

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın *Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu* tarafından Anayasa'nın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Av. Abdullah Koç
HDP Ağrı Milletvekili

Ülkede 2053'e kadar 6 bin 196 kilometre hızlı tren hattı, 1474 kilometre konvansiyonel hat, 622 kilometre yüksek hızlı tren hattı ve 262 kilometre çok yüksek hızlı tren hattı olmak üzere 8 bin 554 kilometrelik demir yolu hattının tamamlanması hedefleniyor. Demir yolu taşımacılığı, kalkınmaya ve değişime yönelik küresel anlamdaki etkisini artırarak sürdürürken emniyet, çevre, enerji ve ekonomik ihtiyaçlara paralel olarak ulaştırma sektörü için de her geçen gün daha fazla önem kazanıyor.

Ulaştırma ağı ile Asya ve Avrupa kıtaları arasında bağlantı sağlayan merkezi konumdaki Türkiye'nin demir yolu ulaşımı bu ağ içinde stratejik öneme sahip bulunuyor. Yatırım ödeneği yıldan yıla katlanarak arttırılan demir yolu, sektörler içinde 2023 hedefleriyle Cumhuriyet'in 100. yılında ulaşım sistemine damgasını vurmaya hazırlanıyor. Yük taşımacılığında demir yolunun payı 2019'da yüzde 3,13 ile yaklaşık 33 milyon ton olarak gerçekleşirken bu rakamın 2023'te yüzde 5'i geçerek 55 milyon tona çıkması bekleniyor. Demir yolunun taşımacılıktaki oranının 2029'da yüzde 11'in üzerine yükselmesi, 2053'te de yaklaşık yüzde 22 olarak gerçekleşmesi öngörülüyor. Böylece demir yolunun yük taşımacılığındaki payı 2019'dan 2053'e kadar 7 kat artacak. Yine yurt dışı yük taşımacılığında da demir yolunun payının 10 kat artırılması hedefleniyor.

Yolcu taşımacılığında 2053'te trenin payının 6 kattan fazla artması öngörülüyor. 2023'te demir yolu ile taşınan yolcu sayısının yaklaşık 19,5 milyon olması, bu rakamın 2035'te 145 milyonu, 2053 yılında da 269 milyonu geçmesi bekleniyor. Demir yollarının yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artması, aynı zamanda karbon salınımının ciddi anlamda azaltılmasına katkı sağlayacak. Demir yollarında yolcu taşımacılığının payı yüzde 6,20'ye çıkarılması hedefleniyor. Ülkenin ulaşım ağındaki payı artırılarak demir yollarının yolcu taşımacılığındaki payının yüzde 1'den Avrupa ortalamasının üzerine, yüzde 6,20'ye çıkarılması amaçlanıyor. Bu da bugün 19,5 milyon olan yolcu sayısının yaklaşık 270 milyona ulaşması anlamına geliyor.

Tüm ulaşım modları arasında yük taşımacılığının, 2023'te 55 milyon ton ve yüzde 5,08 olması beklenen oran da 7 kat artırılarak 440 milyon ton yükün demir yolu ile taşınması sağlanacak. Böylece demir yolunun payının, yüzde 18 olan Avrupa ortalamasının da üzerine çıkılarak yüzde 21,93'e yükseltilmesi hedefleniyor. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'na göre, 2053'e kadar 6 bin 196 kilometre hızlı tren hattı, 1474 kilometre konvansiyonel hat, 622 kilometre yüksek hızlı tren hattı ve 262 kilometre çok yüksek hızlı tren hattı olmak üzere 8 bin 554 kilometrelik demir yolu hattının tamamlanması öngörülüyor. Mevcut yüksek hızlı tren hatlarına ilave olarak 2053'e kadar tamamlanacak 622 kilometrelik yüksek hızlı tren hattının 546 kilometresi gelecek yıl bitirilecek. Hızlı tren hatları, 2053'e kadar önemli derecede yaygınlaşacak, hızlı trenlerle bağlı il sayısı 8'den 52'ye çıkacak.

100 yıl önce var olan Ağrı- Taşlıçay- Doğubayazıt- (İran toprakları içerisinde Bazarghan- Makoo ve Nahcivan toprakları içerisindeki Shakhakhty şehri arasında) Doğubayazıt'tan güneye sapan bir kolda Van ilimizin Muradiye ilçesinde sonlanan dar hatlı demiryolu bulunuyordu. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında hazırlanan Ulaştırma 2053 Vizyonu'nu incelediğimizde Ağrı ilimize dönük herhangi bir yatırımın söz konusu olmadığını görüyoruz. Bakanlığınızın bu projeyi revize ederek seçim bölgemi de dahil etmesi gerekmektedir. Her alanda ihmal edilen şehrimizin, böyle büyük ve kapsamlı bir projenin dışında bırakılması kabul edilemez.

Bu bağlamda;

1. Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında hazırlanan Ulaştırma 2053 Vizyonu'na Ağrı ilimizin dahil edilmesi amacıyla Bakanlığınız herhangi bir girişimde bulunacak mıdır? Şayet bulunmayacaksa nedeni nedir?
2. Ağrı ilimizin, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı kapsamında hazırlanan Ulaştırma 2053 Vizyonu projesinin dışında bırakılma gerekçesi nedir?
3. Ağrı- Taşlıçay- Doğubayazıt- Bazarghan- Makoo- Shakhakhty- Muradiye ilçesinde sonlanan dar hatlı demiryolunun yeniden açılmama nedeni nedir? Bakanlığınız söz konusu hattın yeniden açılmasına ilişkin herhangi bir girişimde bulunacak mıdır?