Değerli arkadaşlarım, özellikle bu bölgenin tarımla geçindiğini, narenciyenin büyük bir yer tuttuğunu hepimiz biliyoruz ve burada narenciyeyle ilgili sorunları sürekli dile getirdik. Gerçekten, limonu, portakalı, greyfurtu, bu sene dalında kalmıştır, insanlar mallarını satamamışlardır. Bu nedenle de yoksulluk, var olan yoksulluk daha da artarak devam etmektedir.

Bütün bunlara rağmen, bütün bu olumsuzluklara rağmen, Mersin'de yaşamakta olan insanlarımız, Türk'üyle, Kürt'üyle, Arap'ıyla, hoşgörüyle birbirlerine bakmaktadırlar ve Mersin'e sahip çıkmaya çalışmaktadırlar. Onun için, Mersin'i farklı bir konuma oturtan, Mersin'i patlayacak bir bomba gibi gösteren bütün anlayışları biz reddediyoruz.

Burada son olarak şunu söylemek istiyorum: Türk, Kürt, Arap kardeştir, onları birbirine düşürmek isteyenler kalleştir.

Hepinize saygılar sunuyorum. (CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN - Teşekkür ederim Sayın Özyürek.

Sayın milletvekilleri, gündem dışı üçüncü söz, Devlet Demiryolları ve Çankırı Makas Fabrikası ile ilgili söz isteyen Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'a aittir.

Sayın Akbak, buyurun efendim. (AK Parti sıralarından alkışlar)

3.- Çankırı Milletvekili Tevfik Akbak'ın, demir yollarındaki rehabilitasyon çalışmaları ile yeni yolların açılmasının ülke gelişimine yapacağı olumlu etkilere ve bazı bölgelerin cazibe merkezi hâline gelmesinde sağlayacağı katkılara ilişkin gündem dışı konuşması ve Çevre ve Orman Bakanı Osman Pepe'nin cevabı

TEVFİK AKBAK (Çankırı) - Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Devlet Demiryollarımız ve Çankırı Makas Fabrikasıyla ilgili gündem dışı söz almış bulunuyorum. Yüce heyetinizi saygıyla selamlarım.

Değerli arkadaşlarım, malumlarınız olduğu üzere, toplu yük ve yolcu taşımacılığında deniz yoluyla birlikte en etkin taşıma türümüz demir yolu ulaşımıdır. Demir yolu ulaşımında enerji daha verimli, dışa bağımlılık daha az ve çevre dostu olması demir yolunun avantajını artırmaktadır.

Ülkemizde demir yolu tarihi 1856 yılında başlamış, 1856 ve 1922 yılları arasında, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında 8.619 kilometre demir yolu hattı yapılmıştır. Mustafa Kemal Atatürk döneminde, yoksulluğa, teknolojik yetersizliğe karşın 1940'a kadar 3.500 kilometre yeni demir yolu yapımı gerçekleştirilmiştir. 1950'den sonraki dönemde ise ulaşım politikalarında bir kırılma olmuş, demir yolu yerine kara yolu yatırımına ağırlık verilmiştir.

Ancak, 2003 yılına kadar bu süreçte, altmış yıllık bu süre içerisinde, maalesef, toplam 1.700 kilometre demir yolu yapılabilmiştir. Bilim ve akıl göz ardı edilerek, altmış yıl sürdürülen ulaşım politikaları sonucu, ülkemizin ulaşımı kara yolu ağırlıklı ve tek sistemli hâle getirilmiştir.

Demir yollarımızın yaşadığı bu süreç, 2003 yılından itibaren, tüm alanlarda olduğu gibi AK Parti İktidarıyla değişmeye başlamış, Hükûmetimiz demir yollarını öncelikli sektör olarak belirlemiş ve ele almıştır.

Bu amaca yönelik olarak Ulaştırma Bakanlığımız, gelişmelere uyum sağlamak için, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarını dört üniversiteden 40'a yakın bilim adamıyla başlatmıştır. Bu Plan, Türkiye'nin gelecekteki ulaşım altyapısını geliştirmede ve verimli olarak kullanmada yol haritamızı oluşturmaktadır.

Değerli arkadaşlarım, Hükûmetimizin demir yollarına verdiği önem dolayısıyla bu alanda yeni demir yolu seferberliği başlatılmış, son üç yılda maliyeti 6 milyar YTL tutarında olan ve ülkemiz için büyük önem arz eden demir yolu projelerinin yapımı başlamıştır. Bu miktar, son elli yılda Türkiye'de demir yollarına yapılan yatırımların toplamından daha fazla bir miktardır. Hükûmetimizin verdiği destekle demir yollarımızı yeniden ayağa kaldırmak için hızlı tren çağını başlatmak, mev-