



T.B.M.M.
BARIŞ ve DEMOKRASİ PARTİSİ
Grup Başkanlığı

BDP

Sayı: 906
Tarih: 08.06.2010

10/852

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Demiryollarının etkin kullanımının ve mevcut sorunlarının çözümüne yönelik Anayasa'nın 98'inci, TBMM İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince meclis araştırması açılmasını arz eddim.

1. OSMAN ÖZÇELİK - SİİRT
2. SELAHATTİN DEMİRTAŞ - DİYARBAKIR
3. GÜLTAN KIŞANAK - DİYARBAKIR
4. AYLAKAT ATA- BATMAN
5. BENĞİ YILDIZ - BATMAN
6. AKIN BİRDAL - DİYARBAKIR
7. EMİNE AYNA - MARDİN
8. FATMA KURTULAN - VAN
9. HASİP KAPLAN - ŞIRNAK
10. HAMİT GEYLANİ - HAKKARİ
11. İBRAHİM BİNİCİ - ŞANLIURFA
12. M. NURİ YAMAN - MUŞ
13. MEHMET NEZİR KARABAŞ - BİTLİS
14. MEHMET UFUK URAS - İSTANBUL
15. ÖZDAL ÜÇER - VAN
16. PERVİN BULDAN - İĞDIR
17. SEBAHAT TUNCEL - İSTANBUL
18. SEVAHİR BAYINDIR - ŞIRNAK
19. SIRRI SAKIK - MUŞ
20. ŞERAFETTİN HALİS - TUNCELİ

GEREKÇE ÖZETİ

1950'li yıllardan bu yana uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu demiryollarımız devamlı olarak ihmal edilmiştir. Bu süreçte, diğer ulaştırma araçları karşısında demiryolu taşımacılığının payı her geçen gün azalmıştır.

1950-1977 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'lı yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır. Türkiye'deki yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca % 2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 38 oranında gerilemiştir.

Türkiye ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı % 94, demiryolu yük taşıma payı ise % 4'dür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir.

Tüm bu rakamlar bir gerekliliği de beraberinde getirmektedir. O da petrol ithalatı için her yıl milyarlarca dolar harcanan ulaştırma sektöründe petrole olan bağımlılığın ortadan kalkması bu alanda yapılacak çalışmalarla öncelik kazanmalıdır. Durum böyle iken TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları) bu konuda çaba göstermek bir kenara mevcut kullanılmayan hatlar ile ilgili bir çalışma dahi yapmamaktadır. Öyle ki içerisinde demiryolu hattı bulunmasına karşın şu an itibarıyla 7 il merkezinde (Mardin, Kahramanmaraş, Isparta, Burdur, Van, Kırıkkale, Denizli) yolcu treni çalıştırılmamaktadır.

Sonuç olarak ekonomik olması, Çevreye zarar vermemesi, petrole bağımlı olmayışı ve can güvenliği gibi nedenlerle tüm dünya raylı sisteme yönelmekteyken, Türkiye'nin ulaşım politikalarını ivedilikle yapılandırması gerekmektedir.

Bu bilgiler ve gelişmeler doğrultusunda mevcut demiryolu taşımacılığı sisteminin tekrar gözden geçirilmesi için Meclis Araştırması açılmasını arz ederim.

GEREKÇE

Uygarlığın ölçütlerinden biri sayılan demiryolları, günümüzde ulaşımın en önemli araçlarından biri olarak görülmektedir. Bunun başlıca nedenlerinden bazıları demiryolu taşımacılığının güvenli ulaşım sağlaması, uzun vadede yüksek ekonomik tasarruflar kaydetmesi, çevreye zarar vermemesi ve ileri teknoloji kullanımında sağladığı zaman tasarrufu gibi unsurlardır.

Cumhuriyet sonrası döneme bakıldığında demiryolları 1923-1940 yılları arasında atılım çağını yaşar. Bu dönemin belirgin özelliği 1932-1936 yıllarında hazırlanan 1. ve 2. Beş yıllık sanayileşme planlarında demir-çelik, kömür ve makine gibi temel sanayilere öncelik verilmesidir. Kurtuluş savaşı yıllarında yılda ortalama 240 km demiryolu yapılırken 1950 yılından sonra tüm imkânlara rağmen ortalama 39 km demiryolu yapılmıştır.

1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında karayolları, demiryollarını besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak bu dönemden itibaren Marshall planı sürecinde demiryolları adeta yok sayılarak sadece karayolu yapımına başlanmıştır. ABD'nin Marshall yardımları ile Türk ekonomisi üzerinde etkili olduğu bu dönemde ortaya çıkan bu durum her şeyi özetler niteliktedir.

1960 sonrası planlı kalkınma döneminde ise demiryolu için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşamamıştır. Bu politikaların sonucu olarak 1950-1980 yılları arasında yılda sadece 30 km demiryolu yapılmıştır.

1980'li yıllarda ise diğer bir deyişle Özal döneminde karayolu yapım seferberliği başlamıştır. Bu çerçevede 1990'lı yılların ortalarına kadar otoyollar için yılda 2 milyar dolarlık bir harcama yapılmıştır. Buna karşılık var olan demiryolları yüzyılın başında inşa edilen durumuyla kalmaya devam etmiştir. Ayrıca, Türkiye'de yapılmış olan tek ulusal ulaştırma planı olan, ulaştırma sistemimizin iyileştirilmesinde bir adım olarak görülen karayolu ulaşım payının %72 den % 36 ya düşürülmesini öngören "1983-1993 ulaştırma Ana planı" 1986'dan sonra uygulamadan kaldırılmıştır. Aslında Türkiye açısından faydalı olabilecek bu plan hakkında genel bir değerlendirme yapıldığında ise çok çarpıcı sonuçlarla karşılaşılır. Örneğin; demiryollarının sadece yük taşımacılığındaki payı bile arttırıldığında, enerji tasarrufu, trafik kazası ve hava kirliliğinde önemli oranlarda azalmalar olmaktadır.

1950'li yıllardan sonra uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda, 1950-1977 yılları arasında karayolu uzunluğu % 80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece % 11 artmıştır. Ulaştırma sektörleri içindeki yatırım payları ise; 1960'lı yıllarda karayolu % 50, demiryolu % 30 pay alırken, 1985'den bu yana demiryolunun payı % 10'un altında kalmıştır. Türkiye'deki yolcu taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yolcu taşıma payı % 96, demiryolu yolcu taşıma payı ise yalnızca % 2'dir. Demiryollarının, mevcut altyapı ve işletme koşullarının iyileştirilmemesi ve yeni koridorlar açılmaması nedeniyle yolcu taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 38 oranında gerilemiştir.

Türkiye ulaşım sistemi içerisinde karayolu-demiryolu yük taşıma paylarına bakıldığında, karayolu yük taşıma oranı % 94, demiryolu yük taşıma payı ise % 4'dür. Demiryollarının yük taşımacılığındaki payı son 50 yılda % 60 oranında gerilemiştir.

Türkiye'nin birincil enerji ihtiyacı yılda ortalama % 5 gibi bir hızla artmaktadır. Uygulanan enerji politikalarının da etkisi ile oluşan enerji ihtiyacının ulusal kaynaklardan karşılanması mümkün görünmemektedir. Bu nedenle önemli ölçüde birincil enerji ithalatına gidilmektedir. Türkiye'nin yıllık enerji ithalatı 40 milyar dolar mertebelerine ulaşmış durumdadır. İthalat içerisindeki en önemli pay petrolüdür. Petrol tüketimini incelediğimizde yanlış ulaştırma politikalarını ve bu nedenle ödenen bedelleri görmek mümkündür.

İstatistikler Türkiye'nin yıllık petrol tüketiminin yaklaşık %80'inin ulaşım sektöründe tüketildiğini göstermektedir. Alt raporlar incelendiğinde bu tüketimin %85'inin karayolunda, %13'ünün havayolu taşımacılığında olduğu görülmektedir. Tüketim içerisinde demiryolu payı sadece %2'dir. Öte yandan yapılan çalışmalar demiryolu sisteminin önemli dışsalıklar yarattığını da ispatlamıştır. Bugün aynı işi üretmek için demiryolu sisteminde karayoluna göre 3 kat daha fazla enerji ihtiyacı duyulmaktadır.

Tüm bu rakamlar bir gerekliliği de beraberinde getirmektedir. O da petrol ithalatı için her yıl milyarlarca dolar harcanan ulaştırma sektöründe petrole olan bağımlılığın ortadan kalkması bu alanda yapılacak çalışmalarla öncelik kazanmalıdır. Durum böyle iken TCDD (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları) bu konuda çaba göstermek bir kenara mevcut kullanılmayan hatlar ile ilgili bir çalışma dahi yapmamaktadır. Öyle ki içerisinde demiryolu hattı bulunmasına karşın şu an itibarıyla 7 il merkezinde (Mardin, Kahramanmaraş, Isparta, Burdur, Van, Kırıkkale, Denizli) yolcu treni çalıştırılmamaktadır.

Sonuç olarak ekonomik olması, Çevreye zarar vermemesi, petrole bağımlı olmayışı ve can güvenliği gibi nedenlerle tüm dünya raylı sisteme yönelmişken, Türkiye'nin ulaşım politikalarını ivedilikle yapılandırması gerekmektedir.

Bu bilgiler ve gelişmeler doğrultusunda mevcut demiryolu taşımacılığı sisteminin tekrar gözden geçirilmesi ve yeni çalışmalar yapılması için Meclis Araştırması açılmasını arz ederim.