



T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 16.04.2003
Sayı : 68

10/66 - 1426

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

7 Nolu tünelde meydana gelen çökme nedeniyle, Malatya-Adana Demiryolu hattının 1 Mayıs 2002 tarihinden itibaren ulaşıma kapalı kalmasının, ülke ekonomisine verdiği zararların ve halen bu tünelde süren onarım çalışmalarının bitirilememesinin altında yatan sebeplerin araştırılması amacıyla, Anayasanın 98. ve İçtüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını saygılarımla arz ederim.

Muharrem Kılıç
Malatya Milletvekili
ve 25 Milletvekili

1. Muharrem KILIÇ- Malatya Mv.
2. Ferit Mevlüt ASLANOĞLU- Malatya Mv.
3. Uğur AKSÖZ- Adana Mv.
4. Vezir AKDEMİR- İzmir Mv.
5. Sıdıka AYDOĞAN- İstanbul Mv.
6. Enver ÖKTEM- İzmir Mv.
7. Abdürrezzak ERTEN- İzmir Mv.
8. Sedat UZUNBAY- İzmir Mv.
9. Özlem ÇERÇİOĞLU- Aydın Mv.
10. Ensar ÖĞÜT- Ardahan Mv.
11. İsmet ATALAY- İstanbul Mv.
12. Hasan Fehmi GÜNEŞ- İstanbul Mv.
13. Mehmet PARLAKYİĞİT- Kahramanmaraş Mv.
14. Mehmet Ali ARIKAN- Eskişehir Mv.
15. Yılmaz KAYA- İzmir Mv.
16. Ahmet ERSİN- İzmir Mv.
17. Erdal KARADEMİR- İzmir Mv.
18. Feridun AYVAZOĞLU- Çorum Mv.
19. Hüseyin BAYINDIR- Kırşehir Mv.
20. Orhan SÜR- Balıkesir Mv.
21. Mehmet Ziya YERGÖK- Adana Mv.
22. Tacidar SEYHAN- Adana Mv.
23. Mustafa GAZALCI- Denizli Mv.
24. Şevket ARZ- Trabzon Mv.
25. Ahmet Güryüz KETENCİ- İstanbul Mv.
26. Mehmet KÜÇÜKAŞIK- Bursa Mv.

GEREKÇE

Malatya-Adana Demiryolu, Cumhuriyetimizin ilk yıllarında ekonomik ve teknik zorluklara rağmen, adeta kazma kürekle inşaa edilerek 23.04.1931 tarihinde, Ulu Önder Atatürk tarafından hizmete açılmıştır.

Kurtuluş Mücadelesi yıllarında en zor koşullarda her tarafını demirağlarla ördüğümüz ülkemizde, 1950'li yıllardan beri bir demiryolu politikamız yoktur ve mevcut demiryollarımız da kendi kaderine terk edilmiştir.

Bunun açık örneğini, halen Malatya-Adana Demiryolu'nda görmekteyiz. Malatya-Adana Demiryolu arasındaki 7 Nolu tünelde meydana gelen çökme nedeniyle, bu yolumuz maalesef Mayıs 2002'den bu yana yaklaşık 1 yıldır kapalıdır. Cumhuriyetin ilk yıllarında kazma kürekle açılan bu tünel, ülkemizin bu günkü ekonomik ve teknik gücüne rağmen halen ıslah edilememiş ve ulaşım açılmamıştır.

Bu demiryolumuz, Doğuyu Güneye bağlayan bir anayol olduğu gibi İran ve Suriye'ye de gitmekte olan, uluslar arası bir ulaşım yoludur. Yolcu, yük ve maden cevheri taşımacılığında önemli bir hattır. Hekimhan ve Divriği madenleri, elektrikli tren ulaşımı nedeniyle bu yoldan İskenderun'a ucuz bir maliyetle taşınmaktadır. Yolun kapalı olması nedeniyle, maden cevheri nakliyesi Sivas-Kayseri Güzergahına kaydırılmış, ancak taşıma maliyeti 4-5 kat artmıştır. Hatta bu nedenle dışarıdan demir cevheri ithalatı yapıldığından ve ülkemizin büyük döviz kaybından da bahsedilmektedir.

Bu konu hakkında verdiğimiz soru önergesine, Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım, Ocak 2003'de verdiği cevapta; "Malatya-Adana hattının kapalı olması nedeniyle, Adana bölgesinden Sivas, Malatya ve ilerisine yapılan ya da buralardan dolup Adana bölgesine giden yükler, uzun yol olan Kayseri-Ulukışla-Adana güzergahına taşınmış ve bu zorunlu güzergah değişikliğinde taşınan 960.670 tonluk yükün uzun yoldan taşınması işletme maliyetlerini artırmış ve toplam 16.3 trilyonluk bir zarara neden olmuştur" diye belirtmiştir. Bu rakam, bugün itibarıyla 20 trilyonu aşmaktadır.

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, Mart 2003 ortasında tünelin ulaşım açılacağını söylemesine rağmen, tüneldeki onarım hâla devam etmekte ve bu hatta ulaşım yapılamamaktadır. Tünelin onarımıyla ilgili olarak ODTÜ ve Malatya İnönü Üniversitesi bilim adamları inceleme yaparak çözüm önerileri sunmuşlarsa da bu raporlar da dikkate alınmamıştır.

Kamuoyunda, bu onarım çalışmalarının, ülkemizin sahip olduğu ekonomik ve teknik güce rağmen, böylesine sürüncemede bırakılmasının altında; bu ulaşım yoluyla sağlanan gelirlerin, karayolu ulaşımı yapan bazı imtiyazlı ulaşım firmalarına taşıma yaptırılarak, bu firmalara aktarılacak istenmesi; keza yurtdışından demir cevheri ithalat eden bazı grupların kendi çıkarları açısından engellemesi gibi başka şaibeli sebepler yattığı inancı da oluşmuştur.

Yukarıda açıklanan gerekçelerle; ülke ekonomisi açısından bu kadar önemli bir konuma sahip olan Malatya-Adana Demiryolu hattındaki 7 Nolu tünelde devam eden onarım çalışmalarının ülkemizin sahip olduğu ekonomik ve teknik güce rağmen birtürlü bitirilememesinin altında yatan sebeplerin; bu hattın kullanılabilir duruma getirilememesinin ülkemiz ekonomisine verdiği zararın; yüklenici firma STFA A.Ş.'nin, taşıeron firma Acar İnşaat A.Ş.'nin, Ulaştırma Bakanlığı'nın ve TCDD Genel Müdürlüğü'nün bu konuda ki sorumluluklarının, ulusal yararımız ve bölge insanların mağduriyetinin giderilmesi için, ortaya çıkarılması amacıyla bu araştırma önergesi hazırlanmıştır.