



T.B.M.M.

İYİ PARTİ

GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih : 8.10.2025
Sayı : 551

10/3195



Şenol SUNAT

Manisa Milletvekili

Millî Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Türkiye'de demiryolu yük taşımacılığı alanında son yıllarda yaşanan gerilemenin nedenlerinin bütüncül biçimde tespit edilmesi; demiryolu politikalarının uygulanmasında karşılaşılan idari, mevzuat ve yapısal sorunların araştırılması; özel sektörün sürece eşit şartlarda katılımını engelleyen faktörlerin belirlenmesi; kamu kaynaklarıyla gerçekleştirilen demiryolu yatırımlarının etkinliğinin ve kapasite kullanım oranlarının sorgulanması; TCDD'ye ait lokomotif ve vagon filosunun teknik yeterliliği ve ekonomik ömrü başta olmak üzere raylardaki verimsizliğin neden-sonuç ilişkisiyle değerlendirilmesi; Türkiye'nin demiryolu taşımacılığında Avrupa Birliği Yeşil Mutabakatı ve yeni küresel ticaret koridorları çerçevesinde üstlendiği uluslararası yükümlülüklerle ne ölçüde uyum sağladığının ortaya konması ve bu alanda stratejik planlamaya dayalı sürdürülebilir politika önerilerinin geliştirilmesi amacıyla, Anayasa'nın 98'inci ve Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis Araştırması açılması hususunu saygıyla arz ve teklif ederiz.

Şenol SUNAT

Manisa Milletvekili

GEREKÇE

Dünyada çevreci ve sürdürülebilir taşımacılık modeli olarak öne çıkan demiryolu yük taşımacılığı, Türkiye’de uzun süredir politika belgeleri ve strateji planlarında öncelikli alan olarak gösterilmesine rağmen istenilen gelişimi sağlayamamıştır. 2025’in ilk yarısında raylarda taşınan yük hacmi bir önceki yıla göre %8 azalırken, son iki yıldaki toplam kayıp %20’yi aşmış, bu durum, Türkiye’nin ulaşım politikalarında demiryoluna dair hedeflerinden ciddi şekilde uzaklaştığını ortaya koymuştur.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2029’a kadar demiryolunun yük taşımacılığındaki payını %10’a, 2035’e kadar ise %20’ye çıkarma hedefi koymuşken, bu oran hâlen %1’in dahi üzerine çıkamamıştır. Bu başarısızlıkta; altyapı yatırımlarının verimsizliği, mevzuat uyumsuzlukları, özel sektörün rekabet ortamı bulamaması, TCDD’nin yaşanan araç filosu, kapasite kullanımının atıl kalması gibi çok boyutlu yapısal sorunların etkili olduğu görülmektedir.

Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD) ve sektör temsilcileri, özel sektörün sisteme eşit şartlarda katılamamasının serbestleşme sürecini işlevsiz kıldığını, kamu yatırımlarının somut karşılık bulamadığını ve hızlı tren hatlarının yük taşımacılığına entegre edilmediğini belirtmektedir.

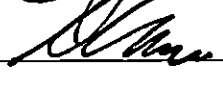
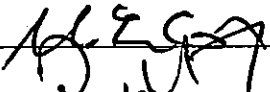
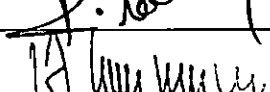
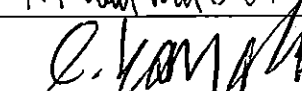
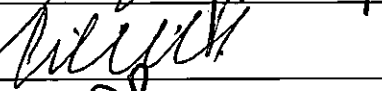
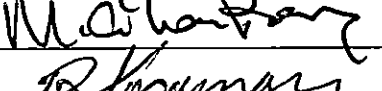
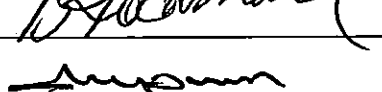
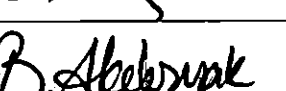
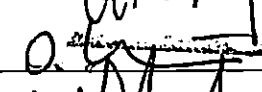
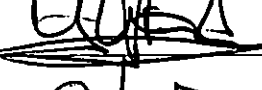
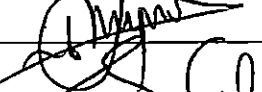
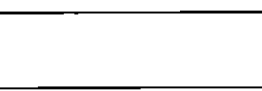
Öte yandan kamu kaynaklarıyla milyarlarca lira harcanarak inşa edilen demiryolu altyapısının büyük ölçüde atıl kalması, yatırım planlamasında verimlilik ve etki analizlerinin yeterince yapılmadığını göstermektedir. Bu durum, kamu bütçesinin sürdürülebilirliği ve yatırım önceliklerinin yeniden değerlendirilmesi açısından da Meclis denetimini gerekli kılmaktadır.

Bunun yanı sıra, Türkiye’nin jeopolitik avantajına rağmen Orta Koridor ve diğer uluslararası lojistik hatlara etkin şekilde bağlanamaması, liman bağlantılarının eksikliği ve intermodal taşımacılığın desteklenmemesi gibi başlıklar ülkenin dış ticaret kapasitesini sınırlamaktadır.

Avrupa Birliği Yeşil Mutabakat hedeflerine paralel olarak AB ülkeleri demiryolu taşımacılığına stratejik bir yönelim göstermektedir. Buna karşın Türkiye, bu alandaki uluslararası taahhütlerine rağmen gerek mevzuat uyumu gerek uygulama bakımından oldukça geridedir. Türkiye’nin lojistik üs olma hedefi, demiryolunun stratejik yatırım kapsamına alınmaması, özel sektöre teşvik ve finansman desteği sağlanmaması ve yaşanan filonun yenilenmemesi gibi nedenlerle ciddi risk altındadır.

Ayrıca, afet riskleri ve jeopolitik gerilimlerin arttığı bir dönemde, demiryolu taşımacılığı yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda stratejik ve güvenlik açısından da kritik bir altyapı alanıdır. Deprem gibi doğal afetlerde kara yollarına alternatif oluşturabilecek demiryolu ağı, mevcut haliyle ne esnek ne de dirençlidir. Bu yönüyle demiryolu yatırımları sadece lojistik değil, aynı zamanda afet yönetimi ve ulusal güvenlik politikalarının da ayrılmaz bir parçası olmalıdır.

Bu nedenlerle, ülkemizde demiryolu taşımacılığının mevcut durumu ile kamu politikalarının başarısızlık nedenlerinin ortaya konması, yatırım planlarının ve özel sektör katılımının şeffaf biçimde değerlendirilmesi, uluslararası normlara uygun reformların belirlenmesi, TCDD’ye ait lokomotif ve vagon filosunun ekonomik ömrünün tahlil edilmesi, raylarda yaşanan verimsizliğin neden ve sonuçlarının irdelenmesi, ulusal taşımacılık güvenliğinin tespit edilmesi amacıyla Meclis araştırması açılması zaruridir.

ADI SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZA
Selâh TİRKÖĞLÜ	Bursa	
Hakan Sevil Özlü	Afyon	
İhsan Arslan	Ankara	
Mehmet Ergün	Antalya	
R. Ömer Uzun	Çanakkale	
Ahmet Esref Fakıbaba	Ankara	
İsmail Kılıç	Yozgat	
Seferi Çelik	Hatay	
Erhan Beyaz	İstanbul	
M. Cihan Paçacı	İstanbul	
Burhanettin Kocaman	Mersin	
Hüseyin Kırkpınar	İzmir	
Burak AKBUĞAK	İSTANBUL	
Ömer Karoğlu	Adana	
Aliyâ TİRKÖĞLÜ	Tatvan	
Yavuz Aydın	Gaziantep	
Mehmet Mustafa GÜRBAN	Samsun	
Erhan Usta	Tatvan	
Seben Tercü		