

|                            |
|----------------------------|
| MILLİYETÇİ HAREKET PARTİSİ |
| ED.M.M. GRUP BAŞKANLIĞI    |
| Tarih: 20.11.2004          |
| Sayı: 2004/397             |

10/54 - 1877/4397

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gerekçesini ekte sunduğumuz, ülkemiz için hayati önem taşıyan demiryolu taşımacılığının gelişmiş ülkeler seviyesine çıkartılması amacıyla, raylı sistem ve demiryolu ulaşımındaki sorunların tespit edilerek çözüm önerilerinin araştırılması ve bunun için yapılacak yasal düzenlemeler dahil olmak üzere alınacak önlemlerin tespiti için Anayasanın 98'inci İç tüzüğün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Arastırması açılmasını arz edefiz.

1. İsmet BÜYÜKATAMAN – Bursa
2. Necati ÖZENSOY – Bursa
3. Hamza Hamit HOMRİŞ – Bursa
4. Mehmet ŞANDIR – Mersin
5. Ali UZUNIRMAK – Aydın
6. Beytullah ASİL – Eskişehir
7. Durmuşali TORLAK – İstanbul
8. Kürşat ATILGAN – Adana
9. Osman DURMUŞ – Kırıkkale
10. Şenol BAL – İzmir
11. Cemaleddin USLU – Edirne
12. Süleyman Turan ÇİRKİN – Hatay
13. Kamil Erdal SİPAHİ – İzmir
14. Alim IŞIK – Kütahya
15. Akif AÇKUŞ – Mersin
16. Mustafa ENÖZ – Manisa
17. Zeki ERTUGAY – Erzurum
18. Ahmet Duran BULUT- Balıkesir
19. Yılmaz TANKUT – Adana
20. Mümin İNAN – Niğde
21. Hüseyin YILDIZ – Antalya
22. Metin ERGUN- Muğla
23. Atila KAYA – İstanbul
24. Ahmet Kenan TANRIKULU- İzmir
25. Hasan ÖZDEMİR – Gaziantep
26. Mehmet Akif PAKSOY- Kahramanmaraş
27. Süleyman Latif YUNUSOĞLU – Trabzon
28. Mehmet SERDAROĞLU – Kastamonu
29. Kadir URAL – Mersin
30. Behiç ÇELİK – Mersin
31. Ertuğrul KUMCUOĞLU – Aydın
32. Mustafa Kemal CENGİZ – Çanakkale
33. Reşat DOĞRU - Tokat

## GEREKÇE

Gelişmiş ülkelerde demiryolu, yolcu taşımacılığında birinci sırada yer almaktadır. ABD ve Avrupa'da ulaşım daha çok demiryolları ile yapılmaktadır. Hatta bu ülkelerde demiryolları, havayollarıyla rekabet eder düzeye ulaşmıştır. Hava alanları şehir dışındadır. Bu alanlara ulaşana kadar bir hayli zaman geçmektedir. Demiryolu istasyonları ise şehrin içindedir. Ayrıca ulaşım maliyeti olarak demiryolu ulaşımı havayoluna göre bir hayli düşüktür.

Ülkemizde ise demiryolu ulaşımı yetersiz kalmakta olup daha çok karayolu ulaşımı kullanılmaktadır.

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmıştır.

Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür.

Ancak karayollarının demiryollarını bütünleyecek, destekleyecek biçimde geliştirilmesi gereken bir dönemde, Marshall yardımıyla demiryolları adeta yok sayılarak karayolu yapımına başlanmıştır.

Bu yıllarda uygulanan ulaştırma politikaları sonucunda, ulaştırma alt sistemleri içerisinde 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır.

Ülkemizde izlenen yanlış ulaşım politikaları sonucunda, demiryolu ve denizyolu ulaşımı yerine karayolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. Gelişmiş ülkelerde bu durum tam tersinedir.

Ülkemizde karayollarının büyük bir bölümü diri fayların yaratmış olduğu birinci sınıf tarım ovalarının ortasına yerleştirilmiştir.

1980 'li yıllardan günümüze kadar artan bir şekilde ulusal servetimiz olan ovalarımızı yok ederek yapılan otoyollar, dışa bağımlılığımızı daha da artırmıştır.

Ülkemiz daha fazla vakit kaybetmeden, ulaşımında önceliği karayolları yerine, denizyollarına ve demiryollarına vermelidir.

Otoyol dönemi olarak anılan 1980 sonrası projelerde hatalı yaklaşımlar, bilimsel gerçekler göz ardı edilerek sürdürülmüştür.

Karayollarının büyük bir bölümü, diri fayların yaratmış olduğu birinci sınıf tarım ovalarının ortasına yerleştirilmiştir. 1980'li yıllardan günümüze kadar artan bir şekilde ulusal servetimiz olan ovalarımızı yok ederek yapılan otoyollar, dışa bağımlılığımızı daha da arttırmıştır.

Otoban yapımında demiryoluna oranla iki kat daha fazla arazi kamulaştırılmaktadır. Bu hem maliyeti arttırmakta hem de verimli tarım arazilerinin kaybına yol açmaktadır.

Ayrıca demiryolunun ekonomik ömrünün 30 yıl gibi çok yüksek, buna karşın karayolunun (otoban) ekonomik ömrünün 15 yıl gibi çok düşük düzeyde olması yatırım tutarı/faydalı ömrün karşılaştırmasında demiryollarının daha randımanlı olduğunu göstermektedir.

Otobanda tüketilen enerji demiryollarına oranla 2 ila 5 misli fazladır.

Demiryollarında elektrik enerjisi kullanılması imkanı vardır ki, bu enerji fuel oil ve benzin gibi enerji türlerine göre daha ucuz, dışa bağımlılığı daha az bir enerji türüdür. Ayrıca çevre kirliliğine yol açmamaktadır.

Hızlı trenlerle (ki saatte 300 - 400 km hız yapanlar mevcuttur.) insanlar otobandan çok daha hızlı bir şekilde ulaşım imkânına kavuşacaklardır.

Yük taşımacılığının demiryollarına kaydırılması ile karayollarının yükü azalacak, kazalar minimuma inecektir.

LPG, benzin, tüp gaz gibi patlayıcı maddelerin taşınmasının karayollarından demiryollarına aktarılması ulaşım güvenliğini arttıracaktır.

Otobanlarda meydana gelen kazalar da göstermiştir ki otobanlar çok fazla ulaşım güvenliğine sahip değildirler.

Bu sorunların tespit edilerek çözüme kavuşturulması amacı ile bir Meclis Araştırması açılması gerekmektedir.