



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 24.6.2017
Sayı : 1138

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Cumhuriyet tarihimizin ilk döneminde çelik ağlar ile örülen ülkemizde taşımacılık alanında Demiryolları ciddi bir atılım yakalamıştı. 2014 yılında Ankara-İstanbul ve Konya Yüksek Hızlı Tren hatları ile Demiryolları tekrar anımsanmıştır. Ne var ki Demiryolu hatlarının halen % 90 ağırlıklı kısmında tek hat işletmeciliği yapılmaktadır. Ayrıca Bakanlık ve TCDD tarafından hazırlanan yatırım projelerinde sonradan kapsamlı değişiklikler yapılmaktadır. Kamulaştırma planlarındaki değişikliklerin maliyetlerde artışlar yarattığı bir gerçektir. Demiryolları çalışmalarının çok boyutlu ele alınması ve araştırması ile durumun incelenmesi için Anayasanın 98, İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis Araştırması Açılmasını Arz ederim. Saygılarımla. 13.03.2017

Ömer Fethi GÜRER

Niğde Milletvekili

Bonip Karadeniz.
Sınop.

Haydar AKAR
Kocaeli mv

Mehmet GÖKDAG
Gaziantep mv.

M. Özalp

Mustafa Akkoyun
Zam

Fatma Kaplan Hüseyin
Kocaeli mv.

Zeynel Emre
İst. mv.

Atilla

Ali Şenay Kemal ZEYNEK
İst. mv.

Dr. Syon Çiğdem

Meli Aytekin
İst. mv.

Gürhan
Gürhan
Tuncel P. M.

Özkan
YALIN
LİSAK

SİBEL ÖZDEMİR
İst. mv.

Muhammed

11.38. Sayılı Meclis Araştırması Önergelerinin İmza Çizelgesi

GEREKÇE:

Demiryolları ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında verimli olduğu kadar güvenilir ve çevresel etkiler açısından da maliyetinin düşük olması önemli yararları olduğunun göstergesidir. Bir yük treninin sefere sokulması 330 kamyonun veya Tırın, bir yolcu treninin ise 20 otobüs veya 300 otomobili trafikten alıkoyduğu yapılan araştırmalarda saptamıştır. Gelişmiş ülkelerde raylı sistem önemli ve ciddi boyutta yer tutmaktadır.

Ülkemizde 1923-1940 yılları arasında Demiryolları bir atılım çağı yaşamıştır. 1923 yılında 4559 Km olan demiryolu hat uzunluğu 1940 yılında 8637 Km'ye ulaşmıştır. Ancak ikinci Dünya Savaşı ve yıkımın hüküm sürdüğü 1940- 1950 yılı arası durgunluk dönemi yaşamış Kurtuluş Savaşı sonrası olanaksızlıklar içinde yılda 230 km hat yapılırken 1950 yılından sonra 39 km düşmüştür. 1950 sonrası karayolu taşımacılığında gelişme yaşanırken Demiryolları durağan bir sürece girmiştir. 1970'li yıllarda Demiryolları yeniden tartışılmaya başlanmıştır. Ankara-İstanbul Hızlı tren projesi gündeme gelmiş Arifiye-Sincan Demiryolu projesi 1976 yılında yapımına başlanmıştır. Ancak proje tamamlanma aşamasında sorunlar oluşmuştur. 2000 li yıllarda Ankara İstanbul demiryolu hattının rehabilitasyon projesiyle yeniden kamuoyu gündemine gelmiştir. Bu projeden de vazgeçilerek Ankara-İstanbul Yüksek hızlı tren projesine geçilmiştir. 2009 yılında hattın Ankara-Eskişehir kesimi ulaşımına açılmış, daha sonra Eskişehir-İstanbul hattı geçici kabul ile işletmeye açılmıştır. 2003 ve 2007 yılında TCDD'nin ana statüsü değiştirilmiş TCDD Konvansiyonel hızlı ve yüksek demiryolları inşa etmekle görevli ve sorumlu kılınmıştır. 2014 yılında Eskişehir-İstanbul hattı açılması ile Ankara-İstanbul ve yine 2014'de Konya-İstanbul hattı işletmeye alınmıştır. 2011 yılında 12.000 km olan yol hızlı tren hattı ile 12.000 km yükselmiştir. Ülkemizde Uluslar arası Demiryolları Birliği ve Avrupa Birliği standartlarına göre demiryolları hatlarında 22,5 ton olması gereken dingil basıncının konvansiyonel ana hatların % 33 ünde ,köprü ve menzillerin % 40'ında mevcut olduğu ,ağırlıklı kısmın 22,5 ton altında bulunduğu dikkate alınarak ,şebeke genelinde öncelik arz eden hatlardan başlamak üzere yol, tünel, köprü ve menfezlerin dingil basıncı ve gabari ölçülerinin uluslar arası standartlara uygun hale getirilmesi de önemlidir.

TCDD 'nin modern, hızlı ve güvenli bir taşımacılık faaliyetinde bulunan ekonomik teşkilat yapısına sahip, verimli ve rekabet gücü yüksek bir kuruluş durumuna ermesi önemlidir. Gerek teşkilat tarafından, gerekse özel sektöre ihale edilerek yürütülen yol yenileme ve bakım çalışmalarının planlandığı gibi yürütülüp yürütülmediği incelenmelidir. Demiryolları kaza ve önlemlere yönelik çalışmalarda değerlendirilmesi gereken konulardır. Ankara-İzmir Hızlı Tren Demiryolu hattının Polatlı-Afyonkarahisar- kesimi ve Uşak(Eşme)- Salihli arası, İstanbul Sirkeci-Uzunköprü demiryolu hattı, Bursa Yenişehir Yüksek hızlı tren demiryolu hattı, Adana- Mersin İstasyonları arasında mevcut hattın iyileştirilmesi, Ankara- Sivas hızlı tren demiryolu hattının, Kırıkkale- Yerköy Kesimi ile Yerköy-Sivas arasında demiryolu hattı ile ilgili sorunlar oluşmuş, ödemelerde işin yapılmasında önemli değişiklikler meydana gelmiş ciddi zararlar oluşmuştur.

Kapanan istasyonlar ve işletmeler, 60 binlerden 23 binlere düşen çalışan sayısının nedenleri, yapım çalışmalarında gecikmeler, ihalelerde aksamalar, duran çalışmalar ile Demiryolu hizmet kalitesi ile ilgili ülke genelinde yapılanlar incelenmesi ve Demiryollarının çok boyutlu ve yönlü durumunun irdelenip değerlendirilmesi önemli ve yararlı olacaktır.

