

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Arařtırma Planlama ve Koordinasyon Kurulu BařkanlıĐı

7/2047

SAYI : B.11.0.APK.0.10.01.21./EAL 412-11768

29 MART 2004

KONU :Bursa Milletvekili
Sayın Kemal DEMİREL'in
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAřKANLIĐINA

İLGİ: TBMM BařkanlıĐının 15.03.2004 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-4636 sayılı yazısı.

Bursa Milletvekili Sayın Kemal DEMİREL'in 7/2047-4705 sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuřtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
Ulařtırma Bakanı

E K :

1 Cevap formu(3 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BařkanlıĐına
BařbakanlıĐa

7/2047

BURSA MİLLETVEKİLİ SAYIN KEMAL DEMİREL'İN 7/2047-47053 SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkemizde demiryollarının geliştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmış ve büyük aşamalar kaydedilmiştir. Bununla birlikte son yıllarda demiryollarından vazgeçme yönünde bir eğilim olduğu dikkat çekmektedir.

Demiryolları ulaşımında büyük oranda rahatlamayı sağlayacak bir sistemdir. Geçtiğimiz Ramazan ve Kurban bayramlarını içine alan dönemde yine trafik kazalarıyla ilgili facialar yaşanmıştır. Double yol yapımları devam etse de kazaların önüne geçilememektedir. Trafik kazalarının ülke ekonomisine yaptığı zararlar düşünüldüğünde demir yolları ile ilgili hizmetlerin yeniden yapılandırılmasının ülke ekonomisine daha olumlu etkileri olacağı düşünülmektedir.

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'lı yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır.

Bu ulaşım politikalarına bakıldığında ülkemizin ulaşım sisteminin sadece karayoluna dayandırıldığı görülmektedir.

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.

Avrupa birliğine girmek için denemediğimiz yolun kalmadığı şu günlerde, AB ulaşım politikalarının öncelikli amaçları arasında, demiryolu ve denizyolu payının yükseltilmesinin gerektiği yer almasına karşın, ülkemizde bu yönde bir faaliyet gözlenememiştir.

Avantajları ve ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik sorunların çözümünde sağlayacağı yararlar düşünüldüğünde, demiryolu taşımacılığının desteklenmesi yönünde yeni politikalar oluşturulmasının gerektiği ortadadır.

SORU 1-Ülkemizde Cumhuriyetin kuruluşundan bu güne kadar yapılan demiryolu uzunluğu kaç km'dir.?

CEVAP 1-Ülkemizde Cumhuriyetin kuruluşundan bu güne kadar yapılan demiryolu hat uzunluğu; 4983 km.si anahat, 1442 km.si tali hat olmak üzere toplam 6425 km.dir.

SORU 2-1950 yılından günümüze kadar yapımı tamamlanan demiryolu uzunluğu kaç km'dir?

CEVAP 2-1950 yılından günümüze kadar yapımı tamamlanan demiryolu uzunluğu 1203 km.si anahat, 577 km.si tali hat olmak üzere toplam 1780 km.dir.

./..



SORU 3-1950'li yıllarda çok partili döneme geçildikten sonra çalışması iptal edilen demiryolu hatları hangileridir?

CEVAP 3-Cumhuriyetten önce; Mudanya-Bursa 41,1 km., Ilıca-Palamutluk 28,4 km., Samsun-Çarşamba 39,5 km., Maden-Sarıkamış 231,9 km. olmak üzere toplam 340,9 km. dar hat yapılmış ancak, Cumhuriyetten sonra çeşitli yıllarda bu hatlar sökülüştür.

SORU 4-Halen işleme kapalı olup da açılabilir durumda olan demiryolu hatlarımız hangileridir?

CEVAP 4-Ekonomik olmaması nedeniyle;

Sütlaç-Çivril, Bozanözü-Eğirdir, Ereğli-Armutçuk, Samsun-Azot, Köprübaşı-Kahramanmaraş ve Çobanbey-Karkamış demiryolu hatları yolcu ve yük taşımacılığına kapatılmıştır. Ancak, söz konusu hatların ekonomik duruma gelmeleri halinde yeniden açılmaları mümkün bulunmaktadır.

SORU 5-Demiryolu sistemimizin daha etkin kullanılabilmesi için Ulaştırma Bakanlığı olarak planladığınız çalışmalarınız var mı? Varsa bunlar nelerdir?

CEVAP 5-Demiryolu sistemimizin daha etkin kullanılması için yıllık Yatırım Programlarında yer alan Demiryolu Yapım Projelerine ayrılan ödenekler çerçevesinde;

- Menemen-Aliaga Çift Hatlı Demiryolu inşaatı,
- Divriği-Sivas(Tecer-Kangal) Demiryolu Üstyapı inşaatı,
- Ankara-İstanbul Sürat Demiryolu 1. Kısım inşaatı,
- Ankara-İstanbul Demiryolu Rehabilitasyon Projesi,
- Boğaz Tüp Geçiş Projesi

işlerine önem verilerek sürdürülmektedir. Ayrıca VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda öngörülen Ulaştırma Ana Planı hazırlık çalışmaları sürdürülmektedir.

SORU 6-Trafik kazalarının ülke ekonomisine yaptığı zararlar göz önünde bulundurulduğunda demiryollarının yeniden işlev kazandırılması yönünde planlarınız var mı? Varsa bu çalışmalar nelerdir?

CEVAP 6-Demiryollarının ulaşım içindeki payının artırılması için mevcut hatların, çeken-çekilen araç filosunun geliştirilmesi ve işletim sisteminin yenilenmesi ile birlikte demiryolu işletmesi idari yapısındaki gelişmelerin de düzenlenmesi hedeflenmiş olup, bu çerçevede;



./..

-Kısa vadede;

- Yasal düzenleme (Demiryolu İşletmeciliği Kanun Tasarısı)
- Organizasyonel Değişim ve İşletmenin İyileştirilmesi (Yeniden Yapılanma ve Müşteri Odaklı İşletim)

-Orta ve Uzun Vadede;

- Mevcut Altyapıların iyileştirilmesi ve yeni yollar yapımı (18 adet yeni demiryolu güzergahı)
- Araç filosunun yenilenmesi ve geliştirilmesi,
- Bilgi sistemlerinin geliştirilmesi,
- Özel sektörle işbirliğine gidilmesi

planlanmıştır.

