



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih: 02.11.2007
Sayı: 26

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

TCDD'na hak ettiği önemin verilmesi, daha çağdaş, daha kullanışlı ve daha sağlıklı ve daha güvenli bir ulaşım sağlanması adına; Ülkemizde raylı sistem ve demiryolu kullanımının yaygınlaştırılması ve demiryolu kullanımının hızlı tren ve diğer raylı sistemlerle desteklenerek daha modern ve güvenli ulaşım için gerekli ön çalışmaların yapılması ve gelişmenin sağlanması için yapılabileceklerin ortaya koyulması ve bu konularda yüce meclisimiz ve halkımızın bilgilendirilmesi amacıyla, Anayasanın 98, TBMM İç Tüzüğü'nün 104 ve 105. maddeleri uyarınca Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

- 1- Kemal DEMİREL – Bursa
- 2- Vahap SEÇER – Mersin
- 3- Ergün AYDOĞAN – Balıkesir
- 4- Osman KAPTAN – Antalya
- 5- Rasim ÇAKIR – Edirne
- 6- Mevlüt COŞKUNER – Isparta
- 7- Ramazan Kerim ÖZKAN – Burdur
- 8- Enis TÜTÜNCÜ – Tekirdağ
- 9- Fevzi TOPUZ – Muğla
- 10- Durdu ÖZBOLAT – Kahramanmaraş
- 11- Turgut DİBEK – Kırklareli
- 12- Bilgin PAÇARIZ – Edirne
- 13- Tansel BARIŞ – Kırklareli
- 14- Çetin SOYSAL – İstanbul
- 15- Yaşar AĞYÜZ – Gaziantep
- 16- Gökhan DURGUN – Hatay
- 17- Ahmet ERSİN – İzmir
- 18- Eşref KARABRAHİM – Giresun
- 19- Muharrem İNCE – Yalova
- 20- Ali Rıza ÖZTÜRK – Mersin
- 21- İsa GÖK – Mersin
- 22- Ali İhsan KÖKTÜRK – Zonguldak
- 23- Ali KOÇAL – Zonguldak
- 24- Engin ALTAY – Sinop
- 25- Halil ÜNLÜTEPE – Afyonkarahisar
- 26- Yaşar TÜZÜN – Bilecik
- 27- Mehmet Şevki KULKULOĞLU – Kayseri
- 28- Fehmi Murat SÖNMEZ - Eskişehir

GEREKÇE

Raylı sistemler ve demiryolları taşımacılığı, başlangıcından bu güne kadar bir çok ülkede etkin olarak kullanılmış ve son yılların en önemli ulaşım sistemi halini almıştır.

Ülkemizde, 1923 yılı itibarı ile 4559 km. olan demiryolu 1940 yılında 8637 km'ye ulaşmıştır.

1940-1950 yılları ise ülkemizde demiryolları için "Durgunluk Dönemi"dir. 1950 yılından günümüze kadar ise sadece 1871 km'lik yeni yol yapılmıştır.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra yokluklar içinde yılda ortalama 240 km. uzunluğunda demiryolu yapılırken, 1950 yılından sonra gelişen teknoloji ve maddi olanaklara rağmen yılda sadece 39 km'lik demiryolu yapılabilmektedir.

1948 yılında, ABD tarafından hazırlanan bir rapor, Türkiye'de ulaşım ağırlığının demiryolundan karayoluna kaydırılması gerektiğini öngörmüş ve tüm çalışmalar bu yönde devam etmiştir.

Platform genişliği 13,7 m. olan çift hatlı elektrikli bir demiryolu alt yapısı, kapasite açısından 38 m. genişliğindeki 6 şeritli bir otobana eşdeğerdir.

Kapasite ve standartlar açısından aynı baza getirilen 1 km. kara ve demiryolu maliyetleri karşılaştırıldığında 6 şeritli bir otobanın maliyeti 8 milyon USD iken, çift hatlı, elektrikli, sinyalizasyonlu bir demiryolunun maliyeti 2 milyon 853 bin USD olarak tespit edilmiştir.

Demiryolunun faydalı ömrü 30 yıl olarak kabul edilirken, dünya standartlarında karayollarının faydalı ömrü 13 yıldır. Yol maliyetleri ve faydalı ömür yılı açısından da demiryolunun daha avantajlı olduğu ortadadır.

1997 yılı istatistiklerine göre karayolunda trafik kazalarına neden olan kusurlar, insan faktörü % 98, araç faktörü % 0,6, Yol faktörü ise % 0,8 olarak saptanmıştır.

50 yıl ihmal edilen demiryolu alt yapısı gün geçtikçe kötüleşmiş ve yok olma aşamasına gelmiştir.

Buradan hareketle;

1. Demir yollarımızın daha kaliteli hale getirilmesi amacıyla ihtiyaç duyulan durumların saptanması,
2. TCDD'nin işletmecilik faaliyetlerinde dış müdahalelerden korunabilmesi için ulusal demiryolu politikamızın oluşturulması ve çalışmalara en kısa zamanda başlanması,
3. Raylı sistemlerin etkin kullanıldığı ülkelerde başarıyı getiren yöntemlerin saptanması ve ülkemizdeki durumlarla karşılaştırılması,
4. Demiryollarının kalifiye eleman ihtiyacı için "Demiryolu Meslek lisesi"nin etkin hale getirilmesi, ayrıca demiryolu işletmesi ve demiryolu

mühendislik fakültelerinin oluşturulması yönünde araştırmalar yapılarak uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi,

5. TCDD, Limanlar ve Hava Meydanlarının, Demiryollarını da kapsayacak şekilde işletmecilik faaliyetleriyle birleştirilmesi ve hizmetlerini bütünlük içinde yürütmesi için çalışmalar yapılması,
6. Demiryolları araç-gereçleri ve yedek parçalarının iç piyasadan temini amacıyla her türlü araştırmayı, test ve laboratuvar verilerini elde edebilen; demiryollarının tanıtımı ve dünyadaki işletme faaliyetleri ışığında, tedbirler geliştirecek ve projelendirmeyi sağlayacak Demiryolları ile ilgili bir araştırma ve eğitim kurumunun oluşturulup, ülkemizdeki işlerliğinin sağlanması çalışmalarının yapılması,
7. Hızlandırılmış tren olarak başlayan ve büyük bir hezimetle sona eren; hızlı raylı sistem taşımacılığının, hızlı tren çalışmaları ile etkin hale getirilmesi ve bu çalışmalar yapılırken, ülkemizin ihtiyaçları, coğrafi yapısı ve gelişmesinin de göz önünde bulundurularak planlamalar yapılmasının sağlanması,
8. Küresel ısınma, çevre kirliliği ve petrole dayalı enerji kaynaklarındaki azalmalar göz önünde bulundurulduğunda; Demiryolu taşımacılığı aynı zamanda çevre dostu olarak karşımıza çıkmaktadır. Gelecek nesillere yaşanabilir bir çevre bırakmak için, Çevre Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı ile de koordine bir çalışma içerisine girilerek, demiryolu projelerine destek sağlanması.

Çalışmalarının yapılarak, demiryollarının ülkemizde istenilen aşamaya gelmesinin sağlanması ve bu konuda halkımızın bilgilendirilerek, gerekli bilinç oluşturulmalı ve gerekli çalışmalara en kısa sürede başlanmalıdır.