

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gerekçesini ekte sunduğumuz, ülkemiz için hayati önem taşıyan demir yolu taşımacılığının gelişmiş ülkeler seviyesine çıkartılması amacıyla, raylı sistem ve demir yolu ulaşımındaki sorunların tespit edilerek çözüm önerilerinin araştırılması ve bunun için yapılacak yasal düzenlemeler dâhil olmak üzere alınacak önlemlerin tespiti için Anayasa'nın 98'inci İç Tüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis araştırması açılmasını arz ederiz.

1. İsmet Büyükataman

BURSA

Orhan Öztürk

Mersin

Emir Haluk Ayhan
Denizli Mv.

Ahile Kaya
İst. Mv.

Zehal Topcu
Antalya Mv.

Muhsin KAPAKAYA
ADANA

Mustafa KALICI
Konya Mv.

İsmet Özdoğan
Gaziantep Mv.

Ruhi Ersoy

Şefkat Gökçe

Ali Kemal Tanrıkanlı
İzmir Mv.

E. Semih Yalın
İst. Mv.

Mehmet Akar
Adana Mv.

Yusuf Halaçoğlu
Kayseri

Arzu EREN
İstanbul Mv.

Ahmet S. Yurdal
Antalya Mv.

Kadir Kocdemir
Bursa

Mehmet Erdoğan
Musta Mv.

Deniz Depboylu
Aydın Mv.

Baki Sönmez

İsmail OK
Bartın Mv.

GEREKÇE

Demiryolları ülkemizde Cumhuriyetin ilk yıllarından İkinci Dünya Savaşının başlangıcına kadar Türkiye'nin kalkınma hamlelerinde temel bir öneme sahip olmuştur. Günlük yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olarak görülen ulaştırma sistemi; ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahiptir.

Gelişmiş ülkelerde demir yolu, yolcu taşımacılığında 1'inci sırada yer almaktadır. ABD ve Avrupa'da ulaşım daha çok demir yollarıyla yapılmaktadır. Hatta bu ülkelerde demir yolları, hava yollarıyla rekabet eder düzeye ulaşmıştır. Havaalanları şehir dışındadır. Bu alanlara ulaşana kadar bir hayli zaman geçmektedir. Demiryolu istasyonları ise şehrin içindedir. Ayrıca ulaşım maliyeti olarak demiryolu ulaşımı havayoluna göre bir hayli düşüktür.

Ülkemizde ise demiryolu ulaşımı yetersiz kalmakta, daha çok karayolu ulaşımı kullanılmaktadır.

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, cumhuriyet sonrası dönemde millî çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmıştır.

Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demir yolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak kara yollarının demir yollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları âdeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır.

Bu yıllarda uygulanan ulaştırma politikaları sonucunda, ulaştırma alt sistemleri içerisinde 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere maalesef hiçbir zaman ulaşamamıştır.

Ülkemizde izlenen yanlış ulaşım politikaları sonucunda, demiryolu ve denizyolu ulaşımı yerine karayolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. Gelişmiş ülkelerde bu durum tam tersinedir. Ülkemizde kara yollarının büyük bir bölümü diri fayların yaratmış olduğu birinci sınıf tarım ovalarının ortasına yerleştirilmiştir.

1980'li yıllardan günümüze kadar artan bir şekilde milli servetimiz olan ovalarımızı yok ederek yapılan otoyollar, dışa bağımlılığımızı daha da arttırmıştır.

Ülkemiz daha fazla vakit kaybetmeden, ulaşımда önceliği kara yolları yerine demir yollarına vermelidir.

Otoyol dönemi olarak anılan 1980 sonrası projelerde hatalı yaklaşımlar, bilimsel gerçekler göz ardı edilerek sürdürülmüştür.

Ayrıca demiryolunun ekonomik ömrünün otuz yıl gibi çok yüksek, buna karşı karayolunun (otoban) ekonomik ömrünün on beş yıl gibi çok düşük düzeyde olması yatırım tutarı/faydalı ömrün karşılaştırmasında demiryollarının daha randımanlı olduğunu göstermektedir.

Otobanda tüketilen enerji demir yollarına oranla 2 ila 5 misli fazladır.

Demir yollarında elektrik enerjisi kullanılması imkânı vardır ki, bu enerji fuel oil ve benzin gibi enerji türlerine göre daha ucuz, dışa bağımlılığı daha az bir enerji türüdür. Ayrıca, çevre kirliliğine yol açmamaktadır.

Yük taşımacılığının demir yollarına kaydırılması ile kara yollarının yükü azalacak, kazalar en aza inecektir.

LPG, benzin, tüp gaz gibi patlayıcı ve tehlikeli maddelerin taşınmasının karayollarından demiryollarına aktarılması ulaşım güvenliğini arttıracaktır.

Otobanlarda meydana gelen kazalar da göstermiştir ki otobanlar çok fazla ulaşım güvenliğine sahip değildirler.

Türkiye'nin 4'üncü büyük şehir olan ve ülkemiz ekonomisine büyük katkılar sağlayan Bursa ilimizde hâlâ demiryolu ulaşımı yoktur. Ülkemizin her vilayetine, özellikle Bursa ilimize bir an önce demir yolu yapılmalıdır.

Bu sorunların tespit edilerek çözüme kavuşturulması amacı ile bir Meclis araştırması açılması gerekmektedir.