Kayseri hattının devreye girmesiyle stratejik öneme sahip Antalya-Konya-Kapadokya turizm hattı kazanılmış olacaktır.



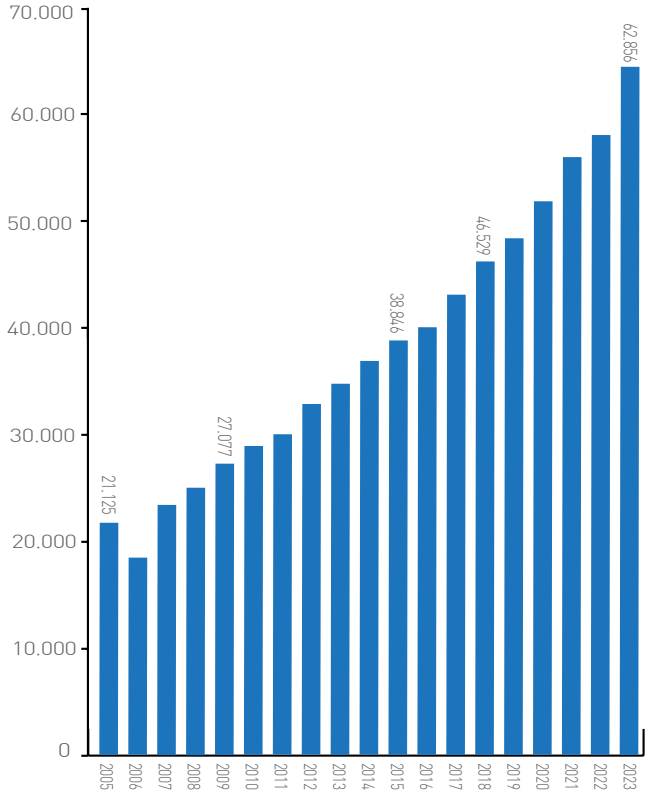
Antalya-Konya hattının tamamlanmasıyla Antalya-İstanbul arasında seyahat etmek isteyenler için çok önemli bir yabancı turist ulaşım pazarı daha doğacaktır. Antalya'ya gelen turistlerden İstanbul'u, İstanbul'a gelen turistlerden de Antalya'yı görmek isteyenler için önemli sayıda yabancı yolcu potansiyeli söz konusu olacaktır.



Şekil 3: Yıllara göre Kapadokya'yı ziyaret eden yabancı turist sayısı ve gelecek yıllar tahmini (Kaynak:Nevşehir Valiliği)



Şekil 4: Yıllara göre İstanbul'u ziyaret eden yabancı turist sayısı ve gelecek yıllar tahmini (Kaynak:TÜİK)



Şekil 5: Yıllara göre Türkiye'yi ziyaret eden yabancı turist sayısı ve gelecek yıllar tahmini (Kaynak:TÜİK)

2015'ten sonra devreye girecek Antalya-Konya hızlı tren hattı ile deniz-kum-güneş turizmine alternatif turizm alanlarını eklemek, böylelikle kıyı bölgelerine gelen turisti iç bölgelere çekmek ve daha fazla gelir elde etmek mümkün olacaktır.

Ancak bu sayede 2023 yılı turizm stratejisi hedefi olan 63 milyon turist ve 86 milyar dolar turizm geliri elde etmek mümkün olacaktır.

“EXPO-2016 ANTALYA” AÇISINDAN ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTI



2016 yılında Expo fuarı Antalya’da “Çocuk ve Çiçek” teması ile gerçekleştirilecektir. Bu fuar kapsamında 2016 yılında Antalya’da 20.000 uluslar arası sosyal ve kültürel faaliyet gerçekleştirilecektir. 100 ülkeden katılımcıların yer alacağı fuarı 5 milyonu yabancı olmak üzere toplam 8 milyon kişinin ziyaret etmesi beklenmektedir. Toplam 6 ay boyunca açık kalacak olan fuar Antalya’nın ve Türkiye’nin tanıtımı ile buranın cazibe merkezi haline gelmesini sağlayacaktır. Antalya-Konya hızlı tren hattının bu tarihe yetiştirilmesi büyük bir sinerji oluşturacaktır. Hızlı trenin bu tarihe yetiştirilememesi durumundaysa bu sinerji oluşmadığı gibi bunun pek çok negatif etkisi olacaktır. Böyle bir durumda, bu tarihlerde Antalya’nın ulaşım konusunda ciddi sıkıntıları olması beklenmektedir. Turist sayısı neredeyse iki katına çıkmış ancak karayolu dışında ulaşım alternatifi geliştirememiş olan Antalya’yı çok ciddi problemler beklemektedir.

“100 ülkeden katılımcıların yer alacağı Expo 2016 fuarını 5 milyonu yabancı olmak üzere toplam 8 milyon kişinin ziyaret etmesi beklenmektedir.”



TARIM ÜRÜNLERİNİN TAŞINMASI AÇISINDAN ANTALYA-KONYA HIZLI TREN HATTI



Türkiye'nin örtü altı sebze üretiminin %78'i Batı Akdeniz'den sağlanmaktadır. Bu ürünün tamamına yakını ve çiçek üretiminin bir kısmı kamyonlarla Ankara ve İstanbul'a iç pazara veya Trabzon üzerinden feribotla Karadeniz'i geçen kamyonlarla BDT ülkelerine gönderilmektedir. Diğer yandan Avrupa'ya uzanan karayoluyla veya Tekirdağ'dan İtalya kıyılarına feribotla geçen kamyonlarla da Avrupa Ülkelerinin sebze hallerine ulaştırılmaktadır.

Antalya, bu alandaki rekabette pazara uzak olmanın dezavantajını yaşamaktadır. Antalya-Konya hızlı tren hattı ile Avrupa hallerine 24-48 saatlik sürelerde soğutuculu vagonlarla ürün taşıma imkânı doğacaktır. Böylelikle Türk çiftçisi, kısa sürede tüketilmesi gereken yaş sebze ve meyveyi daha kısa sürede Avrupa pazarına sunabilme imkânını elde ederek pazarda rakiplerine karşı olan dezavantajını telafi edecektir.

Bunun yanında yaş sebze ve meyvenin demiryolu konforunda taşınması sağlanarak ürünlerde nakliyat sırasında meydana gelen fire ve bozulmalar azaltılacaktır. Ülkemizde taşımacılık yönünden demiryolunun alternatifi olan karayollarının konfor standartlarının düşüklüğü herkesçe bilinmektedir. Sadece bu açıdan bakıldığında dahi meydana gelen ekonomik kayıpların büyüklüğü Antalya'ya hızlı trenin gerekliliğini ortaya koymak adına yeterlidir.



HIZLI TREN HATTININ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ



Antalya Limanı Türkiye'nin gelişme potansiyeli en yüksek limanları arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Her yıl milyonlarca yabancı turisti ağırlayan, Türkiye turizmi ve ticareti açısından hızlı bir gelişim gösteren Antalya, İzmir-Mersin arasındaki yaklaşık 700 deniz millik kıyı şeridi üzerindeki en büyük organize merkez olma özelliğini taşımaktadır. Mersin, İzmir arasında Anadolu ile bağlantılı tek liman Antalya Limanı'dır. Tüm bu avantajlara rağmen Antalya Limanı elleçleme kapasitesinin yaklaşık %60'ını gemi kapasitesinin ise %35'ini değerlendirebilmektedir. Bunun altında ise Antalya Limanını Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan bir demiryolu hattının olmaması sebebi yatmaktadır.

Antalya-Konya hızlı tren hattı sayesinde Antalya Limanı Ankara, Konya gibi sanayi potansiyeli çok yüksek bir hinterlanda sahip olacaktır. Hızlı tren bağlantısı ile kombine taşımacılık imkânı doğacak, konteynır yükleri İç Anadolu'ya taşınabilecektir.

Antalya-Konya hızlı tren hattının kurvaziyer turizmi açısından da bölge ve ülke ekonomisine çok büyük katkıları olacaktır. Liman, yüksek yolcu kapasitesine sahip Antalya Havaalanı ile birlikte, bölgenin önemli bir ulaşım merkezi haline gelmesinde tamamlayıcı bir rol oynamaktadır. Ancak bu iki terminal noktasını birbirine bağlayan karayolu dışında modern, güvenli ve konforlu bir ulaşım alternatifinin olmayışı bu merkezlerin bütünlük zincirini kırmaktadır. Bu da kurvaziyer turizminin gelişmesini sekteye uğratmaktadır. Antalya-Konya hızlı tren hattı ile liman-havaalanı bağlantısı tamamlanarak Antalya'nın kurvaziyer gemi turları için bir başlangıç veya bitiş noktası haline gelmesi sağlanacaktır. Kurvaziyer turizminden en fazla kazancı başlangıç veya bitiş limanlarının aldığı unutulmamalıdır. Liman noktasında yapılacak; içinde otel, alışveriş ve eğlence merkezi bulunan, liman kurvaziyer rıhtımı ile bütünleşmiş modern bir hızlı tren yolcu istasyonunun ayrıca ekonomiyeye katkıları olacaktır.



Hızlı tren hattı sayesinde Antalya Limanı Ankara, Konya gibi sanayi potansiyeli çok yüksek bir hinterlanda sahip olacaktır.





HIZLI TREN HATTININ KARAYOLU ULAŞIMINA ETKİSİ



Ülkemizin karayolu ağı şebekesi içinde en yoğun olarak kullanılan hatlardan birisi de Antalya ilini Alanya ilçesine bağlayan D400 karayoludur. Antalya Emniyet Müdürlüğü'nden alınan bilgiye göre il merkezinde bu yolda meydana gelen kaza sayısı 2008 yılında 460, 2009 yılında da 359 olarak kayıtlara geçmiştir. Bu kazalarda toplam 11 vatandaşımız hayatını kaybetmiş ve yaklaşık 250 yaralanma vukua gelmiştir. Antalya-Konya hızlı tren hattı projesinin devreye girmesiyle hem D400 aksı üzerindeki trafik yükü azalacak hem de buna bağlı olarak bu aksta meydana gelen kaza sayısı azalacaktır.

HIZLI TREN HATTININ HAVAYOLU ULAŞIMINA ETKİSİ



Ülkemizin en yoğun olarak kullanılan iki havaalanı İstanbul Atatürk ve Antalya Havaalanlarıdır. Antalya Havaalanı'ndan iç hatlarda en fazla uçuş gerçekleştirilen hatlar Antalya-İstanbul ve Antalya-Ankara hatlarıdır. 2009 yılında her iki ulaşım noktasına yapılan uçuşlar Antalya Havaalanı trafiğinin %16'sını oluşturmuştur. Benzer şekilde 2010'un ilk 8 ayı itibariyle %15'ini oluşturmaktadır.

Tablo 4: Antalya Havaalanı toplam inen-kalkan uçak sayısı

Atatürk Havalimanı Toplam Uçak sayısı (İç hatlar ve Dış Hatlar Gelen-Giden)

	2008	2009	2010 İlk 8 ay
AYT Toplam Uçak Sayısı	126.682	126.743	100.942
Ankara veya İstanbul'a (Giden-Gelen)	9.844	9.961	7.495
Antalya havaalanı içerisindeki payı(%)	16	16	15



“Ülkemizin en yoğun olarak kullanılan iki havaalanı İstanbul Atatürk ve Antalya Havaalanlarıdır.



Tablo 5: Atatürk Havaalanı toplam inen-kalkan uçak sayısı

Atatürk Havalimanı Toplam Uçak sayısı (İç hatlar ve Dış Hatlar Gelen-Giden)

	2008	2009
IST Toplam Uçak Sayısı	276.148	283.953
Antalya'ya giden	6.891	6.396
İstanbul havaalanı içerisindeki payı(%)	5	4.5

Paris-Lyonn arasında hızlı tren hattının açılmasıyla bu iki şehir arasındaki havayolu trafik yoğunluğu %40 oranında düşmüştür. Benzer şekilde Antalya-Konya hızlı tren hattının devreye girmesiyle Antalya-İstanbul ve Antalya-Ankara arasındaki havayolu trafik yoğunluğu düşecektir. Bu bir taraftan hızlı tren yolcu sayısına katkı sağlarken diğer taraftan da uçuş güvenliğini artıracaktır. Hızlı trenin havayoluna göre daha ucuz olması, tren ile yolculuğu da tercih edilir kılacaktır. Hızlı tren sayesinde bu havaalanlarında boşalan yurt içi uçuş slotlarını yurtdışı seferleri ile doldurmak mümkün olacaktır.

Sonuç olarak Antalya-Konya hızlı tren hattı yapılmalıdır. Çünkü bu hattın Antalya'ya, Bölgeye ve Türkiye'ye turizm sektöründe, ulaştırma sektöründe (yük ve yolcu taşımacılığı), sanayi sektöründe, tarım sektöründe hattın yapım maliyetlerinin çok üzerinde ekonomik katkıları olacaktır.

Kaynaklar

1. www.tuik.gov.tr
2. www.kgm.gov.tr
3. www.tcdd.gov.tr
4. www.ulastirma.gov.tr
5. www.dlh.gov.tr
6. www.dhmi.gov.tr
7. www.kultur.gov.tr
8. www.nevsehir.gov.tr
9. www.dpt.gov.tr
10. www.sbadak.com.tr
11. www.antalyabugun.com
12. Antalya İl Emniyet Müdürlüğü
13. Antalya Valiliği İl Planlama ve Koordinasyon Müdürlüğü
14. Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü
15. Fraport IC İçtaş Antalya Airport Terminal Investment and Management Inc.
16. <http://en.wikipedia.org>
17. <http://www.antyakulturturizm.gov.tr>

