



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 25.12.2007
Sayı: 20

125-1116/2007

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde demiryolu işletmeciliği bir imtiyaz olarak TCDD Genel Müdürlüğüne tanınmıştır ve bu işletmecilik TCDD Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğundan devralınan 4.000 km civarındaki demiryolu, genç cumhuriyetin kararlı ve azimli politikası sayesinde 20 sene içinde 8.000 km yi geçmiştir.

Ancak 1950 yılından itibaren bir devlet ve ulaşım politikası olarak demiryolu politikası terkedilmiş ve kendi kaderine bırakılmıştır.

Bugün için demiryolunun gerek yük gerekse de yolcu taşımacılığındaki payı çok düşüktür. Bu durum hem çok pahalı olan karayolu işletmeciliğinden dolayı ciddi bir kaynak kaybına neden olmakta hem de karayolunda meydana gelen trafik kazaları nedeniyle ciddi sayıda can kaybına, yaralanmalara ve çok büyük maddi hasara sebep olmaktadır.

Oysa Ülke ve Devlet olarak en büyük hedefimiz olan AB üye ülkelerinde bu durum tam tersinedir. Dolayısıyla çağdaşlık ve gelişmişlik için en önemli araçlardan birisi de demiryoluna verilen önemle kendini göstermektedir.

Yıllardan beri yeni yol yapılmamıştır. Yeni yol yapılmamasının yanı sıra yılda ortalama 500 km yolun yenilenmesi gerekirken son beş yılda (2002-2006) ancak 463 km yol bakım onarımı ve yenilemesi yapılabilmektedir. Hatlarımızın fiziki standartı yapıldığı zamandan bu yana değişmemiştir. Çeken çekilen araç parkı yeterli ölçüde yenilenememekte ve kapasite artırılmamaktadır. Hala önemli arterlerde elektrik ve sinyalizasyon yoktur.

İşte bu noktada; Demiryollarımızın gelişmesinin önündeki engelleri ortaya çıkarmak ve gelişmesini sağlayacak idari ve ekonomik gereklilikleri açığa çıkarmak için TCDD Genel Müdürlüğünün işletmeciliği ve demir yollarımızın durumu hakkında Anayasa'nın 98., TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105. maddeleri uyarınca Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

Saygılarımızla

10/ 25 - 1146/3041

- 1- Yılmaz ATEŞ- Ankara
- 2- Tacidar SEYHAN- Adana
- 3- Hikmet ERENKAYA- Kocaeli
- 4- Yaşar AĞYÜZ- Gaziantep
- 5- Orhan Ziya DİREN- Tokat
- 6- Çetin SOYSAL- İstanbul
- 7- İsa GÖK- Mersin
- 8- Rahmi GÜNER- Ordu
- 9- Mehmet Şevki KULKULOĞLU- Kayseri
- 10- Mevlüt ÇOŞKUNER- Isparta
- 11- Akif EKİCİ- Gaziantep
- 12- Gökhan DURGUN- Hatay
- 13- Ali KOÇAL- Zonguldak
- 14- Abdullah ÖZER- Bursa
- 15- Halil ÜNLÜTEPE- Afyonkarahisar
- 16- Tekin BİNGÖL- Ankara
- 17- Tayfur SÜNER-Antalya
- 18- Bülent BARATALI- İzmir
- 19- Nevin Gaye ERBATUR- Adana
- 20- Vahap SEÇER- Mersin
- 21- Atilla KART- Konya

GEREKÇE

Dünya Bankası politikalarına bağlı olarak "demiryollarının yeniden yapılandırılması" adı altında TCDD'de 1995 yılından beri kamu işletmeciliğini yok eden politikalarla personel azaltılmasına gidilmesi ve nitelikli personelin kurumdan uzaklaştırılması, TCDD'ye yönelik yatırımların azaltılması, bakım atölyelerinin büyük bir kısmının kapatılması ve TCDD'ye eğitilmiş iş gücü yetiştiren demiryolu meslek okullarının lağvedilmesi, Kuruluşundan bu yana entegre bir işletme olan TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve böylece özelleştirilmesinin önünün açılmasının bir sonucu olarak yaşanmıştır.

Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Ulaşım politikaları, toplum yararını gözeten ve bütün ulaşım alternatiflerini (kara, deniz, hava ve demiryolu) değerlendiren Kombine Taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) esas alınması gerekirken ülkemizde demiryolları karayolu taşımacılığı karşısında gerilemiştir.

1950'de demiryollarının ulaşım sistemi içindeki payı yük taşımacılığında % 78, yolcu taşımacılığında % 42 iken bu oranlar izlenen karayolu ağırlıklı politikalar sonucu yük taşımacılığında % 48, yolcu taşımacılığında % 24'e gerilemiş bulunmaktadır.

İtalya'da demiryolu hat uzunluğu 16.080 km, İngiltere'de 16.847 km, Fransa'da 31.727 km; ülkemiz demiryollarının toplam ana hat uzunluğu ise 10.948 km'dir. Ülkemizin yüzölçümü ise bu ülkelerin yüzölçümlerinin sırası ile 2,6, 3,2 ve 1,4 katıdır. Bu veriler, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının nasıl ihmal edildiğini göstermektedir.

Karayolu taşımacılığı lehine uygulanan bu yanlış politikalar; kent içi ve kentler arası ulaşımında yolcu ve yük güvenliği alanlarında ciddi sorunlar yaratmıştır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte, trilyonlarca liralık maddi hasar meydana gelmektedir.

Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. Bu noktada demiryolu yapım maliyetinin, karayolu yapım maliyetine göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha ekonomik olduğu gözetilmelidir.

Karayolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının % 82'sini tüketmesine karşın taşımadaki payı % 71,5'tir. Demiryollarının ise enerji tüketim payı % 2 iken, taşımacılıktaki payı % 4'tür. Yalnızca bu veriler bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

Aynı şekilde, Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre, kazalarda ölüm riski 1 milyar yolcu/km başına demiryollarında 17 kişi iken, karayollarında 140'tır. Dolayısıyla demiryolu taşımacılığı ekonomik olması yanı sıra can güvenliği açısından da önem taşımaktadır.

Demiryoluna göre 2 misli, su yoluna göre ise 3 misli daha fazla enerji sarf eden karayollarına yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar, özellikle de can ve mal güvenliğini tehdit eden standart dışı "duble yol" yatırımlarının gözden geçirilmesi ve ağırlığın demiryollarına verilmesinin Demiryolu hatlarının ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmasının, TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve demiryollarında özelleştirme uygulamalarına son verilmesinin, Ülkemizde ciddi bir Ulaşım Master Planının oluşturulmasının ve bu kapsamda demiryolu ağının genişletilmesinin önemi ortadadır.