

10/180

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

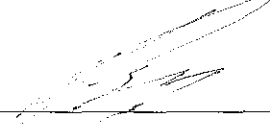
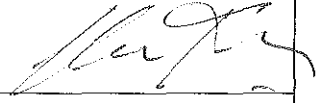
Gaziantep İlinde yaşanan “Havayolu, Karayolu, Demiryolları ve Denize ulaşım ile ilgili problemlerin tespiti ve çözümünün sağlanması” amacıyla Anayasamızın 98’inci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İç Tüzüğü’nün 104’üncü ve 105’inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılması için gereğini saygılarımla arz ederiz.

10.10.2018

1. Ali Muhittin TAŞDOĞAN

MHP Gaziantep Milletvekili

	Milletvekili	Seçim Bölgesi	İmza
2.	Nevin Taslıcan	ANKARA	
3.	Cemal Eymür	ORDU	
4.	Ahmet Bayraktar	SİVA	
5.	Fatih Güllü	İSTANBUL	
6.	Hayati Arslan	İSTANBUL	
7.	Olca Kılınç	MERSİN	
8.	Tamer Ömür	İZMİR	
9.	Sefer Ayar	Kahramanmaraş	
10.	Metin Nurettin Sök	İZMİR	
11.	ESİN KARA	KONYA	
12.	Ayşe Sibel Eriş	ADANA	
13.	Ali Yılmaz	DIĞIR	
14.	İsmail Eriş	KAYSERİ	
15.	Mustafa Beki Eriş	KAYSERİ	
16.	Yasar KARADAĞ	İĞDIR	

17.	Abdullah Baylan	Antalya	
18.	Hasan Kalyoncu	İzmir	
19.	Ahmet Arbaş	Kütahya	
20.	Memet Bülent Korbaç	İstanbul	
21.	Baki Simsel	Mersin	
22.	Levent Korika	Hatay	
23.	Sahit Sancaklı	İzmir	

24 - Mehmet Celal
Fenlioğlu - MALAZGIRI

25 - Mustafa Hidayet Bursa
Valioğlu

26 - Mustafa KALICI Düzce

27 - İsmail Fahir Aksoy
İstanbul

GEREKÇE

Gaziantep; tarihi-kültürel zenginlik ve Gastronomi turizmi açısından dünya otoriteleri tarafından tescil edilmiş olan bunun sonucu olarak yerli ve yabancı ziyaretçilerin cazibe odağı durumundadır. Ayrıca Gaziantep Türkiye'mizin ihracatında 6. büyük şehir konumundadır. Kendi üretimini ve kendi gelişimini sağlayarak ayakta duran nadir illerimizdendir. Bu nedenlerden dolayı Gaziantep'e her gün yüzlerce ticaret erbabı gelip misafir olmaktadır. Tüm bu sosyo-ekonomik etkenlerin sonucu olarak; Gaziantep'e gelen misafirler, havayolu ulaşımını yoğun olarak tercih etmektedirler. Fakat dünyaya açılan yüzümüz olan Gazi Şehrimize bu hava trafiğini sağlayacak sayıda seferin düzenlenmediğini görmekteyiz. Var olan uçak seferleri ise insanımız için zamansız sayılacak kadar erken veya çok geç saatlerdedir. Şehrimize az sayıda uçuş yapan özel uçak firmalarının da tek tek Gaziantep uçuşlarını iptal ettiği veya azalttığı bilinmektedir. Ayrıca uçak biletlerinin fiyatları komşu illerimize oranla daha pahalıdır. Özellikle Başkent Ankara ve İstanbul'dan gerçekleşen uçuşlarda en yüksek fiyat Gaziantep seferlerindedir. Gaziantep ticaret kentidir doğrudur; fakat ilimizdeki ticaret faaliyetlerin ağırlığını küçük ve orta ölçekli tacirler oluşturuyor, holdingler değil.

2009 yılından bu yana hiçbir yolcu treninin uğramadığı Gaziantep Tren Garı 300 çalışanı ile hizmet vermeye hazır olan fakat Tren olmayan Gar olarak bilinmektedir. Gaziantep Garı daha çok Askeri sevkiyatlar için kullanılır haldedir. Çalışanlarının birçoğunun da sistemle alakalı işlerle meşgul olduğu bilinmektedir. Gaziantep'imiz Tarihi, Kültürel ve Turistik zenginliğinden dolayı, güvenli ve hızlı ulaşım en çok ihtiyaç olan bölge olmasına rağmen yatırımları en geç alan bölge olmaktan bir türlü kurtulamamıştır. Örneğin; Gaziantep – Adana arasındaki demiryolu 294 km ve seyahat süresi 5 buçuk saat civarındadır. Aynı zamanda Yüksek Hızlı Tren güzergâhı olarak belirlenen Gaziantep-Osmaniye-Adana-Mersin Projesi hala tamamlanamamıştır. Tamamlandığı takdirde Gaziantep- Adana arasındaki mesafenin 226 km ye sürenin ise 1 saat 45 dakikaya düşeceği bilinen projedeki tüm aksamaların sıkıntısını Gaziantep'li olarak bizler çekmekteyiz. Ayrıca Suriye'de yaşanan iç savaş ve 6-8 Ekim 2014 tarihlerinde yaşanan “Kobani Olayları” neticesinde Gaziantep –Nusaybin arasında gerçekleşen demiryolu ile yük taşımacılığına ikinci bir karara kadar ara verilmiştir. Suriye sınırında oluşturulan güvenlik duvarına paralel ilerleyen demiryolunun büyük oranda tehlikelerden uzak olduğu bilinmesine rağmen demiryolu taşımacılığı Gaziantep - Nusaybin arasında başlamamıştır. Bu durum Ülkemizin Suriye, Irak ve Ortadoğu ile olan tüm demiryolu ihracat bağının kopmasına, dolayısıyla Gaziantep'in ve bölgemizin ciddi ekonomik kayıplarına sebep olmaktadır. Günlük ortalama 40 – 50 vagonluk yük taşınan demiryolunda trenler çalışmamaktadır. Karayolu taşımacılığına oranla 3 kat daha ucuz olan demiryolu taşımacılığının kullanılamaması savaş ve göçten yeterince etkilenen Gazi şehrimizin üreticisine her geçen gün ekstra maliyet oluşturmaktadır.

Ülkemizde yerleşim yerleri arasındaki birçok yol “Bölünmüş Yol” olarak yapılmasına rağmen Gaziantep-Nurdağı arasındaki 54 kilometrelik Devlet Yolunun 42.5 kilometresi tek yön yol olarak işlemekte, yine Gaziantep ilimizi Nizip ilçemize bağlayan 47 km’lik karayolu ilk yapıldığı haliyle kalmış ve tek yön olarak işlemektedir. Ayrıca Gaziantep ilimiz ile Oğuzeli ilçemiz arasındaki bağlantı yolunda 5 km’lik karayolu kısmının inşaatı durdurulmuş ve yollarımız şantiye halinde tamamlanmadan yarım bırakılmıştır. Tamamlanmayan bu karayolları alınan önlemlere rağmen kazalara davetiye çıkarmakta her geçen gün canların yitirilmesine ve ailelerin parçalanmasına sebep olmaktadır. Öyle ki; Gaziantep - Nurdağı Devlet Yolunda 17 Haziran 2018 günü gerçekleşen trafik kazasında; 2 vatandaşımız hayatını kaybetmiş 7 vatandaşımız yaralanmıştır. 18 Temmuz 2018 tarihinde yaşanan trafik kazası sonucu 1 vatandaşımız hayatını kaybetmiş 2 vatandaşımız yaralanmış, 12 Ağustos 2018 günü meydana gelen kazada 2’si ağır 5 vatandaşımız yaralanmıştır, yine 28 Eylül 2018 günü aynı yolda meydana gelen kazada 1 vatandaşımız yaralanmıştır. Sadece son dört ay içerisinde bu kadar ölümlü ve yaralanmalı kazanın gerçekleştiği bu karayollarında her geçen gün trafik yoğunluğunun ve araç sayısının arttığı da göz önüne alındığında bölünmüş yolların kaza ihtimallerini azalttığı, yapılmadığı takdirde ise hayati sonuçları olmaya devam edeceği açıktır. Ayrıca ilçelerimiz, tarım işçilerinin yoğunlukta olduğu bölgelerdir. Yine bu karayolları bölgemizde onlarca köyü ilçemize ve şehrimize bağlayarak, hem köylerimizin hem de ilçelerimizin ekonomisine katkı sağlayan köylünün ürettiği ticari malları ticaret merkezine naklettiği ticari lojistik yollardır. Bilindiği üzere ticari taşımacılık yapılan araçlar büyük ve geniştir, bu araçların tek yön yollarda ticari mal taşınmasıyla oluşan kazalar hem köylülerimize büyük maddi hasarlar vermekte, hem de telafisi mümkün olmayan can kayıpları ve ağır sakatlıklarla sonuçlanmaktadır. Yapımı yarım kalan karayollarının başka can kayıplarına neden olmaması ve emniyetli bir ulaşım altyapısının oluşturulması için bu yolların bölünmüş yol olması ve derhal bitirilmesi gerekmektedir. Çünkü Gaziantep’in haber yapılacak birçok özelliği ve güzelliği varken, her kaza haberi Gaziantep’imizi ana haber bültenlerine haber yapmakta milletimizi ve hemşerilerimizi acıya ve üzüntüye boğmaktadır.

Gaziantep - İskenderun karayolu projesi şehrimizi denize ve sonuç olarak, limana ulaştıracak, 221 kilometrelik mesafeyi 136 kilometreye düşürecek cılgın proje olarak açıklanmış, gerçekleşen zaman ve maliyet tasarrufu ile ticari rekabet gücünün artacağı değerlendirilmişti. Fakat üzerinden uzun zaman geçmesine ve yıllardır yatırım planlarında olduğu belirtilmesine rağmen herhangi bir gelişme görülmemektedir.

Yukarıda açıklanan tüm nedenlerden dolayı Gaziantep şehrimizin yaşadığı **Havayolu, Karayolu, Demiryolları ve Denize ulaşım ile ilgili problemlerin tespiti ve çözümünün sağlanması** amacıyla Meclis Araştırması açılması uygun görülmektedir.