

10/141

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde Mayıs ayı sonu itibariyle trafiğe kayıtlı toplam 22 milyon 645 bin 85 adet taşıt bulunuyor. Taşıt sayısının yıllar içerisinde yüksek oranda artış göstermesine paralel olarak trafik kazaları da artış göstermektedir. Bununla beraber kazalarda kaybettiğimiz vatandaşların sayısında da artış olmuş, alınan bütün önlemlere ve cezai işlemlere rağmen, bu kazaların önüne geçilememiştir. TÜİK verilerine göre 2002 yılında yaklaşık 440 bin olan kaza sayısı, 2016 yılı itibariyle üç kat artarak yaklaşık 1 milyon 200 bine ulaşmıştır.

Yine farklı ulaşım yollarında, özellikle raylı ulaşımında son yıllarda kaza sayılarında önemli bir artış gözlenmiştir. “En güvenli” ulaşım biçimi kabul edilen raylı ulaşımında bu vahim olaylarla karşılaşılması akıllara ihmal ve suistimalleri getirmektedir.

Kuşkusuz özelleştirme uygulamaları ulaşım sektöründe “hizmet” kaygısı yerine “kar” amacını öne çıkarmış bu da beraberinde çeşitli sorunlar getirmiştir. İnsanı gözetmeyen ya da insanı merkeze almayan bir hizmet anlayışının da vatandaşlarımızın hayatına mal olan ağır sonuçlar doğurması kaçınılmaz olmuştur.

Ulaşım sektöründeki gerçekleşen özelleştirme uygulamalarından sonra meydana gelen olumsuzlukları, ulaşım sektörünün farklı alanlarındaki kazaları, bu kazalarda ortaya çıkan sonuçlar doğurması kaçınılmaz olmaktadır.

Ulaşım sektöründe gerçekleşen özelleştirme uygulamalarını, özelleştirme uygulamalarından sonra meydana gelen olumsuzlukları, ulaşım sektörünün farklı alanlarındaki kazaları, bu kazalarda ortaya çıkan sonuçları ve bu vahim olayların bir daha yaşanmaması için konunun araştırılması ve alınacak tedbirlerin belirlenmesi amacı ile Anayasa'mızın 98. Ve TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105. Maddeleri gereğince bir Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz

teklif ederiz

Deniz Yavuzlu
Zonguldak Mr. 12
Ahmed Korkmaz
2 Ceyhan
Kemalet Zeyrek
Samir
Serkan Topal
Hidayet Mr.

Rahatlık
Osmaniye Mr.
M. Minir
S. S. A.
Sergin Tahir
Fatma Kaplan
Kocaeli Mr.

Ahmed Onal
Kinkkale Mr.
A. Emin
Özgür KARABAT
İstanbul Milletvekili

T. B. M. M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
1923
GRUP BAŞKANLIĞI

Tel.: 0 312 420 55 38
Faks: 0 312 420 20 80
Adres: TBMM YHİB NO F512 BAKANLIKLAR ANKARA



...5..... Sayılı Meclis Araştırma Önergesinin İmza Çizelgesi

	Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
9	Ömer Bekir Çörek	Manisa	
10	ÖZKAN YALIN	Manisa	
11	Burhanettin Bulut	Adana	
12	Cengiz Gökçel	Mersin	
13	Ayhan Başer	Adana	
14	Kadim Durmuş	Tokat	
15	Mahmut Taş	Tok	
16	Aydın Özer	Antalya	
17	Turabi Kayan	Kırklareli	
18	Korim Arslan	Denizli	
19	Alper Artoç	Mersin	
20	P. Bilgili	Aydın	
21	Hüseyin Abdurrahman Kaya	Manisa	



GENEL GEREKÇE

Türkiye jeopolitik konumu itibariyle uluslararası ticaret yolları içinde stratejik bir konuma sahiptir. Bu stratejik konum ülkemizin ekonomik gelişimi açısından ulaşım potansiyellerini sürekli geliştirmeyi zorunlu kılmaktır. Bu anlamda ülkemiz özellikle kara taşımacılığında önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak üç tarafımız denizlerle çevrili olmasına rağmen deniz taşımacılığı alanında tam anlamıyla potansiyellerimizi kullandığımızı söyleyemeyiz. Diğer Akdeniz ülkelerine göre ülkemizde deniz taşımacılığı diğer taşıma sistemlerinin oldukça gerisinde kalmıştır.

Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında kurucu önder Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere devletimizin ileri gelenleri raylı ulaşımı bir medeniyet göstergesi olarak algılamış ve kuruluşu izleyen yıllardan itibaren yatırımda ağırlık raylı ulaşımına verilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarından sonra ise yatırımlar ağırlıklı olarak karayoluna kaymıştır.

Türkiye'de raylı sistemler son dönemde yüksek hızlı tren, Marmaray ve şehir içi toplu taşımada metro ve hafif raylı sistem yatırımları artmıştır. Kuşkusuz bu durum hem yol uzunluğunun hem de yolcu kapasitesinin artmasına neden olmuştur. Bu artışla raylı sistemlerde meydana gelen kazaların artacağı da öngörülmektedir.

TÜİK'in demiryolu kazaları istatistiklerine baktığımızda verilerin TCDD verilerine dayandığını görmekteyiz. TCDD hatları dışında günümüzde birçok kentimizde şehir içi raylı sistem hatları ve araçları devreye girmiştir. Bu şehir içi raylı sistemlerinde meydana gelen ölümlü ve yaralamalı kazalar, karayolu kazası olarak değerlendirilmekte ve bu şekilde kayıt tutulmaktadır. Bu da raylı ulaşım kazalarının istatistiki belirlemelerindeki doğruluk ve geçerliliği olumsuz etkilemektedir.

Tüm dünyada raylı ulaşım en güvenli ulaşım hizmetlerinden biri olarak değerlendirilmektedir. Buna rağmen ülkemizde son yıllarda raylı ulaşımında ciddi kazalar meydana gelmiş, bu kazalarda çok sayıda vatandaşımız yaralanmış ve hayatını kaybetmiştir.

1980 yılı öncesinde meydana gelen kazalarda ölümlü vaka sayıları oldukça sınırlıyken özellikle hızlandırılmış tren projelerinin hayata geçirilmesiyle birlikte kazalardaki ölüm oranlarında büyük artış gözlenmektedir.

Türkiye'de raylı ulaşımında yaşanan en büyük facialardan biri 22 Temmuz 2004 yılındaki hızlandırılmış tren kazasında İstanbul-Ankara seferini yapan Yakup Kadri Karaosmanoğlu Ekspresi, Sakarya Pamukova Mekece yakınlarında kaza yapmış ve bu kazada 41 vatandaşımız ölmüş 89 vatandaşımız ise yaralanmıştı. Bu faciadan gerekli dersler çıkarılmadığını raylı sistemlerde meydana gelen kazaların devam etmesinden anlaşılmaktadır.



Son olarak 8 Temmuz 2018 tarihinde Tekirdağ Çorlu'da bir tren faciası meydana gelmiş ve bu faciada resmi açıklamalara göre ne yazık ki 24 vatandaşımız hayatını kaybetmiş 318 vatandaşımız da yaralanmıştır. Bu vahim olayın yaşanmasından hemen sonra kazaya ilişkin yayın yasağı getirilmesi ihmal ve suistimal şüphelerini güçlendirmiştir. Ayrıca kazanın yaşandığı hatta ilişkin tren yolu kamım ihalesine çıkıldığı, fakat ihalenin 24 Haziran 2018 seçiminden 3 gün önce iptal edildiği ortaya çıkmıştır.

Başta Tekirdağ Çorlu'da meydana gelen tren faciası olmak üzere raylı ulaşım da meydana gelen kazaları, bu kazalarda meydana gelen ölüm ve yaralanma vakalarını, oluşan maddi kayıpları, kazaların sebeplerini ve varsa ihmalleri, kazaların önlenmesi ve tekrar yaşanmaması için yerinde inceleme ve araştırma yapılması gerektiği inancı ile Meclis Araştırması önerisinde bulunuyoruz.

