



T.C.
GIDA TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı



Sayı : 54045643-610-4278
Konu :Yazılı Soru Önergesi

05.12.2014

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: a) 31.07.2014 tarihli ve 43452547-120.00-7/48254 sayılı yazı
b) 05.08.2014 tarihli ve 31853594-610-2-8343-3270 sayılı yazı

İlgi (a)'da kayıtlı yazınız ile Başbakanlığa gönderilen ve İlgi (b)'de kayıtlı yazı ile Başbakanlıktan Bakanlığımıza gönderilen yazı ekinde yer alan İstanbul Milletvekili Celal ADAN'a ait 7/48254 esas nolu yazılı soru önergesine ilişkin cevabi görüş ekte sunulmaktadır. Bilgilerinize arz ederim.


Mehmet Mehdi EKER
Bakan

EKLER :
1-Cevabi görüş 7/48254 (4 sayfa)

DAĞITIM:
Gereği:
TBMM Başkanlığına

Bilgi:
Başbakanlığa



T.C.
GIDA TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

YAZILI SORU ÖNERGESİ

Önerge Sahibi : Celal ADAN
İstanbul Milletvekili
Esas No :7/48254

SORU 1) Tarım arazilerinin imara açılmasındaki nedenler nelerdir?

SORU 3) Tarımsal sulama sorunu hala çözülememiştir. Bu sorunun çözümü için aldığınız tedbirleri açıklar mısınız?

CEVAP 1-3) 2005 yılında çıkarılan 5403 sayılı “Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu” ile tarım arazilerinin amaç dışı kullanımına engel olacak tedbirler getirilmiştir. Söz konusu Kanun’un 13 üncü maddesinde belirtilen istisnalar haricinde mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri ile sulu tarım arazilerinin tarımsal üretim amacı dışında kullanılmasına izin verilmemektedir.

Bakanlığımızca, tarım arazilerimizin korunmasına yönelik Arazi Kullanım Planları hazırlanmakta, ilgili kurumlarla işbirliği içinde ulaşım, konut, enerji, sulama vb. yatırımların mümkün olduğunca bu tarım alanlarının dışında uygun alanlara yönlendirilmesi sağlanmaktadır. Ayrıca, Büyük Ovaların Belirlenmesi çalışmaları yürütülmekte olup, bu çalışma ile verimli tarım alanlarının korunması amaçlanmaktadır.

Etkin su kullanımını teşvik etmek amacıyla damla ve yağmurla sulama yatırımlarına 2006 yılından itibaren “Kırsal Kalkınma Yatırımlarının Desteklenmesi Programı” kapsamında %50 hibe desteği ve sübvansiyonlu kredi uygulamaları kapsamında Ziraat Bankası ve Tarım Kredi Kooperatifleri tarafından sıfır faizli kredi sağlanmaktadır. Hibe desteği ve krediler ile bugüne kadar toplam 5 Milyon Dekar alan damla ve yağmurlama sistemleri ile sulamaya açılmıştır.

Konu ile ilgili olarak Orman ve Su İşleri Bakanlığı’ndan alınan cevabi görüş aşağıda yer almaktadır.

Yapılan etütlere göre Ülkemizde mevcut su potansiyeli ile teknik ve ekonomik olarak sulanabilecek arazi miktarı 8,5 Milyon hektar olarak belirlenmiştir. Türkiye’de 2013 yılı sonu itibarıyla toplam 5,7 Milyon hektar arazi sulamaya açılmıştır.

Sulamaya suyu tasarrufu sağlamak ve birim sudan daha fazla faydalanabilmek için sulama sistemleri, yağmurlama ve damla sulama yöntemlerinin kullanılmasına imkân tanıyacak şekilde borulu sistem olarak projelendirmektedir. Bu kapsamda 2003 yılına kadar sulamalarda borulu sistemin kullanılma oranı %6 iken, hâlihazırda bu oran %16’ya yükselmiştir. Mevcut durumda sulama şebekelerinin %71’i borulu sistem olarak inşa edilmektedir. 2014 ve daha sonraki yıllarda ihale edilmesi planlanan sulamaların tamamına yakını borulu sistem olarak çalışılmaktadır.

Ayrıca, işletme ve bakım faaliyetlerinde süreklilik ve etkinlik sağlanarak, iletim kayıplarının fazla olduğu ve müdahaleye açık olan sulama şebekeleri de iyileştirilmekte ve modern sistemlere dönüştürülmektedir.

~ dt



T.C.
GIDA TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Sulama projelerinden beklenen ekonomik ve sosyal faydanın sağlanabilmesi, sulama şebekelerinin doğru işletim ve yönetimiyle mümkün olabilmektedir. Bu nedenle inşa edilerek işletmeye açılan tesislerin işletme-bakım ve yönetim sorumluluğu, katılımcı sulama çalışmaları çerçevesinde faydalanıcılara devredilmektedir. Ayrıca işletme faaliyetlerine yönelik olarak su dağıtımının disipline edilebilmesi için işletmeye açılan her sulamada mutlaka genel sulama planlaması yapılarak su dağıtım programları hazırlanmakta ve uygulanmaktadır.

SORU 2) Demiryolu, hızlı tren ve havayolu yatırımı yapılmadığı için ticari gelişimin de önünde engel olarak durmaktadır. Bu alanlardaki yatırımlarınızı açıklar mısınız?

CEVAP 2) Konu ile ilgili olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan cevabi görüş aşağıda yer almaktadır.

Ülkemizde 2013 yılı sonu itibariyle 12.097 km demiryolu ağı bulunmaktadır. Bunun 888 km yüksek hızlı demiryolu ve 11.209 km ise konvansiyonel demiryoludur. Yıl içerisinde Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu Projesi ve Kemalpaşa-Turgutlu konvansiyonel demiryolu projesinin işletmeye açılmasıyla demiryolu ağıımız 12.466 km'ye yükselmiştir. Bunun yanında 2.653 km yüksek hızlı, hızlı ve konvansiyonel demiryolunun inşası devam etmektedir. Ağustos 2014 itibariyle demiryolu ağıımızın % 35'i sinyalli ve % 29'u ise elektrikli.

Türkiye'nin 40 yıllık hayali yüksek hızlı demiryolu projeleri birer birer hayata geçirilmeye başlanılmıştır. Ankara-Eskişehir 2009 yılında, Ankara-Konya 2011 yılında, Eskişehir-Konya 2013 yılında ve son olarak 25 Temmuz 2014'de Ankara-İstanbul yüksek hızlı demiryolu hatları tamamlanmış ve hizmete açılmıştır. Açılan YHT hatlarında 16 Milyon yolcumuz seyahat etme imkânına kavuşmuş olup yük ve yolcu taşımacılığının geliştirilmesi amacıyla yüksek hızlı, hızlı ve konvansiyonel demiryolu projelerinin yapım çalışmaları devam etmektedir.

Diğer taraftan, Ankara-İzmir, Ankara-Sivas yüksek hızlı demiryolu ve Bursa-Bilecik ile Konya-Karaman hızlı demiryolu yapımı da devam etmektedir. Bu hatların toplam uzunluğu 2.160 kilometredir. Yatırım programında olup, proje ve ihale aşamasında olan demiryolu hatlarının toplam uzunluğu ise 3.746 km'dir.

Ayrıca yüksek standartlı bir demiryolu olarak Samsun-Çorum-Sungurlu-Delice ve Kırıkkale güzergâhını takip eden 285 Km. uzunluğundaki Kırıkkale-Çorum-Samsun Demiryolu Hattının Avan projesi 2012 yılında tamamlanmış olup, söz konusu hattın uygulama projesinin yapılmasına yönelik ihale hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

Demiryolu yapımlarının yanında demiryolunun yenileme çalışmaları da devam etmekte olup, hatlarımızın yaklaşık % 85'i yenilenmiştir. Mevcut demiryolunun elektrikli ve sinyalli hale getirilmesi için 2.432 km'lik elektrifikasyon ve 2.627 km'lik hattın sinyalizasyon yapımı devam etmektedir.

Öte yandan, son yıllarda yapılan atılımlar neticesinde demiryolu ile taşıma miktarları hızla artmıştır. 2013 yılında yük taşımalarında 26,6 Milyon ton, banliyö yolcu taşımacılığında 25,5 Milyon yolcu, ana hat yolcu taşımacılığında 20,1 Milyon yolcu ve liman hizmetlerinde ise 16,1 Milyon ton elleçleme gerçekleştirilmiştir.

~ *Alt*



T.C.
GIDA TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Ayrıca; Demiryolu Sektöründe; Kemalpaşa Organize Sanayi Bölgesi Demiryolu Bağlantı Hattı ve Lojistik Merkezi İnşaatı, Türkiye-Gürcistan-Azerbaycan Demiryolu İnşaatı, Gebze Haydarpaşa, Sirkeci-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi ve Demiryolu Boğaz Tüp Geçişi İnşaatı, Adapazarı-Karasu Limanları ve Sanayi Tesisleri ile Demiryolu Bağlantısı ve İstasyon Tesisleri İnşaatı projeleri sürdürülmektedir.

Sabiha Gökçen Havalimanına Demiryolu Bağlantısı ihale aşamasındadır. Halkapınar-Otogar Demiryolu Bağlantısının uygulama projesi tamamlandığında yapım ihalesine çıkılacak olup ihale hazırlıkları devam etmektedir.

OSB'lere yakın ve yük potansiyeli yüksek olan bölgelerde diğer ulaşım sistemleri ile entegre olarak kombine taşımacılığı geliştiren 19 adet lojistik merkezin yapımı planlanmıştır. Bu çerçevede öncelikle Lojistik merkezlerden Samsun (Gelemen), Uşak, Denizli (Kaklık), İzmit (Köseköy), İstanbul (Halkalı) ve Eskişehir (Hasanbey), olmak üzere 6 adet Lojistik Merkez işletmeye açılmıştır. Balıkesir (Gökköy), Bilecik (Bozüyük), Mardin, Erzurum (Palandöken) ve Mersin (Yenice) İzmir (Kemalpaşa) lojistik merkezlerinin inşaat çalışmaları devam etmektedir. Diğer Lojistik merkezlerinden İstanbul (Yeşilbayır), Kayseri (Boğazköprü), Konya (Kayacık), Kahramanmaraş (Türkoğlu), Sivas, Kars, Bitlis (Tatvan), Habur lojistik merkezlerinin genel olarak proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürdürülmektedir.

Türkiye'nin İran ve Orta Asya ülkeleriyle ticaretinde önemli rolü olan Van Gölü geçişinin iyileştirilmesi için 2 adet daha hızlı ve yüksek kapasiteli feribotun yapımı devam etmektedir. Projede kuru havuz inşaatı tamamlanmıştır. Tatvan iskele ve yanaşma rıhtımları tamamlanmıştır.

Ülkemizdeki mevcut demiryolu ağının 30 km sağ ve solunda yer alan işyerlerinden 200.000 ton/yıl ve üzeri taşıma potansiyeli olanlarla 100.000-200.000 ton/yıl arasında taşıma potansiyeli olmasına karşın, 5 yıllık süreç içerisinde 200.000 ton/yıl taşıma potansiyeli beklenen işyerlerinin tespitini yaparak, taşınması demiryolu sistemi ile yapılması uygun bulunan üretim merkezlerinin ana demiryolu hattına bağlantısını sağlayacak iltisak hatları belirlenmiştir. Ülkemizin 7 farklı bölgesinde 935 km uzunluğa sahip 79 adet iltisak hattı tespit edilmiştir.

2003 yılında 287 merkezde toplam 390 km olan iltisak hattı uzunluğu, 2013 yılında 339 merkeze ve 483 km'ye yükselmiştir. 2014 yılında da iltisak hattı yapımı devam etmektedir.

Son 12 yılda ülkemizdeki havayolu taşımacılığı önemli gelişmeler göstermiş olup, aktif havaalanı sayısı 26'dan 53'e, iç hatlardaki yolcu sayısı 8 kattan fazla bir artışla 2013'te 76,1 Milyona, havayolunu kullanan toplam yolcu sayısını ise yaklaşık 4 kat artarak 150 Milyonu aşmıştır. 2002 yılında 150 olan toplam uçak sayımız bugün itibarıyla 422 olmuştur. Hedefimiz, 2023 yılında 750 uçaklık dev bir filo ile havalimanlarımızdan yararlanan yolcu sayısını 350 Milyona, havaalanlarının yıllık toplam yolcu kapasitesini 400 Milyona çıkarmaktır.

~ alt



T.C.
GIDA TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

İstanbul Atatürk Havalimanı bugün itibariyle hava ulaşımında dayanabilirlik artışı ile dünyada birinci konumdadır. İstanbul'un bu avantajlı konumunu pekiştirecek ve bir dünya merkezine dönüştürecek olan Yeni Havalimanının yapımına başlanmıştır. Bu projenin ilk etabının 2017 yılında hizmete alınarak İstanbul'un uluslararası bir aktarma merkezi olma konumunu güçlendirecektir. 2017 yılında uçuşların başlayacağı İstanbul 3. Havalimanı, 2021 yılında tüm fazlarıyla tamamlandığında yıllık 150 Milyon yolcu kapasitesi ile dünyanın en büyük havalimanı olacaktır.

İstanbul/Atatürk, Antalya, Ankara/Esenboğa, Muğla/Dalaman, İzmir/Adnan Menderes, Muğla/Milas-Bodrum, Kütahya/Zafer Havalimanları Yap-İşlet-Devret modeli ile kamu kaynağı kullanılmadan gerçekleştirilmiş önemli terminal ve havalimanlarımızdır.

Son 3 yılda Kocaeli/Cengiz Topel, Kütahya/Zafer, Şırnak/Şerafettin Elçi, Bingöl, Kastamonu ve Iğdır ile birlikte ülkemize 6 yeni havalimanı daha hizmete girmiştir. 2015 yılında Ordu-Giresun ve Hakkâri/Yüksekova Havalimanlarının hizmete açılması planlanmaktadır. Çukurova Havalimanının yapımı da devam etmektedir.

Esenboğa Havalimanına 3'üncü pist, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanına 2'nci pist yapımı gerçekleştirilecektir. Erzincan, Hatay, Elazığ, Adıyaman, Kars, Konya, Balıkesir, Mardin havalimanlarının terminal binaları yenilenmiştir. Ağrı, Van/ Ferit Melen ve Diyarbakır havalimanlarının terminaller yapımına devam edilmektedir. Bu yıl içerisinde Sinop ve Çanakkale havalimanlarının terminallerinin yapımına başlanacaktır.

SORU 4) Sağlık alanında yatırımların yeterli olmadığı görülmektedir. Vatandaşlarımızın sağlık hizmetlerinden kesintisiz olarak faydalanabilmeleri için 2014 yılında hangi yatırımları yapacaksınız?

CEVAP 4) Konu ile ilgili olarak Sağlık Bakanlığı'ndan alınan cevabi görüş aşağıda yer almaktadır;

2014 yılında yapılacak sağlık yatırımları 14.01.2014 tarih ve 28882 mükerrer sayılı Resmi Gazete 'de yer almaktadır.

Handwritten signature