

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 1

2013 YILI MERKEZİ YÖNETİM BÜTÇE KANUNU TASARISI İLE 2011 YILI MERKEZİ YÖNETİM KESİNHESAP KANUNU TASARISI PLAN VE BÜTÇE KOMİSYONU GÖRÜŞME TUTANAKLARI

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)
BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)
SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)
KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

-----O-----

19.11.2012

İ Ç İ N D E K İ L E R

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Karayolları Genel Müdürlüğü
Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
Denizcilik Müsteşarlığı
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI

Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü
Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü
Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı

S Ö Z A L A N L A R

BİRİNCİ OTURUM.....	4
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir)	4
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul).....	17
İKİNCİ OTURUM	19
NURETTİN DEMİR (Muğla)	19
HASİP KAPLAN (Şırnak).....	20
KAZIM KURT (Eskişehir)	22
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa)	23
MUSA ÇAM (İzmir).....	24
ERKAN AKÇAY (Manisa).....	27
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa).....	29
EKREM ÇELEBİ (Ağrı).....	31
BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara).....	32
ÜÇÜNCÜ OTURUM	35
NECDET ÜNÜVAR (Adana).....	35
HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir)	37
MUSTAFA KALAYCI (Konya).....	39
AHMET ARSLAN (Kars).....	41
NECDET ÜNÜVAR (Adana).....	44

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 2

VELİ AĞBABA (Malatya)	44
RECAİ BERBER (Manisa).....	45
İZZET ÇETİN (Ankara).....	47
MUSTAFA ŞAHİN (Malatya)	49
AYLİN NAZLIAKA (Ankara).....	51
MEHMET YÜKSEL (Denizli).....	52
RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir)	53
CAHİT BAĞCI (Çorum)	55
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul)	56
SORULAR VE CEVAPLAR	60
SADIK BADAĞ (Antalya)	60
İLHAN DEMİRÖZ (Bursa)	60
ERKAN AKÇAY (Manisa).....	60
FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane)	60
İZZET ÇETİN (Ankara).....	61
MUSTAFA ŞAHİN (Malatya)	61
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa).....	61
NURETTİN DEMİR (Muğla)	61
MUSA ÇAM (İzmir).....	62
RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir).....	62
CAHİT BAĞCI (Çorum)	62
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul)	62
KAZIM KURT (Eskişehir)	62
BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara).....	62
HASİP KAPLAN (Şırnak).....	63
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir)	63
PROGRAMLAR	69
DÖRDÜNCÜ OTURUM	70
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir)	70
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul)	74
MUSTAFA KALAYCI (Konya).....	75
RECAİ BERBER (Manisa).....	76
SEDEF KÜÇÜK (İstanbul).....	77
TOLGA ÇANDAR (Muğla).....	77
SALİH KOCA (Eskişehir).....	79
BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara).....	79
CAHİT BAĞCI (Çorum)	81
AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul).....	81
ERKAN AKÇAY (Manisa)	83
SADIK BADAĞ (Antalya)	84
AYLİN NAZLIAKA (Ankara)	85
MUSA ÇAM (İzmir).....	86
MEHMET YÜKSEL (Denizli).....	88
KAZIM KURT (Eskişehir)	90
HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir)	90
SALİH KOCA (Eskişehir).....	93
RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir)	94
NURETTİN DEMİR (Muğla)	96
ABDULKERİM GÖK (Şanlıurfa)	97
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa).....	97

T B M M
Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 3

SORULAR VE CEVAPLAR	98
RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir)	98
KAZIM KURT (Eskişehir)	98
NURETTİN DEMİR (Muğla)	98
TOLGA ÇANDAR (Muğla)	98
MUSTAFA BALOĞLU (Konya)	99
ALİ BOĞA (Muğla)	99
FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane)	99
ERKAN AKÇAY (Manisa)	99
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir)	100
RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir)	106
FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul)	106
PROGRAMLAR VE ÖNERGELER	107
Kapanma Saati: 01.20	108

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 4

19 Kasım 2012 Pazartesi

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 11.10

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

----- 0 -----

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarımızın, yazılı ve görsel basınımızın çok değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

14'üncü Birleşimin Birinci Oturumunu açıyorum.

Değerli arkadaşlar, bugün önemli bir başkanlığı görüşeceğiz, önemli bir bakanlığımızın bütçesini görüşeceğiz.

Bir ülkenin gelişmesinde, kalkınmasında dört temel unsur olduğunu düşünüyorum. Bunlardan birincisi insan kaynaklarının geliştirilmesi, ikincisi adalet, üçüncüsü erişebilirlik, dördüncüsü ise sahiplenme duygusu.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, diğer bakanlıklar önemsiz demek istemiyorsunuz değil mi?

BAŞKAN – Hayır, efendim, hayır, ama bugün erişebilirlik konusunun, yani iletişim, ulaşım konusunun bütçesini hep birlikte görüşeceğiz.

Gündemimizde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçe ve kesin hesapları ile Denizcilik Müsteşarlığı kesin hesabı bulunmaktadır.

Şimdi, sunumunu yapmak üzere Sayın Bakana söz vermeden önce bürokrat arkadaşlarımızın ayağa kalkarak kendilerini tanıtmalarını rica ediyorum.

(Toplantıya katılan bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz.

Şimdi, sunuşlarını yapmak üzere Sayın Bakana söz vereceğim.

Sayın Bakan süreniz bir saat.

Buyurunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, değerli milletvekili arkadaşlarım; 2013 yılı bütçe tekliflerinin görüşülmesi vesilesiyle sözlerime başlarken, şahsım ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı çalışan arkadaşlarım adına heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma ve haberleşme; sanayi, tarım, turizm gibi sektörlerin altyapısını oluşturarak, ekonomik gelişme yanında köy-şehir entegrasyonunu, kültür birliğini ve dengeli nüfus dağılımı gibi birçok sosyal ve ekonomik faydayı da sağlayan önemli fonksiyonlara sahip stratejik bir sektördür.

İktisat biliminin kurucusu da kabul edilen Adam Smith, “Bir ülke şöyle ya da böyle kalkınabilir, ama kapalı ekonomiler ve ulaştırması olmayan ülkeler asla kalkınamaz.” der.

Artık şu kesinlikle bilinmektedir ki iyi işleyen bir ulaşım ve iletişim sistemi, toplumsal kaynakların dengeli dağılımı ile bölgesel dengesizliği ortadan kaldıran, ekonomik gelişmeyi ve ülkeler arası rekabeti sağlayan bir özelliğe sahiptir.

Çok değil, on, on beş yıl öncesine kadar, üniversitemizde ulaşım ile ilgili ders veren değerli bilim adamlarımız, Avrupa ülkeleri ile ülkemiz ulaştırma sektörünü karşılaştırırken, Türkiye'nin üçte 2'sinin dağlarla kaplı, dolayısıyla kesintisiz ulaşım ağını kurmanın zorluğundan bahsederlerdi.

Ülkemizin coğrafi yapısı, iklim şartları nedeniyle, demir yolu, kara yolu, tünel, viyadük, köprü yapmanın zor olduğunu ve kara yollarının bir yıl boyunca ancak yüzde 60'lık kısmının açık tutulabildiğini ifade ederlerdi. Yetersiz ulaştırma altyapımıza, Avrupa ülkelerine göre dezavantajlı olan coğrafi yapımız hep mazeret gösterilirken, altyapı yetersizlikleri yanında sektörde büyük bir düzensizliğin de olduğunu, denetim yetersizliği, aşırı yükleme nedeniyle modern bir işletmeciliğe geçilmediğini de vurgularlardı. Taşıt sayısı ve yol uzunluğu da dikkate alınarak yapılan analizde ise, ülkemiz trafik kazalarında en çok can kaybedilen bir ülke olarak ön sıralarda yer alırdı.

Değerli hocalarımız, ilaveten demir yollarımızın yüzde 98'inin tek hat, eski ve hız yapmaya elverişli olmayan altyapıdan oluştuğunu, yüzde 60'ının otuz yaşın üzerinde olduğunu, lokomotif, çeken araçların yüzde 40'ının teknik ömrünü doldurduğunu, vagon sayısının azlığını, yetişmiş teknik eleman yetersizliği yanında, demir yollarında emniyet ve güvenliğin tam anlamıyla sağlanamadığını, taleplere cevap vermeyen bir işletmeciliğin mevcut olduğunu vurgularlardı.

Denizcilikte ise bazı olumlu gelişmelere rağmen, yine de Avrupa ülkelerine göre geri durumda olduğumuz, gerek liman, gerekse deniz taşıtları açısından Avrupa Birliğine entegre olacak seviyede denizcilik altyapısına sahip

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 5

olmadığımız, Paris Memorandumu kriterlerine göre kara listede gemilerimizin bulunduğunu ifade ederek, tüm ulaşım sektörü için ihtiyaç duyulan altyapı yatırımlarının süratle sonuçlandırılması, sistemler arası dengenin ve bütünlüğün sağlanmasının önemini ifade ederlerdi.

Zaman zaman içimizi burkan bu haklı ifadelere ve tespitlere, sektörle ilgili herhangi bir eğitime veya bilimsel konferansa katılmış olan herkes şahit olmuştur.

Keza o yıllarda ulaştırmayla ilgili yazılan makaleler, üretilen bilimsel yayınlar, modlar arasında dengesiz yapılanmanın bulunduğu, kaynakların etkin kullanılmadığı, jeostratejik avantajlardan ve teknolojik gelişmelerden yararlanılmadığı, hız ve güven unsurunun uluslararası değerlerin gerisinde kaldığı bir sisteme sahip olduğumuzu sık sık tekrarlıyorlardı.

Şimdi, o gün için haklı olan bu anlatımların her türlü zorluğa rağmen bugün ne ifade ettiğini, sektörün nereden nereye geldiğini kısaca sizlerle paylaşmak istiyorum.

Bildiğiniz gibi, yılların getirdiği alışlagelmiş bütçe hazırlama geleneği vardır.

Bakanlık bütçeleri hazırlanırken, genel olarak bir yıl öncesinin bütçesi esas alınır, o yıl için tahmin edilen enflasyon oranı kadar da artırılır, Kalkınma Bakanlığı, Ekonomik Koordinasyon Konseyi çalışmaları yapar ve nihayet bütçe sizin huzuruza getirilir ve bütçe görüşmelerinde, bakanlar, ayrılan ödeneklerin, kaynakların ihtiyaçlar karşısında tam anlamıyla yeterli olmadığını ve bu kaynaklarla projelerin zamanında bitirilmesinin zor olacağını vurgular, her fırsatta siz Komisyonun değerli üyelerinden bütçemize destek vermesini talep eder.

2002 yılı bütçe hazırlık çalışmalarına arkadaşlarımızla bir göz attık. O dönemde sayın meslektaşımız, yaptırdığı bir çalışmada, Bakanlığın merkez yatırımlarından demir yolu, hava yolu, deniz yolu sektörlerindeki toplam 52 projenin bitirilmesi için ayrılan ödeneklerle yüz yetmiş sekiz yıl gerektiğini, bu şekildeki ödenek artışlarıyla projelerin daha önce bitirilemeyeceğini tespit ettiriyor.

Yatırım programındaki projeler, proje maliyetiyle mütenasip olmayan bir ödenekle veya iz bedellerle yer almış, yıllarca ilerleme kaydedilememiş, hep gündemde olmaya devam etmiştir.

İşte, bu nedenle, 2002 yılı Bakanlık bütçesini sunan meslektaşımız, 2002 yılı bütçe teklifinde 100 milyon 150 bin TL'nin yatırım giderlerine ayrıldığını belirterek, toplam proje tutarı 8,5 milyar TL olan bu proje stokuna ödeneğinin yetersizliğini özellikle vurgulamış ve ek ödenek için destek istemiştir.

Göreve başladığım 19 Kasım 2002 tarihinde -bugün itibarıyla on yılı geride bırakmış oluyoruz- 2003 yılı geçici bütçe dönemi sonrası 14 Mart 2003 tarihinde ilk bütçemizi sizlerin onayına sundum.

Göreve başladığımızda ilk işimiz Ulaşım Ana Plan Stratejisi'ni hazırlamak ve önceliklerimizi belirlemek olmuştur. 2003 yılı yatırım ödeneğini Plan ve Bütçe Komisyonuna sunarken, bir ezberi bozarak yüzde 206 artışla, yani tam 3 kat artışla 306 milyon 711 bin Türk liralık bir yatırım bütçesiyle huzurlarınıza geldik, on yıl boyunca da yatırım ödeneklerini her türlü zorlukları aşarak ülke ihtiyacını esas alıp, önceliklerimizi dikkate alarak hazırlama gayretimizi sürdürdük.

Peki bugün durum nedir? Neredeyiz?

Bugün size sunduğum ve görüşülecek olan 2013 bütçesi, Bakanlık merkez, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, Karayolları Genel Müdürlüğü olarak bütçe teklifi toplamı 19 milyar 182 milyon TL olup, şehir içi metro yatırımları da dâhil olmak üzere toplam yatırımlara ayrılan miktar 8,5 milyar civarındadır.

Tabii, bu ödenekler yıl içi yapılan artışlarla daha yüksek bir değere ulaşmaktadır.

2013 yılı için Bakanlık merkezi ile Bakanlığa bağlı ilgili, ilişkili kurum ve kuruluşlarımızın yatırımları ve diğer harcamalarıyla birlikte baktığımızda, toplam bütçe büyüklüğümüzün 35 milyar Türk lirasına çıktığını, bunun da yaklaşık 14,5 milyar Türk lirasının doğrudan yatırım hizmetlerine ayrıldığını görüyoruz.

Yani 2002 yılındaki 100 milyon 150 bin TL'lik yatırımdan, ertesine sene 306 milyon TL'lik yatırıma ve bugün 2002, 2003'e göre mukayese edilemeyecek oranlarda, 25 ila 80 kat artışla 8,5 milyar TL'ye ulaştığımızı görüyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; şimdi bu örnekleri ve mukayeseleri size arz ettim, çünkü Ulaştırma Bakanlığına ayrılan ödeneklerle yüz elli, iki yüz senede biteceği hesaplanan projelerin bulunduğu, Avrupa ülkelerine göre yetersiz, eksik, denetimsiz, standart dışı, can ve mal güvenliğinin yeterince sağlanamadığı bir altyapı sektöründen bugün nereye geldiğimizi bir nebze olsun ortaya koymak istiyorum.

O yılların yatırım programında yer alan ve yıllarca sürüncemede kalan, bir türlü bitirilemeyen projelerin üzerine yeni projeler de ilave ederek, genel bütçe yanında alternatif yatırım kaynaklarını ve yap-işlet-devret gibi modelleri devreye sokarak birçok projeyi tamamlamış bulunuyoruz.

Bildiğimiz gibi, ulaştırma yatırımları yüksek kaynak ihtiyacı yanında, fiziki zorlukları, çeşitli öngörülemeyen sürprizleri, uzun yıllar alan projelerin bulunduğu bir sektördür.

Örneğin birçok engellerle karşılaştığımız Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi, Marmaray Projesi gibi büyük demir yolu projelerinde de nihayet sona geldik.

Avrupa'da 6'ncı, dünyada 8'inci yüksek hızlı tren işletmeciliğine geçen ülke olmamız elbette bir tesadüf sonucu değildir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 6

Ankara-Eskişehir hattından sonra, yapım itibarıyla dünyanın en hızlı, en ekonomik yüksek hızlı tren güzergâhı olan Ankara-Konya hattı, tamamen Türk mühendis ve girişimcilerinin, Türk işçilerinin alın ve akıl teriyle inşa edildiği ve hizmete verildiği bir projedir. Halkımızın yarım asırlık yüksek hızlı tren hayali bu projelerle gerçeğe dönüşmüştür, şimdi de İstanbul'u, Bursa'yı, Yozgat'ı, Sivas'ı, İzmir'i, Bilecik'i, Sakarya'yı, Kocaeli'ni, Afyon'u, Uşak'ı, Manisa'yı hızlı trene kavuşturmak için yoğun bir çalışma içerisindeyiz.

Dünyada örnek gösterilen ve "Türk Modeli" diye de anılan hava limanlarımız, uzmanların tahminlerini altüst eden havayolu taşımacılığımızdaki gelişmeler, Boğaz'ı demir yolu ve kara yoluyla geçen tüp geçitler ve her ilimizi bölünmüş yollarla birbirine bağlayan Karayollarımızın başarısı, işte bu kararlı ve planlı çalışmanın bir sonucudur.

Sadece 6 ilini bölünmüş yolla birbirine bağlayan Türkiye'den bugün 74 iline bölünmüş yol götüren bir Türkiye'ye gelmiş bulunuyoruz.

İnşa edilen bölünmüş yol uzunluğu on yıl içerisinde 16 bin kilometreye ulaşmıştır. Yapılan bölünmüş yolların, yakıt ve zaman tasarrufunun ekonomimize yıllık katkısı 14,4 milyarı bulmuştur. Ayrıca, sağladığı konfor ve can güvenliğinin bedeli maddi olarak değerlendirilemez, ölçülemez.

Yurt içi hava yolundaki gelişmelere girmeyeceğim, onu zaten yaşayarak biliyoruz. 2003 yılında yurt dışında 60 noktaya uçuyor iken, bugün yurt dışında 92 ülkede tam 192 noktaya uçuyoruz. Nokta sayısı itibarıyla dünyanın ilk 10 ülkesi arasına girmiş bulunuyoruz. Avrupa Birliğinde 3'üncü, dünyada 10'uncu sıraya yükselmiş bir havacılığımız var.

Denizcilikte 22,5 milyon deadweight tonluk filo kapasitesi ile dünyada 15'inci sıraya yükseldik. Kara listedeki denizcilğimiz beş yıldır artık beyaz listede yer alıyor.

Haberleşme sektörüne baktığımızda yine çarpıcı gelişmeleri görmekteyiz. Haberleşme sektörünü rekabete açmak suretiyle 645 lisanslı, 406 işletmeci bugün faaliyet göstermektedir.

2003 yılında 23 milyon cep telefonu abone sayısı bugün 68 milyona ulaşarak yaklaşık 3 kat artmıştır. Ülkede olmayan geniş bant erişimi bugün mobil sabit 20 milyon civarına ulaşmıştır, 3'üncü nesil GSM abone sayısı 40 milyonu bulmuştur.

İletişim altyapısının İnternet kullanıcı sayısı bakımından dünyada 12'nci, Avrupa'da 5'inci sıraya yükseldiğini ifade etmek isterim.

Türk mühendisleri TÜRKSAT 4A ve 4B uydularımızın üretiminde bilfiil görev almaktadır. TAI'nin ve TÜRKSAT'ın ortaklığıyla başlatılan yerli uydu üretim çalışmaları 2015'in sonuna kadar tamamlanmış olacaktır.

E-devlet uygulamasıyla 57 kurum, yaklaşık 480 adet hizmeti vatandaşlarımıza verir hâle geldik. E-devlet kapısında 13,7 milyon kayıtlı kullanıcıya eriştik.

PTT iş yerlerini yenileyerek çağdaş bir çehreye kavuşturduk ve PTT hizmetlerini kırsal kesimde yaygınlaştırdık. PTT Bank'ı kurmak suretiyle vatandaşlarımızın ayağına hizmeti götürdük.

Üçte 2'si dağlık, engebeli olan ülkemizin coğrafi zorluklara, iklim şartlarının olumsuzluğuna asla sığınmadık; tünel yaptık, viyadük yaptık, demir yolu yaptık, bölünmüş yollar yaptık, havalimanları yaptık, deniz limanları yaptık, havadan ve karadan kablolar döşedik, akıl yollarını inşa ettik. Büyük Atatürk'ün hedeflerine, talimatlarına uyduk, Türk milletine ve çalışanlarımıza daima güvendik ve bu anlayışla çalışmalarımızı sürdürdük. Ülke insanımızı layık olduğu yaşam seviyesine çıkarmaya, Avrupa Birliği standartlarına uygun, modern bir ulaşım ve haberleşme altyapısı oluşturmaya gayret ettik, gayret ediyoruz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; eğer "Burada bir başarı var." diye düşünüyorsanız, bu salonda bulunan, bulunmayan, bu başarıda herkesin katkısı vardır. Görevde bulunduğum süre zarfında, sizler yaptığımız işlerin eksikliklerini söylediniz, daha iyiyi, daha güzelini nasıl yapacağımızı anlattınız, bizlere daima yol gösterdiniz; tenkitlerinizle, görüşlerinizle bizi cesaretlendirmenin yanında, her türlü talebimizde gerek komisyon aşamasında gerek Genel Kurulda desteğinizi daima bize gösterdiniz. Yaptığınız destek ve katkılardan dolayı teşekkür ediyor, tüm bu olumlu gelişmelere rağmen her şeyin bittiğini tabii ki söylemiyoruz. Demir yollarında, kara yollarında, havacılıkta, denizcilikte ve haberleşme sektörlerinde, uzay ve havacılık alanında daha yapacak çok işimiz olduğunu biliyoruz.

Ülkemizi 2023'e, cumhuriyetimizin 100'üncü kuruluş yılına, dünyanın ilk 10 büyük ekonomisi arasına sokmak için daha fazla çalışmak, daha fazla altyapı projeleri yapmak zorunda olduğumuzu biliyoruz. Ülkemizin rekabet gücünün artırılmasına, halkımızın hak ettiği refahı yaşamasına imkân verecek projelere öncelik vererek milletimizden ve sizlerden aldığımız destekle çalışmaya devam edeceğiz.

Sayın Başkan, değerli üyeler; sizlere dağıtılan kitaplarda bu bilgilerin çok daha detaylarını göreceksiniz. Şimdi, izninizle, yatırım programımızdaki ödenekleri, hangi projelere, hangi önceliklere ayırdığımızı ve projelerimizin ne safhada olduğunu birkaç detayla, sunum üzerinden sizlere anlatmak istiyorum. Teşekkür ediyorum. Giriş kısmından sonra şimdi sunuma izninizle geçmek istiyorum.

Evet, ekranlarda gördüğünüz gibi, başlangıçta, Bakanlığımızın genel bir organizasyon şeması görülmektedir. Bakanlığımız 1 Kasım 2011 yılında 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'yle yeniden yapılandırıldı ve ihtiyaçlarımıza uygun olarak yeni birimler ihdas edildi, bazıları birleştirildi. "Denizcilik" Bakanlık bünyesine dâhil edilerek Bakanlığın adı da "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı" olarak yeniden tesis edildi. Ayrıca, Bakanlığımız bağlı, ilgili, ilişkili

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 7

kuruluşları da ekranda görülmektedir. Karayolları ayrı bir bütçeyle bağlı kuruluştur, Sivil Havacılık keza aynıdır. İlgili kuruluşlar; KİT statüsünde, PTT, Kıyı Emniyeti, Devlet Hava Meydanları ve KİK statüsünde, Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğüdür. İlgili kuruluşlar da; Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu, TÜRKSAT ve ayrıca Demiryollarının bağlı üç tane fabrikası mevcuttur.

Bütçe büyüklüklerini kısa kısa arz etmek istiyorum: Ekranda gördüğünüz gibi, bütçe büyüklükleri 2013 olarak detaylı bir şekilde verilmekte, 2012 ile de karşılaştırılması gösterilmektedir. Bakanlık merkez bütçesi, Sivil Havacılık, Karayolları Genel Müdürlüğü, BTK ve toplam olarak ekrana yansımaktadır. Görüldüğü gibi artışlar ortalama yüzde 15 civarındadır. Merkez bütçesi 18,5, Sivil Havacılık yüzde 22,3, Karayolları 12,5, BTK 12,5 ve toplamda 15,8 bir artışla bütçe ödeneğimiz yaklaşık olarak 16,5 milyar bir değere ulaşmıştır.

Bütçenin detaylarını görmektesiniz. Personel giderleri, sosyal güvenlik giderleri, mal-hizmet alımları, cari transferler, sermaye giderleri vesaire. Bunlar 2012-2013, yanda artış oranları, 2014-2015'te hedef veya tahminî bütçe değerleri olarak yer almaktadır. Görüldüğü gibi, artışlar en yüksek oranda mal ve hizmet alımlarında, cari transferlerde, sermaye giderlerinde, yani bunlar doğrudan yatırımla ilgili olan kalemlerdir.

Karayolları, özel bütçeli, tüzel kişiliğe sahip bir kuruluşumuzdur. Bakanlığımızın en büyük yatırımcı kuruluşu olarak söyleyebiliriz. Personel burada da 2012-2013 ve karşılaştırmasını ekranda görüyorsunuz. Ayrıca, gösterge olarak da 2014-2015 planlaması yer almaktadır. Burada da artışlar yüzde 15 seviyesindedir, genel ortalaması yüzde 12,5 olarak gerçekleşmiştir. Burada tabii yıl içi sağlanan ödenekler yer almamaktadır. Bunlar, başlangıç ödeneği olarak görülmektedir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, yine müstakil bütçeye sahip bir kuruluşumuz. Bunun nispeten bütçesi daha mütevazı, daha küçüktür ama son yıllarda Sivil Havacılıkta da önemli bir insan, kaynak kapasitesi arttırma yoluna gidilmiştir. Bütçe artışı da yüzde 22,3 civarında gerçekleşmiştir.

2013 yılı için Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığının bütçe artış oranı yüzde 12,5 olarak öngörülmektedir. Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu esasında yatırım yapan değil, düzenleme ve denetleme yapan, haberleşme sektörünün sağlıklı gelişmesi için kurallar koyan bir üst kuruldur. Gelirlerini de sektöre verilen lisanslar ve yapılan denetlemelerden elde edilen gelirler olarak söyleyebiliriz.

Bu ekranda yatırımların sektörel dağılımlarından bazı örnekler görmektesiniz. 2003 yılında Karayolları başlangıç ödeneği bütün ödeneklerin yüzde 65'ini teşkil ederken, 2012'ye geldiğimizde başlangıç ödeneği olarak Demiryollarına en büyük payın ayrıldığını görüyoruz. Bu da, yıllardan beri ihmale uğrayan Demiryollarının yatırım ihtiyacının ne kadar fazla olduğunu ve bu yönde bir strateji değişikliğinin, politika değişikliğinin ele alındığını göstermektedir. 2013 yılı bütçesi de farklı değildir. 2012'ye göre yine Demiryolları başlangıç ödeneği diğer sektörlerin önünde yer almaktadır. Tabloda da 2003, 2012, 2013 ödenekleri görülmektedir.

Sayın Başkan, çok değerli Plan ve Bütçe Komisyonu üyeleri; Türkiye'nin konumu hakikaten stratejiktir. Yolların doğudan batıya, kuzeyden güneye geçiş noktasında yer alan bir ülkeyiz. Bunu herkes söyleyebilir ama Türkiye'nin söylemekte bir haklılığı var çünkü üç saat uçuşla 52 ülkeye ulaşılabilen, etrafındaki coğrafyada 1,5 milyar insanın, 24,7 trilyon dolar millî gelirin olduğu bir coğrafyadan bahsediyoruz. Dünya bir küredir, dolayısıyla her ülke kendinin dünyanın merkezinde olduğunu söyleyebilir, bunda da bir beis yok ama bu okyanusta bir ada ülkesi olursa, bunun söylemesiyle Türkiye'nin bunu söylemesi arasında çok büyük fark olduğu aşîkârdır.

Türkiye bu yıl da Avrupa'nın 6'ncı büyük ekonomisi olmaya devam etmiştir. Kısaca yatırımların sektörel dağılımına bu on yıl içerisinde baktığımızda, bugünkü değerle 134 milyar bir yatırım gerçekleştiğini görüyoruz. Bunun 86,6 milyarı kara yolları alanında; yaklaşık olarak 24 milyar yüzde 18 ile demir yollarında; 14 milyar, yüzde 11 oranında haberleşme; yüzde 5'i, 7 milyar da hava yolunda; 2,2 milyar da denizcilikte gerçekleşmiş oluyor. Bunları tabii bir de yatırımların bütçeleri itibarıyla karşılaştırdığımızda, bu 134 milyarın 21 milyarı bütçe dışı kaynaklardan yani "yap-işlet-devret" modeliyle sağlandığını, geriye kalan 113 milyarın da genel bütçe ödenekleriyle gerçekleştirildiğini ifade etmek isterim.

Bizim Bakanlığımızın proje stoku ve ödenek miktarları, gerçekleşme durumunu bu tablo özet olarak ifade etmektedir. Ana proje sayımız 431'dir. Toplam proje sayımız 3.668'dir. Toplam proje tutarımız yaklaşık 168,6 milyardır, harcanan kısım 81,5 milyar, kalan proje kısmı 87,1 milyar olarak tabloda yer almaktadır.

2013 yılındaki projelerde durumumuz nedir? 434 projede çalışmaya devam edeceğiz, 111 projeyi 2013 yılı içerisinde tamamlayacağız, 102 tane de yeni projeye 2013 yılında başlamış olacağız. Bakanlığın toplam merkezî bütçeli kamu yatırımları içerisindeki payı yıllar itibarıyla dikkati çekecek şekilde artmaya devam etmektedir. 2003 yılında yüzde 17 toplam merkezî idare bütçesindeki payımız var iken, 2011'de yüzde 46'ya, 2012'de bu rakam, bu oran yüzde 42 olarak gerçekleşecektir. Bu, tahmindir, henüz kesin rakam 2012 için elde değildir. Aşağıdaki tablolarda da miktar olarak görülmektedir. Örneğin, 2011'de 37,6 milyar TL merkezî idare bütçesi yatırımı var, bunun 17,4'ü Bakanlığımızın yatırımlarından oluşmaktadır.

Ulaştırma, haberleşme sektörünün gayrisafi yurt içi hasıladaki payı da Türk ekonomisi büyüdükçe büyümeye devam ediyor. 2002'de yüzde 13,3 iken, bugün, TÜİK'in son açıkladığı rakamlara göre, 1998 sabit fiyatlarıyla 15,4 olarak

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 8

gerçekleşmiştir. Tabii, ulaştırma yatırımları sadece kamu eliyle yapılmıyor. Ulaştırma yatırımlarının başka kurumlar ve özel sektör tarafından da yapıldığını özellikle ifade etmek istiyorum. Bunları da dikkate aldığımızda son on yıl içerisinde ulaştırma yatırımlarının 192 milyar Türk lirasına ulaştığını söyleyebiliriz. Buna neyi dâhil ediyoruz? Diğer kamu kurumları, yerel yönetimler, özellikle de haberleşme alanındaki yatırımlar. Haberleşme sektörü serbestleştirildiği için buradaki yatırımlar özel sektörde büyük miktarlara erişmiş bulunmaktadır. Özel sektör marifetiyle yapılan yatırımların tutarı yaklaşık 37 milyar Türk lirasını bulmuştur.

Orta Vadeli Plan'da, "Özellikle ulaştırma, bilgi ve iletişim teknolojisinin gelişmesine yönelik altyapı yatırımlarına öncelik verilecektir." diye açık bir taahhüt yer almaktadır. Ulaştırma ve haberleşme, tabii, altyapıyı hazırlamakla kalmıyor, istihdama da çok önemli bir katkı sağlıyor. Örneğin, Bakanlığın doğrudan istihdamı 201.352 kişidir. Sektördeki toplam istihdam ise 1 milyon 347 bin kişi civarındadır.

Kara yollarından kısaca bahsetmek isterim. Ekranaya gelen, yapımına başlanan 3'üncü Köprü Projesi'ne ait bir animasyondur. Bu köprünün diğerlerinden farkı ortasından tren yolunun geçecek olmasıdır. Dolayısıyla, bu köprüyle birlikte Türkiye de Boğaz üzerinde 3'üncü Köprü de inşa edilmiş olacaktır. Özellikle, transit trafiğe hizmet edecek 3'üncü Köprü ve bağlantısı olan yollar Türkiye'nin doğu-batı aksındaki altyapısını daha da güçlendirecektir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kara yollarında iki alan var. Birinci alan, kara yollarının sevk ve idaresi, kara yolu taşımacılığının düzenlenmesi, diğeri de kara yolları yapımıdır. Açıkçası, 2003 yılına kadar kara yollarında taşımacılığı düzenleyen bir yasal altyapı yoktu. Karayolu Taşıma Kanunu yürürlüğe girdi ve birçok ikincil düzenleme de yapıldı. Bununla birlikte de tabii, 2012 itibarıyla yetki belgesine bağlanan taşıt sayısı 1 milyon 295 bin 62'ye ulaştı, yetki belgesi miktarı da 487.640 oldu. Bu düzenleme ne sağladı? Hizmet sunanlarla hizmeti alan yani vatandaşın yükümlülükleri yeniden belirlendi, sektörde belge düzenine geçildi, atıl kapasitenin önlenmesi sağlandı, uzmanlaşma ve kurumsallaşma teşvik edildi, vatandaşın sunulan hizmetin kalitesi artırıldı. İlk defa bu düzenlemeyle "mesleki yeterlilik", "mali yeterlilik" ve "mesleki itibar" gibi evrensel kriterler devreye sokuldu ve sektörde faaliyet gösterecek yöneticilerle sürücülerin belirli bir eğitimden geçirilmesi mecburi hâle geldi. 222 adet yetkilendirilmiş eğitim merkezi, 24 sınav merkezi açılmak suretiyle bugüne kadar 101.698 adet mesleki yeterlilik belgesi verilmiştir. Ayrıca, müktesebatı olan 3 milyonun üzerindeki meslek mensubuna da bu belgeleri verilmiştir.

Evet, hızlı geçiyorum. Bu bağlamda yapılan düzenlemelerle yol kenarı denetim istasyonları oluşturuldu, bu istasyonlarda 2.224 kişi elan görev yapıyor. Bunların amacı nedir? Yolların daha az aşınması, yollardaki can ve mal emniyetinin tehlikeye düşürülmemesi ve sürücülerin, taşıyıcıların Kanun'un gereklerine uymalarını sağlamak amacıyla denetimler yapılmaktadır. Rakamlara bakarsanız, 2003'te sadece 20 bin araç denetlenirken, 2012'de 11 milyona yakın araç denetlemeye tabi tutulmuştur. Bunu yaparken, yasal, teknik kurallara uygunluk, haksız rekabetin önlenmesi, kara yollarının ömrünün uzatılması, bakım-onarım maliyetinin azaltılması, araç amortisman ve işletme giderlerinin azaltılması ve ek istihdam sağlanması hedeflenmiştir.

Bu bağlamda yapılan diğer hizmetten bir tanesi de araç muayene sisteminin tamamen yeniden kurulmasıdır. Bugün, 81 vilayetimizde 193 sabit, 73 seyyar olmak, 2 adet de motosikletlere yönelik olmak üzere araç muayene istasyonu kurulmuştur. Bu istasyonlarda bir yılda muayene edilen araç sayısı 12 milyonun üzerindedir. Bugüne kadar, açıldığı günden bu tarafa, ilk muayene de araç sayısı 22 milyon civarında olmuş ve bunların 8 milyon 200 bin kadarı muayeneden geçememiştir. Bu, şu anlama geliyor: Her 3 araçtan 1 tanesi aslında emniyeti tehdit etmektedir, teknik yeterliliği sıkıntı oluşturmaktadır ve muayene tekrarı gerektirmektedir. Bu da, insan hayatına verilen önemin bir ifadesidir. Bu araç muayene istasyonlarında doğrudan çalışan sayısı 3.500'ü bulmuştur. Tabii, bu, bir ekosistemdir. Etrafta servisleriyle, diğer hizmet alanlarıyla çok büyük bir sektör burada faaliyet göstermektedir. Şu andaki araç muayene sistemimiz hakikaten dünyada örnektir. Bu, sadece kalitesi yönüyle değil kamuya olan katkısıyla da bir tektir. Birkaç yıl içerisinde, beş yıl içerisinde kamuya katkısı 10 milyar dolar mertebesine ulaşacaktır. Yani, burada bir imtiyaz, bu imtiyazda da elde edilen gelirler kamuya işletmeci arasında pay edilmektedir. Sektörün rekabet gücünün artırılmasının diğer bir yolu da filonun yenilenmesidir. Bu da çok önemli bir adımdır, çok kararlı bir adımdır, çok direnç olmuştur. Bugüne kadar 76 binden fazla araç sistemden çekilerek hak sahiplerinin bedelleri ödenmiş, ayrıca yıllardan beri onların devam eden maliyetle ilgili sorunları da aşılmıştır. Şimdi, yeni aldığımız bir kararla, bu sefer, 1990 yılı ve öncesine ait araçları sistemden çekmeye karar verdik. Tabii, bu da yaklaşık 100 bin araç anlamına geliyor. Böylece hem filomuzun gücünü, hem rekabet gücümüzü artırıyoruz, haksız rekabeti ortadan kaldırmayı hedefliyoruz, diğer yandan da filomuzu yenilemiş oluyoruz. Sayısal takograf da sürücülerimizin dinlenme ve çalışma şartlarına riayet etmesi bakımından Avrupa'da uygulanan bir sistemdir. Ülkemizde de dijital takograf uygulamasına geçtik ve bugüne kadar da 50 bine yakın takograf kartı dağıtılmak suretiyle sektörde çalışanların dinlenme ve çalışma saatlerine riayet etmelerini ve trafik emniyetine zaaf getirmemelerini sağlamış olduk.

Sayın Başkan, değerli üyeler; uluslararası taşımacılık güzergâhlarına bir göz atalım. "Türkiye stratejik öneme sahip kritik bir coğrafyada." derken, bunun bir slogan olmadığını da ekranda görmekteyiz. Kırmızı, mavi ve nokta nokta çizgiler var. Kırmızılar doğrudan kara yoluyla yaptığımız taşımaları, kırmızı-mavi deniz yolu, kara yolu intermodal taşımacılığını ve nokta nokta olan da demir yolu, deniz yolu ve kara yolu intermodal taşımacılığını göstermektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 9

Sağ üst köşeye baktığımızda, 2003 yılında bütün bu coğrafyalara 400 bin sefer yapılır iken, şu anda 1,5 milyon sefere ulaşmış bulunuyoruz. Yani 4 kat taşımalarımız artmış. İhracatın artmış olması, tabii ki ona paralel olarak taşımaların da artmasını getirmiştir. Tabii, bu dış taşımalarda en büyük sorun, buralarda, taşımacılığa getirilen başka ülkelerdeki kısıtlardır. Kendi taşımacılarını korumak için ülkeler, doğal olarak, sizin taşımalarınızı kısıtlamaya çalışıyor. Bütün bunlara rağmen 4 kat artırmaya ve taşımacılık izin belgelerini almaya muvaffak olduk.

Tehlikeli yük taşımacılığı Türkiye'nin gündeminde uzun yıllar, hep konuşuldu ama hiçbir adım atılamadı. Yaptığımız düzenlemeyle, denizde, havada, demir yoluyla ve kara yoluyla tehlikeli madde taşımacılığına yönelik uluslararası konvansiyonlara taraf olduk ve bunlarla ilgili uygulamaları başlattık, hem de bu işle ilgili, Bakanlığımızda Tehlikeli Yükler ve Kombine Taşımacılık Genel Müdürlüğünü de ihdas ederek bu alandaki uygulamalarımıza hız vermiş bulunuyoruz.

Kara yolu yapımındaki yol ağıımızı kısaca sizlere hatırlatmak istiyorum.

Türkiye'nin yol ağı 400 milyon kilometrenin üzerindedir, 420 milyon kilometre. Buna, tabii, şehirler, köyler, kara yolu ağı dışındaki yollar da dâhildir. Ama ana arterler, ana güzergâhlar toplam olarak 65.434 kilometredir ve bu yol ağının bölünmüş yol miktarı 2003 yılında toplam ağın yüzde 10'unu oluştururken, bugün yüzde 34'üne çıkarılmış durumdadır. Yani, 3 kattan fazla bir artış bölünmüş yol ağında sağlanmış durumdadır.

Altındaki bütün diyagramlarda bir şeye dikkatinizi çekmek istiyorum: Yol ağımızın hâlâ büyük bir kısmı sathi kaplamalıdır. Burada, kaliteyi artırmak için, son yıllarda "sıcak asfalt" dediğimiz BSK kaplamasına hız verdik. BSK'da 8,6 yani 8.652 kilometreden 13.834 kilometreye çıktık. Ama bu yönde daha yapacak çok işimizin olduğunu ifade etmek istiyorum. Bu miktar ne kadar çok artarsa sathi kaplama miktarı da o kadar azalacaktır. Hemen yan tarafta sathi kaplama miktarının düşmeye başladığını da görmekteyiz.

Uluslararası akslarda Türkiye'nin, 12.573 kilometreyle önemli bir yeri vardır. Yani -doğu-batı, kuzey-güney aksları- uluslararası akslarda Türkiye hatırı sayılır bir güzergâha sahip olan bir ülkedir. Ekranda gördüğünüz gibi, toplam 8 koridorun Türkiye üzerinden geçtiğini ifade edebiliriz.

Şu haritaya, lütfen, bütün Plan ve Bütçe Komisyonumuzun üyelerinin dikkatini çekmek istiyorum. Bu harita Türkiye'nin zenginlik haritası. Burada, aşağıdaki işaretlemelerde de görüldüğü gibi, 12 bin ve üzeri günlük trafiğin gerçekleştiği yollar kalın turuncu çizgilerle, diştan mavi çizgilerle, daha incesi 6 bin, 3 bin ve 1.500 olarak yer alıyor. Türkiye'nin üretiminin, ticaretinin, hareketinin nerelerde yoğunlaştığını bu haritadan rahatlıkla görebiliyoruz. Gördüğünüz gibi Marmara, İstanbul, Trakya ve oradan Ege'ye inen koridor en yoğun taşımacılığın yaşandığı bölgedir. Bir diğer de Ankara çıkışlı ve Konya'ya uzanan Afyon'dan Antalya'ya devam eden bir aks olduğunu görüyoruz. Mersin, İskenderun Körfezi'nde de yine bir kümelenme, Doğu Karadeniz Bölgesi'nde de ayrıca bir kümelenme olduğunu görüyoruz. En zayıf noktaların Doğu ve Güneydoğu'da yer aldığına şaşırmayalım. Bunun önümüzdeki yıllarda süratle değişeceğini ben burada görüyorum ve bunu sizlerle paylaşmak istiyorum. Bunun sebebi nedir? Zenginlik noktaları yolların etrafında oluşuyor. İşte bunun için, yolları sadece batıda değil, doğuda, kuzeyde, güneyde de yapmak suretiyle bölgesel gelişme farklılıklarını ortadan kaldırmayı, en azından kabul edilebilir bir seviyeye indirmeyi hedefliyoruz. Bugün altyapı büyük oranda hazır hâle gelmiştir. Bundan sonrası alınacak başka tedbirlerle, bu bölgelerin zenginlik merkezi olması en büyük hedeflerimiz arasında yer almalıdır. Bunun da bölgesel istikrarla, bölgesel barışla ve ülkemizin, milletimizin, birliği, beraberliği ve kardeşliğiyle doğru orantılı olduğunu düşünüyorum.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – 12 bin rakamı uluslararası bir rakam mı?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii. YOGT diyoruz buna: Yıllık Ortalama Günlük Trafik.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Kitapçıkta bulamadık.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kitapçıkta koymadık mı arkadaşlar bunu? Kitapta olmayabilir, bu, günlük değişen bir şey, yani çok değişken.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Hiç takip edemedik. Kitap çok kalın, takip etme şansımız olmadı.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, arkadaşlarımız sunuşu da üyelerimize daha sonra takdim edebilirlerse...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tabii. Sunumu da verebiliriz de, tabii, herkesin ekran da yok önünde, o yüzden... "Flash bellek"te var, onu size...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Kâğıt üzerinden konuşacağımız için, şimdi...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Olur. Çantalarda var ama biz baskılı olarak da...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Çok büyük, yani buradan takip etme şansımız yok.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Verilen çantalarda var ama kâğıda da basıp verebiliriz istiyorsanız.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Memnun oluruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 10

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam. Arkadaşlar, hazırlayın, öğleden sonraki kısımda da baskı şeklinde hazırlayıp verelim, oradan... Artık, bilgi, iletişim teknolojileri gelişti, bilgiler cebe girdi.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Bakan, bizim önümüzde de bir ekran olsa...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Duydun mu Başkan, bak, Mustafa Bey bir şey dedi? Masalara bir ekran koyalım da herkesin önünde de bu bilgiler aksın...

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Efendim, onu Ulaştırma Bakanlığından bekliyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, biz talimatla yapıyoruz. Bir tane ekran koyduk, duymadığımız laf kalmadı “Siz nereden aldınız da bunun parasını, koydunuz?” diye. Onun için korkuyoruz artık bir şey yapmaya.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Tayfun Acarer’den bekliyoruz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Duydunuz değil mi Tayfun Bey? Sektöre bir görev daha çıktı. Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli üyeler; bu harita hakikaten çok önemli. Hangi alanda iş yapacaksak, hangi yatırımı yapacaksak yapalım mutlaka bu haritayı aklımızda tutmamız gerektiğini düşünüyorum. Bunu sizlerle paylaşmak istedim.

Yollarda hareketlilik yıllar boyunca artmaya devam ediyor. Türkiye’de motorlu araç sayısı 2003 yılına göre bugün yüzde 100’den fazla arttı. Dolayısıyla hareketlilik artış değerlerine baktığımız zaman taşıt/kilometre olarak artış yüzde 63, ton/kilometre olarak artış yüzde 33,5, yolcu/kilometre olarak da yüzde 47,4 artış var. Bu artışlar da yapılan yolların amacına ulaştığını gösteren ayrı bir şey. Eğer yollar uygun hâle getirilmeseydi bu artışları sağlamakta zorlanırdık.

Karayollarının bütçe durumuna bir göz atalım daha detaylı olarak.

Karayollarının bütçesinin yüzde 86’sını yatırım oluşturuyor. Burada yatırımlarda da detaylar var, bütçe, dış kredi, kamulaştırma diye dökümleri var. Ayrıca, 1,3 milyarlık cari ödenek, yani bu aslında ağırlıklı olarak bitüm, akaryakıt ve yol bakım. Bunları da yatırım içinde düşünmemiz lazım. Ama muhasebeleştirme açısından bunlar dâhil edilmiyor. Bunları da dâhil ettiğimizde yüzde 86 bütçenin yatırıma harcadığını söyleyebiliriz.

Çalışma programına bir göz atalım. 2012’de nerelerde çalıştık, geldiğimiz nokta nedir, bunları kısaca sizlerle paylaşmak istiyorum.

Üzerinde çalıştığımız toplam bölünmüş yol miktarı 2.806 kilometre, yani başlanmış, çalışmaları devam eden. Bu yıl sonuna kadar bunun 873 kilometresini tamamlamış oluyoruz.

BSK, sıcak asfalt 4.582 kilometre ihalesi yapılmış, çalışması devam eden yolumuz var. Bu yıl sonunda da bunun 1.518 kilometresini bitirmiş olacağız.

Yine 4.602 kilometre tek yolda çalışıyoruz, bu yol ağının 681 kilometresini de bu yıl hizmete sokmuş olacağız.

Çalıştığımız tünel sayısı son yıllarda çok arttı. 60 adet tünel toplam tülü 91,6 kilometreyi oluşturuyor.

Köprü ve viyadük olarak 573 sanat yapısında çalışıyoruz; bunların 68’i yapım, 50’si onarım, 400’ü bakım ve tarihî köprü restorasyonu.

Sathi kaplama, BSK onarımı da: 16.541 kilometrede çalışma yapmışız. Bunun 14.587 kilometresini tamamlamışız. Kaza kara noktalarında da 135 projeden 75’ini bu yıl tamamlamış oluyoruz. Aynı şekilde, trafik güvenliği, yatay-düşey işaretleme, oto korkuluk da reklam da görülüyor.

Efendim, bu iki harita aslında bizim on yıllık yol çalışmalarımızın bir özetini sizlere veriyor. 1 Ocak 2003 tarihindeki yol ağıımız ve 15 Kasım 2012 tarihindeki yol ağıımız ekranda aynı anda görülmektedir. 6.101 kilometre bölünmüş yol ağı bugün itibarıyla 22.100 kilometreye ulaşmış durumdadır. Hedef, önümüzdeki yıllar için ekranda görülmektedir. 2015, 2019, 2023 hedefleri de 26.500, 31.000, 36.827 kilometre olarak yer almaktadır.

Bölünmüş yolların tabii birçok faydası var ekonomi açısından, trafik emniyeti açısından ama belki üç tane önemli faydasından kısaca bahsetmek lazım. Bölünmüş yollardaki daha az karbondioksit salınımindan dolayı 2.31 milyon ton tasarruf sağlanmış ve dolayısıyla çevrenin kirlenmesi de o oranda azaltılmıştır. Az önce söyledim, bölünmüş yolların - 22.100 kilometre bölünmüş yolun- akaryakıt ve iş gücü tasarrufundan yıllık katkısı 14,4 milyar Türk lirasına ulaşmaktadır, doğrudan katkı. Bu da bölünmüş yolların dört buçuk yıl gibi bir sürede amorti ettiğini göstermektedir. Bu daha önemli bir şey, bence hepsinden önemli katkı budur.

Bunlar güncel istatistiklerdir. Yıllar itibarıyla 100 milyon taşıt/kilometre başına kazalarda ölüm miktarını gösteriyor. 2003 yılında 5,72’ydi. Yani bunun ölçüsü şöyle: 100 milyon taşıt/kilometre başına ölümlü kaza miktarı. Geçen yıl 3,37’ye indi, 2012 sonunda da 3’e ineceği tahmin ediliyor. Bir başka deyişle, can kaybı yüzde 41 azalmıştır, trafik 2 kat arttığı hâlde. Geçtiğimiz bayramda hiçbir kamyon ve otobüs kazası olmamıştır Allah’a şükür. Ümidimiz ve hedefimiz bunun kalıcı hâle getirilmesidir. Bunun için de yollarımızın güvenliğinin, emniyet tedbirlerinin artırılmaya devam edilmesi gerekiyor.

Yapılan bu yollardan kısa kısa örnekler ekrana geliyor. 2012 yılında tamamlanacak bazı projeler burada ekrana geliyor. Bunlar önemli arterler, önemli koridorlar. Kuzey TETEK, Sivrihisar-Eskişehir-Bursa ve diğerlerini ekranda görüyorsunuz. Toplam 2.944 kilometre. Bunların detaylarını da tabii görmek mümkündür. Örneğin, Diyarbakır-Batman

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 11

yolunu gösterebilir arkadaşlar. Gördüğünüz bu yol bu sene tamamen bitmiş oluyor. Tokat çevre yolu da bu sene tamamen bitmiş oluyor. Örnekleri devam ettirmek mümkün, zamanınızı almak istemiyorum.

Bölünmüş yol çalışmaları, devam eden miktar, şu anda taahhüde bağlanmış olan 2.607 kilometre, yeni planlanan da -en sağda- 3.100 kilometredir. Tabii, Türkiye coğrafyasının en zor tarafı, kuzey ve güneyde iki denize paralel uzanan dağ silsileleri, Karadeniz ve Toroslar. Dolayısıyla, kuzey-güney koridorlarının oluşturulması da doğu-batı koridorları kadar, belki daha da önemlidir. Türkiye'nin batısından doğusuna toplam 18 koridor belirlenmiş ve bu koridorlarla ilgili çalışmalar başlamıştır. Ekranda bunlar birer birer yansıtılmaktadır, kilometreleriyle, güzergâhlarıyla yer almaktadır. Kırmızıyla gösterilenler yapımı tamamlanan, maviyle gösterilenler yapımı hâlen devam eden, yeşille gösterilenler de planlama safhasındaki güzergâhları işaret etmektedir.

Aşağıdaki tabloda özetle, toplam 11.777 kilometre kuzey-güney koridorunun 8.684 kilometresi şu an için tamamlanmış, 1.664 kilometresinde çalışmalar devam ediyor, 1.428 kilometresi de ihale edilecek kısımlardan oluşmaktadır. Tabii, bu güzergâhlarda öncelikle büyük sanat yapılarına önem veriyoruz, tünel, viyadük, onları müstakil yapıyoruz.

Türkiye'nin doğu-batı koridorları da artık iyice şekillenmiştir. D-10, D-100, D-200, D-300, D-400 olarak baktığımız zaman, bu koridorlar da doğu-batı akslarının önemli koridorları olarak yer almaktadır.

Kıbrıs'ta da geçtiğimiz on yıl içerisinde çok önemli yol hizmetlerini yerine getirdik. Özellikle Girne, Lefkoşa, Magosa ve Dikarpaz istikametinde önemli arterleri yapıp hizmete sokmuş bulunuyoruz. Burada da yine yol örnekleri, kısa kısa geçiyoruz.

Diğer önemli bir proje, Avrasya Tüneli Projesi'dir. Bu Proje de toplam 14,6 kilometredir. Bunun 5,4'ü deniz altında ve karada, diğer kısmı açıktadır. Proje, bu yıl sonu itibarıyla, TBM makinesiyle deniz altında kazmaya devam edecektir, makine imalatı devam ediyor.

Şu gördüğünüz kesitte kutur 14,5 metredir. Yol 2 katlıdır, altlı üstlü gidecek. Yap-işlet-devret modeliyle yapılan bir projedir. Yaklaşık olarak 1,3 milyar dolar tutarında bir projedir. Bu tamamlandığında ve üçüncü köprü tamamlandığında Marmaray'la da beraber iki kıta arasında 5 tane geçiş sağlanmış olacak, 2 tanesi deniz altından, 3 tanesi de deniz üzerinden köprülerle.

2023, 2035 proje hedefleri: Bunlar ağırlıklı olarak otoyol projeleridir. Ekranda şematik olarak görülmektedir. Yap-işlet-devret projelerimizin en önemlilerinden bir tanesi İstanbul-İzmir Otoyolu'dur. Burada gördüğünüz gibi, güzergâh harita üzerinde görülmekle beraber, yapılan fiziki inşaatlar da yan tarafta. Özellikle Yalova ve Bursa arasında iki çift tünel inşaatı hızla devam ediyor. Köprülerin kule ve ankraj temel çalışmaları başlamış durumdadır. Gördüğünüz gibi, burada inşaat çalışmalarından bazı fotoğraflar ekrana gelmektedir.

Üçüncü köprü, Kuzey Marmara Otoyolu, bununla ilgili bilgiler de yer alıyor. Bu proje hayata geçtiğinde, özellikle Türkiye'nin doğu-batı arasındaki transit trafiği tamamen bu güzergâha kaydırılacak ve bir yılda, üçüncü köprüyle birlikte 1 milyar 450 milyon enerji, yani yakıt tasarrufu, 335 milyon iş gücü tasarrufu olmak üzere 1,7 milyar ekonomik fayda sağlanması hedeflenmektedir.

Bu, kısaca, üçüncü köprü'nün ve bağlantı yollarının şematik görünümüdür. Toplam 120 kilometre bağlantı kollarıyla birlikte, dört şeritli otoyol ve 1.875 metre uzunluğunda da üçüncü köprü sarıyla gösterilmektedir. Böylece, mevcut iki köprü'nün ağına mümkün mertebe şehrin dış çeperinde bağlantı verilmiştir, iç çeperde bağlantı yoluna gidilmemiştir. Bu da köprü'nün transit kullanımını bozmamak açısından düşünülmüştür. Ayrıca, burada iki şerit, bir gidiş bir geliş olmak üzere, demir yolu da öngörülmektedir.

Manisa ve İzmir'i ilgilendiren bir projedir bu da; bir yap-işlet-devret projesi. Burada da inşaat başladı. Manisa'yla İzmir'i daha birbirine yaklaştıracak, âdeta on dakikaya indirecek, iki şehri tek şehir hâline getirecek önemli bir proje. Bu proje esasında Evliya Çelebi'nin Seyahatname'sinde bile bahsi geçen bir proje. Ben geçenlerde baktım. Oradan geçerken Evliya Çelebi diyor ki: "Korkunç Sabuncubeli sağımızda kaldı." Artık, bunlar hatıralarda kalacak, inşallah 2014 sonunda burada da önemli bir rahatlama sağlamış olacağız.

Tek platformlu yollarda, yıllar itibarıyla yeni yapılanlar, onarılanlar listede gözükmektedir. 6.857 kilometreye ulaşmış bulunmaktadır.

Asfalt çalışmaları bizim önümüzdeki yıllarda en önemli önceliğimizdir. Bölünmüş yol yapmak yetmiyor. Bölünmüş yolları yapıyorsunuz ama bunların uzun ömürlü, kalıcı olması için mutlaka sıcak asfalta geçmemiz gerekiyor. Aksi hâlde, toplam on yıl içerisinde yollarımızı 2,5 kat, 2,5 sefer sathi kaplamayla kaplamak mecburiyetinde kalmışız. Hâlbuki sıcak asfalt minimum yirmi yıl dayanıyor. Tabii kaynak olarak da, 1 kilometre bölünmüş yolun sathi kaplamalı yapılması için harcanan parayla 1 kilometre sıcak asfaltı karşılaştırdığımız zaman, bazı yerde 1'e 1, bazı yerde 1'e 4 kadar daha pahalı olduğunu görüyoruz. Ama ne olursa olsun, hem trafik emniyeti için hem de ömür için, kalkınmanın da bir ölçüsü, sıcak asfaltı arttırmamız lazım.

Asfalt çalışmaları yıllar itibarıyla ekranda gözüküyor. On yıl içerisinde BSK çalışmalarında yüzde 129'luk bir artış sağlamış durumdayız. BSK'daki artış sathi kaplamadaki azalmayı da beraberinde getiriyor. BSK yaptıkça sathi kaplama

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 12

ihtiyacı da artıyor. Bakın, on yılda yaklaşık 160 bin kilometre sathi kaplama yapmışız. Bu, aslında, bir anlamda mükerrer bir yatırım yani çok kısa vadeli yapılan.

Evet, asfalt çalışmalarından bazı görüntüler var. Bu, BSK yapım haritasını gösteriyor, ülke çapında BSK yaptığımız yerlerdir.

Evet, bunlar da büyük sanat yapılarını gösteriyor sayın milletvekilleri. Şu anda buralarda ya viyadük çalışması var ya tünel çalışması var. Büyük sanat yapıları, gördüğünüz gibi bunlar özellikle kuzey-güney koridorlarında yapılan çalışmalardır. 82 kilometre uzunluğunda, 1.206 köprünün yapımı tamamlanmış, 574 köprünün bakım onarımı tamamlanmış, 87 adet de tarihî köprü ihyası gerçekleştirilmiştir.

Köprü çalışmalarından bazı örnekler: Beylerderesi, Gaziantep Fırat Viyadüğü, Edirne Uzunköprü, Ankara Elmadağ Viyadüğü, Gülburnu vesaire devam ediyor. Önümüzdeki yıl içerisinde Ağın Karamağara Köprüsü tamamlanacak, 2014 yılında Adıyaman-Diyarbakır'ı bağlayacak -31 kilometre bitirilecek- Nissibi Köprüsü tamamlanmış olacak. Yine, bu yılın sonunda, bugünlerde ihalesi yapılan Kömürhan Köprüsü de Malatya-Elâzığ arasında önemli bir ihtiyacı karşılayacak.

BAŞKAN – Sayın Bakan, nasıl, bir on dakika içinde tamamlayabilir miyiz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Kara yolu sektörü...

MUSA ÇAM (İzmir) – Şu anda 1 saat 15 dakika oldu Sayın Başkanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Geçti mi?

MUSA ÇAM (İzmir) – 1 saat 15 dakika oldu.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hemen bitiririm, benim için fark etmez.

MUSA ÇAM (İzmir) – Yok, sorun yok, keyifle dinliyoruz Sayın Bakanım ama Sayın Başkandan bizim konuşmalarımıza toleranslı olmasını isteyeceğiz.

BAŞKAN – O toleransı göstereceğiz efendim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, teşekkür ederiz yani kara yolları daha bir tane, bunun arkasında demir yolları var, denizcilik var, havacılık sektörü var ve iletişim sektörü var yani bu konuların geniş olması benim kabahatim değil. Takdir sizin, nerede “Dur.” dersiniz, biz orada dururuz, biz sizin hizmetinizdeyiz. Eğer “Sıkıldık.” diyorsanız, burada keseriz.

MUSA ÇAM (İzmir) – Yok, hayır, dinleyelim.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Ayrı ayrı bakanlık kurulmuş olsaydı çok yararlı olurdu, Ulaştırma Bakanlığı ayrı. Bunların hepsini dünyada farklı farklı bakanlıklar görüşüyor Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Tabii, arkadaşlarımız farklı, bazı arkadaşlarımız “Devam edelim.” diyor ama “Bitirelim.” diyen arkadaşlarımız da var. Dolayısıyla, orta yolu bulmamız lazım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet.

BAŞKAN – Bir on beş dakikada bitirebilirsek Sayın Bakanım, şöyle bir on beş...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – İnşallah, elimden geleni yapayım, o zaman ekrana getireyim bilgileri, pek bir şey söylemeden...

BAŞKAN – On beş yirmi dakika içerisinde bitirebilirsek...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Birde yemek arası verecekseniz, bire kadar bitireyim, nasıl uygun görürseniz.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Sayın Bakan anlatsın, biz dinleyelim ve ondan sonra Bakan da bizleri dinlemiş olur, olmaz mı Sayın Başkan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öyle yapacağız.

BAŞKAN – Öyle olacak.

MAHMUT TANAL (İstanbul) – Kamu hizmeti ifa ediyoruz.

BAŞKAN – Öyle olacak tabii canım, öyle olacak.

MEHMET ŞÜKRÜ ERDİNÇ (Adana) – Komisyon üyesi olmayanlar gidip evde uyuyacaklar, biz sabah saat dörde kadar burada çalışacağız.

BAŞKAN – Ha, o da var tabii.

Siz kalmıyorsunuz Sayın Tanal, konuşup gidiyorsunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hocam, siz haklısınız, diyeceğim bir şey yok.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Yine son sözü verirseniz Başkanım, kalmak zorunda kalırlar.

BAŞKAN – Evet.

Sayın Bakanım, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, ben mesajı aldım, biraz daha vitesi büyütelim yani açıkçası bunları hızlı geçiyorum. Tarihî miraslarımızı korumak, ihya etmek de hepimizin görevidir, bunu da eldeki imkânlarla yapmanın gayreti içerisindeyiz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 13

Burada bazı örnekler görüyorsunuz. Hem yurt içinde hem yurt dışında bu çalışmalar yapılıyor. Depreme karşı sismik takviye çalışmaları da kritik yol ağımızda, köprülerde devam ediyor.

Tüneller... Eskiden hakikaten, tünel yapmaya gözümüz korkardı ülke olarak ama artık tünel yapım teknolojileri çok gelişti. Tünel yapmak yerine araziye boyun eğerek yolu dolandırır dururduk. Şimdi arazi bize boyun eğiyor, bunu söyleyebilirim. Yani bu Bolu Dağı'yla başlayan tünel maceramız artık bugün 152,6 kilometre, 188 adet tünelimiz vardır. Buna ilaveten 2023'e kadar da 166 kilometrelik 68 yeni tünel yapmayı hedefliyoruz.

Burada tünellerden örnekler görüyorsunuz; bunlar bitirilmiş tünellerdir, bunlar da yapımı devam eden. Ovit Dağı Tüneli, şu ana kadar yaptığımız en uzun tüneldir. Çift tüplü olarak dünyada 2'nci uzun tüneldir. 1'incisi, Çin'de 18.040 metre ve bizimki 14,7 kilometre veya 14.700 metreyle Ovit Dağı Tünelidir. Bu, Sayın Kaplan, iki Potomya'yı birleştiren tüneldir, Mezopotamya ve Potomya.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – İki sene önce konuşmuştuk Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet. Sadece Rize'yle Erzurum'u ilgilendirmiyor, bütün Karadeniz'i, Güneydoğu'yu...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Basra'yı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Basra'ya kadar bir koridor oluşturuyor.

Cankurtaran Tüneli, bu da malum, Hopa-Borçka arasında, iki tüptür, iki tüpün uzunluğu 10.434 metredir. Burada da çalışmalar çok hızla devam ediyor.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Ne zaman bitecek Sayın Bakan?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 2014.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Bursa Milletvekiliyim ama...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Burtvin, Burtvin milletvekili!

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – “Bursa” deyince Artvin hatırlanmaz.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Artvinlilerin yarısı Bursa'da zaten.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, bakınız, şu Kuskunkiran Tüneli'nin ne anlama geldiği... Bu, Van'da. Van'da şu Kuskunkiran Tüneli yapıldı, şu anda bu hâle geldi, şu yolu, yeşil yolu dolanıyordu, kışın zaten gidilemiyor. “Kuskun” demek, o, atların sırtındaki semerin tutamakları, o tüneli çıkarken kırılmış onlar buz tutmaktan, ondan adı öyle gelmiş. Bu tüneli açtık, geçenlerde açılışını yaptık. Seyahat yarım saat kolaylaştı orada, tasarruf sağlandı.

Trafik güvenliği çalışmaları süratle devam ediyor. “Akıllı trafik sistemi” diye bir kavram artık hayatımıza günden güne girmeye başladı; bilişim altyapısı da gelişince, doğal olarak -hangi yol ne kadar kapalı, ne kadar açık- bilgilendirmenin anlık olarak sürücülere verilmesi ve buna yönelik altyapının güçlendirilmesi anlamına geliyor. Burada da çalışmalarımız devam ediyor.

Bakım çalışmaları, özellikle kış bakım çalışmaları ve peyzaj çalışmaları kara yollarında yaptığımız diğer önemli işlerden bir tanesidir. Bugüne kadar 22 milyon fidan dikimi gerçekleştirildi, sadece 2012'de 2,5 milyon fidan diktik. Kar kış mücadelesi devam ediyor, bu yıldan itibaren deneme olarak kış lastiklerini de transit yollarda zorunlu hâle getirdik. Daha ileriki yıllarda, özellikle yük taşıyan araçlarda bunu öncelikle uygulamayı hedefliyoruz. Aksi hâlde, yollarda tır kaymalarıyla yollar kapanıyor. Onun yolu kapatması önemli değil, bütün trafik, yoldaki bütün insanlar mağdur oluyor çünkü oraya ulaşamıyoruz.

AR-GE çalışmaları önemli. Asfaltta geri dönüşüme başladık yani mevcut asfaltları söküyoruz, onları tekrar proses ediyoruz ve kullanıyoruz. Şu anda BSK kapsamımızı yüzde 5 geri dönüşümle gerçekleştiriyoruz, bu oranı artıracğız. Sathi kaplama performansı, asfalt türünün geliştirilmesi, ılık karışım asfalt vesaire, bunlarla ilgili çalışmalar da devam ediyor.

2013'te ne yapacağız? Kara yollarının sonuna geldik Sayın Başkan. 2013'te ekranda gördüğünüz çalışmaları gerçekleştireceğiz eldeki bütçeyle. Şu anda elimizdeki proje stokunu verilen bütçeyle yapmayı hedefliyoruz. Bunların dökümünü de yaptık: 3 bin kilometre ağda çalışacağız. Bin kilometre bölünmüş yol bitireceğiz. 5.400 kilometre sıcak karışım BSK'da çalışacağız; burada çok iddialı bir hedefimiz var, 3.844 kilometresini tamamlayacağız. Tek yolda bin kilometre tamamlayacağız. Tünellerde çift tüpte 8.250, tek tüpte de 5.350 kilometre bitireceğiz. 45 köprü hizmete sokacağız. Sathi kaplama BSK onarımlarının, sırayla, 16.000, 2.500 kilometresini tamamlayacağız. Kaza kara noktalarında 130 nokta iyileştireceğiz. Çalışmaların özeti de bu.

2013'te bitireceğimiz akslar ekrana yansımış durumda. Sayın milletvekillerimizi yerel olarak ilgilendiren akslar belki burada vardır. 908 kilometrelik bir aksı, daha doğrusu, uzunluktaki yolu bitirmiş olacağız.

Bölünmüş yol hedeflerini daha önce ifade ettim, şimdi geldik demir yollarına. Bunlar demiryolu yapım çalışmalarından bazı görüntüler, ekrana geliyor: TBM makinesinin tünele girişi, tünel iksalarının, kaplamalarının yapılışı; viyadüklerin ayaklarından görüntüler; viyadük kirişlerinin yerine konulması. Artık, traversler ve raylar seksiyonlar hâlinde

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 14

yapılıyor yani bütün bağlantıları kuruluyor, traverslere raylar monte ediliyor, getiriyor, konuluyor, iki arada otomatik kaynaklarla birleştiriyor ve bitmiş hâlde de şu anda hattı görmek mümkün.

Evet, zaman kaybetmeyelim. Demir yollarında ciddi bir atılım içerisindeyiz. Bir tanesi, mevcut hatları yeniliyoruz; diğeri, yeni hızlı tren hatları ve konvansiyon hatlarıyla demir yolu ağıımızı büyütüyoruz. Yatırımlar hakikaten kayda değer oranda artmaya başladı projeler ilerledikçe. 2003 yılında 480 milyon bütçe ayırmıştık demir yollarına, bugün 2013 yılının bütçesi, neredeyse 8 milyar TL'yi bulmuş durumda.

Demir yolları da kara yollarından az önemli değil. Yine, Türkiye'nin konumu itibarıyla çevreye bağlantılarına baktığımızda çok önemli bir uluslararası demir yolu ağını Türkiye tamamlıyor. Bir yanda, güneyde Basra Körfezi, Arap Yarımadası'na, diğeri yandan Balkanlara, kuzeyde Rusya'ya ve doğuda Kafkaslara, ta Çin'e, Urumçi'ye kadar uzanan - kırmızıyla yanıp sönenler bizim üzerinde çalıştığımız bağlantılardır- bu bağlantılar tamamlandığında doğu-batı, kuzey-güney birleştirilmesi, entegrasyonu da sağlanmış olacak.

Marmaray'da artık adım adım sona geliyoruz, inşallah, önümüzdeki yılın sonuna varmadan Marmaray'ı hizmete açmış olacağız.

Hızlı tren ağı şu şekilde: Yani Ankara çıkışlı, ağırlıklı olarak doğuya, batıya, güneye doğru şu anda. Kırmızılar tamamlananlar, maviler çalışması devam edenler, yeşil olanlar da ihaleye çıkılacak kısımları ifade ediyor. Ankara-İstanbul hızlı treni önümüzdeki yıl sonu bitmiş olacak. Burada sanat yapılarının çokluğuna dikkatinizi çekmek istiyorum, 755 tane sanat yapısı var, özellikle Eskişehir, Bilecik, Sakarya'ya kadar olan Bilecik rampalarında, Vadisi'nde çok ciddi bir sanat yapısı var. 106 kilometrelik kesimin 56 kilometresi tünel ve viyadükten oluşuyor. Coğrafya zor. Ankara-Eskişehir hattında bugüne kadar 6 milyon 600 bin seyahat yapıldı. Şu çok önemli: Yani burada birçok insanın hayatının kurtulmuş olması, belki yapılan işlerin en kıymetlisidir. Yüksek hızlı tren Eskişehir'e başlamadan önce, mevcut eski tren yoluyla toplam taşımalarının ancak yüzde 8'i yapılabilirdi, şu anda yolcuların yüzde 72'si yüksek hızlı treni tercih ediyor. Bu, anket sonucu ortaya çıktı. Dolayısıyla, burada da emniyet bir kez daha ortaya çıkmış oluyor.

Konya'da da 1 milyon 600 bin seyahat olmuş bugüne kadar, 23 Ağustos 2011'den beri. Burada da, tabii, daha önce hat yoktu, yüksek hızlı tren toplam Konya trafiğinin -Ankara'dan- yüzde 65'ini oluşturuyor.

Yozgat-Sivas-Ankara hattı bittiğinde seyahat süresi iki saat olacak Ankara'dan Sivas'a. Burada da 892 tane sanat yapısı var. Bu proje de zor bir proje, bunun da çalışmaları devam ediyor, çalışmalardan görüntüler var.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Bursa kolay proje ama Bursa'yla ilgili bir...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bursa'ya geldik, işte ekranda Bursa var. Bursa da kolay proje değil, şu anda Bursa-Yenişehir arasının ihalesini yaptık, çalışılıyor. Yenişehir-Bilecik bağlantısının da projeleri bitti, yakın zamanda ihaleye çıkacağız. Bittiğinde Bursa-Ankara arası 2 saat 15 dakikaya inmiş olacak. Burada Ankara-Bursa hattından çalışmalar gözükmemektedir.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Ne zaman biter efendim?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, 2016 olarak planlıyoruz.

Başlamasa hiç bitmez yani başlayan iş biter.

Ya, elli yıldır başlansaydı, şimdiye on sefer bitmişti.

RECAİ BERBER (Manisa) – Sayın Bakanım, 2013'e çekelim de biz de gidip gelelim diyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, ağanın eli tutulmaz. Fazla kaynak bulursak erken de, sizlerin desteğiyle biraz yatırım bütçemiz artarsa...

NECDET ÜNÜVAR (Adana) - Ne istiyorsanız bugün verelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Allah razı olsun Hocam.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Sayın Bakanım, Bursa gayrisafi yurt içi hasılaya yapmış olduğu katkının çok altında yatırım alıyor. Bunu düşünerek, bu şekilde...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi efendim, Sayın Milletvekilim, bunda şaşacak bir şey yok. Ben size bir gerçeği söyleyeyim burada, sizin bildiğiniz bir şey: Türkiye'nin ihtiyaçlarını on veya on beş şehir görüyor.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Bunlardan biri de Bursa.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Gayet tabii. Yani 11 şehir Türkiye'nin millî gelirine çok fazla katkı sağlıyor, oradan da 70 tane şehir istifade ederek vaziyetlerini düzeltiyorlar. Bundan doğal bir şey yok, bütün ülkelerde böyle. Amacımız da zaten, az kalkınan bölgeler ile çok kalkınan bölgeler arasındaki farkı kapatmak, oralarda yaşayan insanlar ile burada yaşayan insanlar arasındaki kardeşliği geliştirmek, amaç bu. Zaten o yüzden de bir miktar daha katkı yapmaya, Türkiye'nin kalkınması, doğusunun, güneydoğusunun kalkınması için katkı yapmaya bu illerimiz devam edecek yani bundan başka yolumuz yok.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Po Ovası da Sicilya'ya veriyor yani.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, İtalya'da kuzey-güney çekişmesi de aynı çekişme.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 15

Evet, bunlar da yapılan memnuniyet çalışmaları. Şimdi, vatandaş diyor ki: "Maliyet ne olursa olsun, yüksek hızlı tren yatırımı devam etsin." Yani bunlar vatandaşın söylediği şeyler. "Hızlı tren olunca, ülkemiz gelişmiş ülkeler arasına dâhil oluyor. Gurur verici bir şey hızlı trene sahip olmak." diyor. Bunlar vatandaşın anketlerde söylediği şeylerden birkaç tanesi.

Stratejik bir proje de Demir İpek Yolu, bunda da 2013 yılı sonu inşallah raylarda trenler yürüyecek. Kars'ı Tiflis'e, oradan Bakü'ye, oradan da ta Uzak Doğu'ya bağlamış olacağız.

Yol yenilemesi demiryollarının diğer önemli bir işidir. Yol yenilemelerinde, hakikaten -haritalarda görüyorsunuz- 2003 ve 2012 farkı gözüküyor. Yenilenecek yollar kırmızı, yenilenmişler yeşille gösteriliyor. Ciddi bir mesafe aldık, yılda 725 kilometre yol yenilemesi gerçekleştiriyoruz. Demir yolları filosu da yenileniyor bu arada, yüksek hızlı tren setleriyle, elektrikli çekicilerle, banliyö setleriyle vesaire, bunlardan örnekler var.

Kemalpaşa-Turgutlu arasında da demir yolu yapımı bitiyor, istimlaklerde biraz zaman kaybettik ama bu sene sonunda hazır hâle gelecek, önümüzdeki sene de faaliyete başlayacak. Şu anda Kemalpaşa Organize Sanayisi'nde birtakım işlerimiz var, onları yapıyoruz. Burada yılda 3 milyon ton taşıma gerçekleştirilecek. Ayrıca, Kemalpaşa'ya bir lojistik merkez de kuruyoruz, büyük bir lojistik merkez, kapalı alanı 173 bin metrekare, toplam alan 3 milyon metrekare. 2023 yılına kadar 19 tane lojistik merkezi de Türkiye'nin çeşitli yerlerinde yapacağız. Kırmızılar birinci etabı tamamlanan, yeşiller çalışan, maviler de inşaatı ve projelendirmesi devam eden...

Elektrikleştirme... Hatlarımızda maalesef elektrik yok, elektrik olmayınca işletme maliyeti çok yüksek oluyor, hem de çevreci değil. Şu anda da 1.183 kilometre inşaatı devam eden elektrifikasyon projesi var, planlanan da 1.206 kilometre, şu andaki toplam elektrikli hat miktarı ise 2.271 kilometreye ulaşmış bulunmaktadır.

Sinyalizasyon da demir yollarının geleceği için olmazsa olmaz bir şey. Sinyal olmadığı için hatların birçoğunda, maalesef, tren hızları çok düşüyor, taşıma süreleri çok artıyor, rekabet edemez durumda. Yine, iki nokta arasında, biri A noktasından B noktasına gelecek, ondan sonra öbürü hareket edecek. Niçin? Sinyal olmadığı için. Bu da artık bu devirde demir yollarını cazip olmaktan çıkarmış oluyor. Sinyalizasyonda dünyada bir tekel var. Biz bir süreden beri kapalı bir hatta yerli sinyalizasyonu geliştirmek için TÜBİTAK'la ve üniversitelerle Demiryollarımız ortak bir proje çalışıyor. Bunu başarlarsa artık sinyalizasyonda da dünya tekelinin dışında kendi imkânlarımızla sinyalizasyon yapmış olacağız.

Tarihimiz, kültürümüz, geçmişimiz olan garları yeniliyoruz. Bunlar yıllardan beri hakikaten çok ihmal edilen yapıları, büyük bir oranda yenileme yaptık.

Demir yolu yerli sanayisine çok ciddi yatırım yapıyoruz. Hızlı tren setleri imali Sakarya'da, Hızlı Tren Makas Fabrikası Çankırı'da, Sivas'ta Travers Fabrikası, ray bağlantı elemanları Erzincan'da, Karabük'te de Kardemir Türkiye'nin ve bölgenin ihtiyacı olan her türlü rayı bugün imal eder duruma gelmiştir. Maalesef rayda da hep dışarı bağımlıydık ve çok ciddi kaybımız vardı, bunun da önüne geçmiş durumdayız.

Van Gölü'ndeki feribotlar çok eskidi, bunları yeniliyoruz yani beş tane vagon alan feribotlar vardı. O geçiş aşağı yukarı -nereden bakarsanız- altı saati buluyordu, yeni feribotlarla çok daha kısa sürede... Elli vagon taşıyan iki tane feribotu da; bir tanesini 2013'te, bir tanesini 2014'te hizmete almış olacağız.

İşletmecilik faaliyetlerinde de -verimlilik, altyapı yenilendikçe, sinyalizasyon, elektrifikasyon arttıkça- iyileşmeleri ekranda görüyorsunuz.

Şehirlerimizin de, belediyelerle iş birliğiyle raylı sistemine katkı sağlıyoruz. İzmir'de İZBAN, İstanbul'da İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Ankara'da Başkentray, İstanbul'da Marmaray gibi projeler yerel yönetimlerle gerçekleştirilen projelerden sayılabilir. Şu anda belki hepimizi Ankara'da ilgilendiren projeler, Ankara raylı sistemleri. Biraz, bugünlerde trafikte olumsuzluklar yaşıyoruz ama önümüzdeki sene sonunda ve 2014'ün ortalarında mevcut raylı sisteme 44 kilometre ilave yapacağız. Batıkent-Sincan ve Kızılay-Çayyolu metrolarını 2013'ün sonunda bitirmeyi hedefliyoruz, Tandoğan-Keçiören'i de 2014'te bitirmeyi hedefliyoruz. Hummalı bir çalışma var. Bu projeler bittiğinde Ankara'da toplu taşımada çok önemli bir noktaya geleceğimize şüphesiz ve böylece, trafik sorunu biraz daha rahatlamış olacak.

Yeni metro projeleri İzmir'de, İstanbul'da var, bunlar daha proje aşamasında ve önümüzdeki yıl Adana'da da biz Bakanlık olarak yerel yönetimlerle iş birliği hâlinde yarım kalan projeleri veya yeni projeleri gerçekleştireceğiz.

Başkentray, Kayaş'tan Sincan'a kadar tamamen yenileniyor çünkü orada artık hızlı tren hatları da oluşacağı için kâfi gelmiyor, yeni baştan buraları yapıyoruz.

Evet, bunlarla fazla vaktinizi almayayım. 2023 demir yolu hedeflerini de ekranda görmektesiniz. TÜLOMSAŞ'da Amerikan GE firmasıyla çok önemli bir anlaşma gerçekleştirdik. 50 lokomotif, en son nesil lokomotif, dünyada yeni bir model ve bu, "InnoTrans"ta prototipi yapıldı, götürüldü, fuarın en sükseli ürünü olarak seçildi. Burada Amerika General Electric'e 30 lokomotif, demir yollarına da 20 lokomotif siparişi aldık. Burada, tabii yerli üretimi önemsiyoruz, başlangıçta yüzde 32'yle başladık ve ileriki yıllarda yüzde 50'yi geçmiş olacağız.

Demir yollarında düzenleme çalışmalarımız, sektörün serbestleşme çalışmaları bir yandan devam ediyor.

Hava yollarında durum nedir?

MUSA ÇAM (İzmir) – "Serbestleşme" derken özelleştirmeyi mi söylüyorsunuz?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, özelleştirme değil, sektörün herkesin hizmetine sunulması.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 16

MUSA ÇAM (İzmir) – Piyasaya açılması.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yani kara yolları gibi demir yollarında da bedeli mukabilinde herkesin demir yollarından istifade etmesi. Özelleştirme ayrı bir şey, toptan devretme yok yani.

MUSA ÇAM (İzmir) – Siz daha naif söylemeye çalışıyorsunuz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yok, değil yani ben olduğu gibi söylüyorum. Havacılıktaki gibi yani tesislerin herkes tarafından kullanılması; atıl şu anda, kullanamıyoruz, hattımız var, kullanamıyoruz. İki nedenle: Altyapı çok eskimiş, verimli çalışmıyor; ikincisi de, tekel olduğu için kimse kullanamıyor.

Evet, bu gördüğünüz üçüncü hava limanından görüntüler. Üçüncü hava limanı yapıldığında böyle bir şey olacak, bugünlerde ihaleye çıkıyoruz. Dünyanın en büyük projelerinden bir tanesi olacak.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, yeri sır değil artık değil mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Hayır, yok, artık konuşuluyor, Karadeniz kıyısında Yeniköy ile Akpınar köyleri arasında 90 milyon metrekaarelik bir alanda kurulacak yani eski kömür ocaklarının olduğu yerde, oralarda 100 metrelik çukurlar var, onlar doldurulacak ve orası bir modern hava limanı hâline getirilecek.

Evet, burada da kısaca sektörel büyüklüklere bir göz atarsak; havacılıkta hakikaten ciddi ilerlemeler oldu yani bunlarda, ekranda görüldüğü gibi, sektör cirosu 2,2 milyar dolardan 15 milyar doların üzerine çıktı. Doğrudan çalışan 65 binden 150 bine ulaştı. Yolcu uçağı sayımızda ciddi artış var, 162'den 373'e çıkmış bulunuyoruz. Toplam hava aracı da neredeyse ikiye katlandı, bunlar da 1.120'yi bulmuş durumda. Kargoda artış yüzde 330, yolcu koltuk arzında da yüzde 137'lik bir artıştan bahsediyoruz.

Bu da havacılıktaki gelişmenin esasında görülmesidir ekranda. 2003 hava yolu haritasıyla 2012 hava yolu haritası aynı ekranda bilgilerinize arz ediliyor.

İç hatlarda Avrupa'nın en hızlı büyüyen ülkesi Türkiye olarak belirlendi. Şu anda 7 merkezden 48 noktaya uçuşlarımız mevcut. Daha önce 26 noktaya uçuşumuz vardı. Tabii, bu, vatandaşa yansıdı. Kırmızıyla gösterilen diyagram sadece enflasyon farkının yansıtılmasıyla oluşacak bilet fiyatları, ortalama. Aşağıdaki diyagramlar da gerçekleşen bilet fiyatları. Tabii, soldaki de değişik firmaların bilet fiyatları. Sağ taraftaki de ortalamalar. Görüldüğü gibi, bilet fiyatlarında on yıl öncesine göre yüzde 100 mertebesinde bir ucuzlama söz konusudur.

Dış uçuş haritamızda da çok değişiklik oldu. 2003 yılında sadece 60 varış noktası vardı Türkiye'nin. 2012 yılındaki varış noktası sayımız 192'ye çıktı. Yani havacılıkta da Türkiye hakikaten bir küresel oyuncu hâline geldi diyebiliriz.

Türkiye'nin her tarafında hava alanlarımızı yeniliyoruz yeni terminaller yapmak suretiyle. Artan yolcu ihtiyacını da dikkate alarak modern terminaller, pistler, taksi yollarıyla havaalanlarımızın standardını geliştiriyoruz. 2003'te 26 havalimanımız hizmette iken bugün 48 havalimanımız hizmet verir hâle geldi. İnşaatları tamamlanıp devreye gireceklerle birlikte bu sayı önümüzdeki iki yıl içerisinde 55'i bulacak.

Bunlar diyagramlarda artışları gösteriyor -fazla vaktinizi almak istemiyorum- uçak trafiğinde yüzde 65 artış oldu, yolcu artışı da 34 milyondan 130 milyona çıktı yani çıkacağız, geçen sene 118 milyon gerçekleşme var, bu sene 131 milyona yaklaşacağız. Bu da yüzde 280 artış demektir.

Havalimanlarının kabul kapasitesi de 55 milyondan 183 milyona çıkmış durumda. Uçak park kapasitesi yüzde 93 artmış durumda. Terminal alan kapasitesi de 540 bin metrekaareden 1 milyon 567 bin metrekaareye çıkmış, otopark kapasitesi de yüzde 116 artmış durumda. Seyrüsefer güvenliğinde ciddi artış var. Üst koridorlarımız, havadaki uçuş koridorlarımız da 44.500 kilometreden 61 bin kilometreye yükselmiş durumda.

İşte, burada, yapılan havalimanlarının yenileri ve eskilerinden bazı örnekler görüyorsunuz efendim. Hatay, Erzincan, Iğdır -Temmuz ayında açtık, şu anda yaklaşık 34 bin yolcuya hizmet verdi- Elâzığ -geçenlerde, 20 Ekimde açılışı yapıldı, 2 milyon yolcuya hizmet verecek- Dalaman açıldı, Adnan Menderes büyütüldü, Esenboğa açıldı, Milas-Bodrum açıldı. Zafer Havaalanı, Kütahya, Uşak ve Afyon'a hizmet edecek, yap-işlet-devret, sıfırdan yapılmış bir projedir. 25 Kasım'da da açılıyor ve uçuşlar başlayacak. Çukurova Bölgesel Havalimanı'nın da önümüzdeki bir iki yıl içerisinde açılışı gerçekleşecek. Bu da büyük bir havaalanı. Tabii, yapılan havaalanlarını sonra kiralama yöntemiyle tekrar üçüncü kişilere verdik. Bunların da toplam yıllık getirisi 10 milyar dolar civarında. Bingöl Havalimanı önümüzdeki sezon hizmet vermeye başlayacak. Şırnak yine önümüzdeki yıl hizmet verecek. Hakkâri Havalimanı'nı da 2013'te hedefliyoruz, inşallah işler yolunda giderse. Ordu-Giresun arasında, deniz dolgusuyla yapılan bir havaalanı inşaatımız var, ondan görüntüler geliyor. Kastamonu Havalimanı önümüzdeki yıl açılmış olacak. Ağrı terminali 2013'te bitecek. Balıkesir Koca Seyit Havalimanı 2013'te bitecek. Kars 2013'te bitecek. Adıyaman 2013'te bitecek. Ferit Melen ilave aks inşaatları 2013'te bitecek. Mardin Havalimanı 2013'te bitmiş olacak. Konya keza 2014... Diyarbakır'a modern bir havalimanı terminali ve diğer tesislerini yapıyoruz yani askerî bölgeden kaldıracağız, tam karşı tarafta müstakil bir havalimanı yapım çalışmalarına başladık. Bu ay içinde, Aralık başında ihalesini... İhalesini yaptık da ön yeterlilik belirlendi, fiyat teklifi alacağız ve çalışmalar başlayacak. 2013'te yapımı devam eden havalimanı çalışmalarını da görüyorsunuz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 17

Burayı artık geçiyoruz, uluslararası ilişkiler kısmı var. Anlaşmamız olan ülke sayısını 81'den 140'a çıkardık. Havalimanlarında engelli vatandaşlarımıza hizmeti daha iyi verebilmek için düzenleme yaptık. Balon işletmeciliğinde engelli vatandaşlarımıza yönelik kurallar getirdik. Yeşil Havaalanı Projesi'ni başlattık, vesaire böyle gidiyor.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bitirebilir miyiz...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bitti, efendim, sağ olun.

Uyduları geçiyoruz, deniz yollarında kaldık artık. Deniz yolları ve iletişim vardı.

BAŞKAN – Başka bir zaman artık.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Haberleşme ve deniz yolları kaldı.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Onlar cevaplarda artık, efendim.

BAŞKAN – Evet, öyle yapalım, cevaplarda...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Öyle yapalım.

Bizi sabırla dinlediğiniz için çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Bakana sunuşları için çok teşekkür ediyoruz.

Kameraman arkadaşlara da teşekkür ediyorum.

Bir arkadaşımızı konuşturup ara vereceğim 14.00'e kadar.

Sayın Ayaydın, buyurun lütfen.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli temsilcileri, Ulaştırma Bakanlığımızın 2013 yılı bütçesi üzerinde kişisel görüşlerimi sizlerle paylaşmak üzere söz aldım. Bu vesileyle hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Ulaştırma sektörü, kara yolları, demir yolları, hava yolları, deniz yolları ve bilgi iletişim altyapısı ile ülke ekonomilerinin en temel unsurlarından biridir. Ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen bir yapıya sahip olan ulaştırma sektörü, üretim sürecinin önemli bir parçasını oluşturması ve önemli yatırımların ekonomide yarattığı etkileri açısından ülkelerin ekonomik yapıları içinde ağırlıklı bir yere sahiptir.

Türkiye'de ulaştırma, haberleşme sektörü, kamu sektörü sabit sermaye yatırımları içinde en ağırlıklı sektör olup millî gelirin yaklaşık yüzde 15'ini oluşturmaktadır. Bunun içindir ki, Sayın Bakanın da değindiği gibi, sektör ülkemizdeki kalkınmanın motorudur, lokomotifidir.

Ülkemizde ulaşım sektörünün ilginç bir hikâyesi bulunmaktadır. Cumhuriyetin ilk yıllarında ülke ekonomisinin temelini oluşturan tarımsal nüfusun üretime ve tüketime daha fazla katılması, ticaretin ve sanayinin gelişmesine katkıda bulunmak üzere demir yolu ve deniz yolu ulaşımı alanında yapılan yatırımlar sonucunda bir atılım ortaya çıkmıştır. Daha sonraki yıllarda demir yolu ulaştırmasının ülke bütününe yayılamaması, kara yolu ulaştırmasının diğer ulaştırma biçimlerine göre daha fazla gelişmesi sonucunda ülkemizdeki ulaştırma modları arasında karayolu lehine -ki ciddi dengesizlik oluşmuştur- demir yolu taşımacılığının hâkim rolü yavaş yavaş kaybolarak üstünlüğü kara yolu taşımacılığına bırakmıştır.

Demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısının artan ulaşım talebine uygun olarak zamanında gerçekleştirilememesi, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak kara yolu ağına yüklenmesine yol açmış; bu durum, fiziki standartlar ve ağ yoğunluğu açısından zaten yetersiz olan kara yolu altyapısının merkezde yer aldığı verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına neden olmuştur.

2011 yılı verilerine göre, Türkiye'de şehirler arası yolcu taşımalarının yüzde 95,1'i, yük taşımalarının ise yüzde 88,5'i kara yoluyla gerçekleştirilmektedir. Bu oran, Avrupa Birliği 27'de 2010 yılı için yolcu taşımalarında yüzde 83,2, yük taşımalarında ise yüzde 47,3 düzeyindedir.

Kara yolu ulaşımının bu düzeyde olmasının ülkemize getirdiği insani, mali, ekonomik ve sosyal pek çok sakınca ve riski bulunmaktadır. Şöyle ki: Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığının çok büyük bir ölçüde kara yoluyla gerçekleştiriliyor olması, kara yollarındaki trafiği yoğunlaştırmakta ve bu durum trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilemektedir. Son on yılda kaza sayısı yüzde 200'e yakın, ölümlü kaza sayısı ise yüzde 100'den fazla artmıştır. 2002 yılında 440 bin olan kaza sayısı 1 milyon 230 bine gelmiş, ölümlü ve yaralanmalı kaza sayısı ise 65 binden 135 bine ulaşmıştır. Bunun sonucunda on yıllık dönemde maalesef 40 binden fazla vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 1 milyon 700 binden fazla kişi yaralanmıştır. Oysa yapılan araştırmalara göre, 1 milyar yolcu/km başına ölüm riski demir yollarında 17, kara yollarında 140'tır. Milyar yolcu/km başına yaralanma riski ise demir yollarında 41, kara yollarında 10 bindir. Buna göre kara yolları, ölüm riski bakımından demir yollarına göre 8 kat, yaralanma riski bakımından demir yollarına göre yaklaşık 250 kat arası daha risklidir. Elbette ki kazalara yol açan tek unsur yollar değildir ancak ulaşım politikamızın bu açıdan gözden geçirilmesi ve insan hayatı merkezli olarak geliştirilmesi gerekmektedir.

Hava kirliliğine etkisi bakımından demir yolunun payı yüzde 5 iken kara yollarının payı yüzde 85'tir. Enerji tüketimi konusunda yolcu taşımacılığında demir yolunda 1 birim, kara yolunda 3 birim, hava yolunda 5,2 birim enerji tüketilmekte iken yük taşımacılığında demir yolunda 1 birim, kara yolunda ise 3 birim enerji tüketildiği belirlenmiştir. Diğer taraftan, kara yolunun faydalı ömrünün 15 yıl, demir yolunun faydalı ömrünün ise 30 yıl olduğu bilinmektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 18

Kara yoluna dayalı ulaşım sisteminin yarattığı insani kayıp, çevre kirliliği ile sosyal ve ekonomik maliyetler dikkate alındığında, başta demir yolu olmak üzere, deniz yolu ve toplu taşımacılığa ağırlık verilmesinin önemi ve zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Kara yolu taşımacılığının bu bedeli karşısında, Avrupa Birliği de politikalarında demir yolu taşımacılığını ön plana çıkarmakta ve özellikle yük taşımacılığında yüzde 7 civarında seyreden demir yolu yük taşımacılığının yüzde 18-20 oranlarına çekilmesi hedeflenmektedir.

Benzer bir şekilde, ülkemizde son yıllarda özellikle demir yolu taşımacılığına ilişkin olarak atılan adımlar olduğunu görüyor ve desteklediğimizi ifade etmek istiyorum.

AKP İktidarında en fazla ön plana çıkan icraatlarının başında bölünmüş yollar gelmektedir. Bölünmüş yollar son dönemde fazlasıyla artış göstermiş, kabul etmek gerekir ki ülkenin dört bir yanında önemli işlevler görmüştür ve görmektedir. AKP Hükümetinin bu konudaki çalışmalarının hakkını vermemiz gerekir ancak burada nicelik olarak ön plana çıkan bölünmüş yollara nitelik olarak da daha fazla dikkat edilmesi gerektiğini de söylemekte yarar vardır. Zira, nitelik eksikliği yani kalitesiz, malzemeden çalınarak yapılan ve dolayısıyla kısa sürede bozulan bazı bölünmüş yollar hem trafik güvenliği zafiyetine hem servet kaybına hem de bu yolların işlevsizleşmesine yol açmaktadır. Bu nedenle, bölünmüş yolların yapım aşamasında gerekli denetimin daha fazla yapılması gerektiğinin altını çizmek istiyorum.

Konu bölünmüş yollardan açılmış iken birkaç yıldır yapımı devam eden iki bölünmüş yolun hâlâ bitirilmemiş olmasına dikkatinizi çekmek istiyorum. Turizm açısından son derece önem arz eden Muğla bölgesinde, özellikle Bodrum Yarımadası'nda yollar içler acısı durumdadır. Bodrum-Turgutreis bölünmüş yol yapım çalışması durmuş ve yarım kalmıştır. Yatağan-Milas arası aynı şekildedir. Turgutreis-Akyarlar-Bodrum ile Turgutreis-Gümüşlük-Yalıkavak-Gündoğan yolu ise sahipsiz olduğundan buralarda her yıl dünya kadar kaza olmaktadır. Çukurlarla dolu olan bu yollar turizm bölgesine yakışmıyor. Geçen yılki bütçe görüşmelerinde de dile getirdiğim gibi, bu yolların bir an önce kara yolu ağına bağlanması gerekir. Bodrum'da AKP yok, bu nedenle merkezî Hükümetin bu bölgedeki yatırımlara sıcak bakmadığı şeklindeki değerlendirmelerin gerçek olmadığını düşünüyorum ancak Sayın Bakanın da bu konudaki söylentileri ortadan kaldırmak için buradaki çalışmalara hız vermesi gerektiğini de belirtmek istiyorum.

Bir başka yarım kalmış bölünmüş yol ise; Şanlıurfa, Mardin ve Şırnak'tan geçen İpek Yolun'daki bölünmüş yolun Derik, Kızıltepe ve Nusaybin kesiminde yarım kalan bölünmüş yol çalışması tamamen durma noktasındadır. Bayramdan önce siyasi parti çalışmam nedeniyle o bölgede bulundum, bizzat gördüm, gerçekten Derik, Kızıltepe ve Nusaybin arasında başlanmış ama durmuş olan bir bölünmüş yol vardır. Orada çok trafik kazasına sebep oluyor. Bunun bir an önce bitirilmesine yarar vardır.

Üç tarafı denizlerle kaplı ve kıtalar arası köprü konumundaki bir ülke olarak denizcilik alanında önemli bir potansiyele sahip olduğumuz bir gerçektir ama bir diğer gerçek ise bu potansiyeli kullanamayıp önemli bir avantajı realize edemememizdir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve kıyı şeridinin uzunluğu 8.333 kilometreye varan ülkemizde deniz yolu taşımacılığı ne yazık ki istenilen düzeyden çok uzaktadır. Deniz yolu taşımacılığı yurt içi yolcu taşımacılığında neredeyse hiç yer almazken, yük taşımacılığında ise payı yüzde 2-3'ler seviyesindedir.

Havacılık alanında ülkemiz önemli bir yol alırken bu durum bizleri memnun ediyor. Özel hava yolları ile birlikte Türk Hava Yollarının hemen hemen her şehre sefer koyması, hava yollarımız açısından memnuniyet vericidir. Daha büyük potansiyel ve fırsatlara sahip olan denizcilik alanında bu derece yetersiz kalmamız ise izaha muhtaç görünmektedir. Üstelik ihracat ve ithalatının yaklaşık yüzde 90'ını deniz taşımacılığı aracılığıyla yapan bir ülkeken, dünyada deniz taşımacılığının yıllık 350 milyar dolarlık hacmi varken, gelişime ve ciddi katma değer yaratmaya aday gemi inşa sektörümüz dururken... Evet, "dururken"... Zira gemi inşaat sektörümüz durma noktasına gelmiş, sıkıntılar içerisinde. Denizcilikte içerisinde bulunulan tablo, "denizci ülke", "denizci millet" anlayışından ziyade, sadece "denizli ülke", "denizli millet" şeklinde özetlenebilir.

Bakanlığın yetki alanına giren önemli bir husus da haberleşmedir. Bilişim teknolojisinin bu kadar ilerlediği, bilginin üretilmesi ve paylaşımının bu kadar hızlandığı bir çağda yaşamaktayız, bilgi çağında, bilgi toplumunda yaşamaktayız. Bilgi iletişim teknolojileri artık hayatımızın her alanında olmazsa olmaz bir parçası olmuştur. Bu bakımdan, iletişimin insanların hayatını kolaylaştırmadaki rolünden bir o kadar da daha önemlisi gayrisafi yurt içi hasılayla ilişkisidir. İletişim sektöründeki yüzde 1'lik ilerleme, gayrisafi yurt içi hasıladaki yüzde 1,2 artış anlamına gelmektedir.

Ülkemizin bilgiye dayalı yeni dünya sisteminde geride kalmaması, kendi konumunu güçlendirmesi, ekonomik ve sosyal kalkınmamız açısından fazlasıyla önem arz etmektedir. Özellikle bilgi teknolojisi üretmede ve kullanma sürecinde, sahip olduğumuz genç nüfusumuz önemli bir kozumuzdur. Bu çerçevede, yaygın, kaliteli ve ucuz iletişim imkânlarının hayata geçirilmesine yönelik, başta altyapı yatırımları olmak üzere, iyi bir planlama ve yönetim gerekmektedir. Ancak bundan daha önemli bir husus ise iletişim olanaklarının çağdaş demokratik standartlara uygun düzeyde kullanımının sağlanması ve yine bu eksende haberleşme özgürlüğünün özel hayatın gizliliği ilkesi gözetilerek genişletilmesidir. Son yıllarda rastladığımız, ihlal edilen haberleşme gizliliği, engellenen her iletişim olanağı demokrasiyi yaralamaktadır. Dinlemelerin olmadığı, İnternet erişiminin kısıtlanmadığı bir ülke hepimiz için elzemdir. Zira, herkes dinlendiğini düşünüyor, bu da insanlarımızın psikolojini bozuyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 19

Sözlerime son vermeden önce kara yolu taşımacılığı sektöründeki sıkıntıya dikkat çekmek istiyorum. Taşımacılık sektöründe faaliyette bulunmak için alınması zorunlu belgelerin yüksek tutara mal olması, bu sektörün ana girdisi olan akaryakıt fiyatlarındaki yükseklik ülkemizde bu alanda faaliyet göstermeye çalışan pek çok vatandaşımızı zorlamakta, firmalar artık ayakta durmakta zorlanmaktadır. Bu çerçevede, örneğin yurt içi ticari eşya taşımacılığı için 15 bin TL'yi aşan K1 belgesi gibi taşımacılık belgelerinde ücretin aşağı çekilebileceği gibi, tıpkı hava ve deniz taşımacılığında olduğu gibi bu sektörde de ÖTV'siz mazot verilebileceğini dikkatinize sunmak istiyorum.

Kara yolu, hava yolu ve demir yolu alanlarındaki çalışmalarda hâlâ eksiklikler olmakla birlikte, yapılan çalışmalarda başarılı hizmetleri olduğuna inandığım Sayın Bakanımızı bugüne kadarki performansı dolayısıyla tebrik ediyor, başarılı çalışmalarının devamını diliyorum.

Sayın Bakanım, üçüncü döneminizi bitiriyorsunuz. Adınız İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlığına aday olarak geçmektedir. Size önerim, İzmir'den, kaybedeceğiniz hemen hemen kesin olan bu ilden değil...

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Nereden biliyorsunuz Sayın Ayaydın?

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – ...hiç olmazsa kazanma şansınızın daha yüksek olduğu, mesela İstanbul veyahut da bir başka ilden aday olmanızı özellikle belirtiyorum.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Sayın Bakanım, aday olmayacaksınız da inadına İzmir'den olun.

MUSA ÇAM (İzmir) – Biz bekliyoruz.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Sayın Ayaydın, İzmir kurtulsun istemiyor musunuz? İzmir kurtulsun bari.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Beni sabırla dinlediğiniz için hepinize saygılarımı sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Ayaydın, teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, birleşime 14.30'a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 13.25

İKİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.36

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

-----0-----

BAŞKAN – Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, 14'üncü Birleşimin İkinci Oturumunu açıyorum. Görüşmelerimize devam ediyoruz.

Sayın Demir, buyurun lütfen.

Süreniz beş dakika.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonun değerli üyeleri, bürokrasinin, basınının kıymetli üyeleri; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının bütçesini görüşme sürecinde gerçekten, hakikaten insanın hoşuna gidecek güzel şeyler söylendi, güzel bir sunum yaptı Sayın Bakan. Ben, kendilerine teşekkür ediyorum. Özellikle, Bakanlığın kendi içinde verimli, çalışan ve iş birliği içinde yapmış oldukları bu çalışmadan dolayı Bakanlığın bürokrasisini, çalışanlarını içtenlikle kutluyorum.

Efendim, ben tabii ki özellikle kendi bölgemle ilgili konulara değineceğim, ancak tabii ki bu söylediklerim geneli de ilgilendiren konular. İhracatta özellikle, tabii ki son yıllarda artışı görüyoruz, ancak bazı illerin ihracatta oynayabileceği rollere daha dikkatle, daha özenle bakmak gerekir. Özellikle Muğla ihracatta çok daha iyi yerlerde olması gerekirken 14'üncü sıradadır. İki havaalanı, 2.114 kilometre sahili, koyları, denizleri ve Batı'ya en yakın yer olmasına karşın, maalesef hak ettiği yeri sağlamamıştır, sağlayamamıştır. Bu deniz kıyılarından, 2.114 kilometrelik denizden yeterince yararlanamamaktadır. Sizlerin de bildiği gibi, Muğla'da en önemli ihracat merkezimiz sadece Güllük'tür ve Güllük dışında mutlaka ihracatı artıracak yeni limanların tahsis edilmesi gerekiyor, tabii ki çevreye, turizme de dikkat ederek. Çünkü bugün Muğla, madencilikte -mermer olmak üzere- Türkiye'nin önde gelen illerinden bir tanesi, tarım ona keza, dolayısıyla bu eksikliği giderildiği takdirde Türk ihracatına, Türk sanayisine, Türk madenciliğine büyük katkı sağlayacaktır. Güllük'le ilgili olarak Güllük Limanı'na, Çine bölgesi, Menderes Ovası da eğer demir yoluyla bağlanacak olursa ki Sayın Bakan geçen sene bir sohbetimizde ya da plan bütçe görüşmelerinde "Buna yönelik bir planlama yaptıklarını, ileriki dönemlerde planlama olarak düşündüklerini..." söylediler. Ama biraz önceki gördüğüm, eğer yanlış görmediysem, sanki yeşille o alanda bir hattı gördüm. Bu konuda bilgilendirirlerse çok sevineceğim. Bu, özellikle "Jeopark" dediğimiz bölgeyle birlikte değerlendirildiğinde, Turizm Bakanlığıyla, o bölgenin, bizim ülkemizin, bölgemizin kalkınmasında çok büyük katkı sağlayacaktır diye düşünüyorum.

Teknecilik, yatçılık ülkemiz açısından oldukça yavaş gelişen bir sanayi türü. Bunun da en büyük nedenlerinden birisi, bu sanayinin devlet tarafından belki de biraz uzak görülmesinin büyük bir nedeni var. Ama bugün İspanya'ya, Fransa'ya, İtalya'ya baktığımız zaman oralar hem doğal güzellikleri hem de limanların dolması nedeniyle Batı'nın,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 20

sermayenin ilgisi bizim bölgelerimize, Yunan adalarına doğru artmış durumda. Hükûmetin bu konuda yoğun çalışması gerektiği düşüncesindeyim.

Limanlarımıza baktığımız zaman, yüzde 70'lere yaklaşan ama sahipleri Türk olan yabancı bandrollü tekneleri görüyoruz. Bu teknelerin yıllık kayıpları oldukça yüksek. Bunun sebebi de vergilerin çok ağır ve yüksek olması nedeniyle. Bugün, 100 milyar liralık bir tekne aldığı zaman -kendi malımızı dahi alsak- yüzde 33'lere varan vergi nedeniyle yabancı bayrak dikmek durumunda kalıyoruz ve bu tabii, Türkiye açısından da çok büyük bir kayıp ve ayıp olarak ben değerlendiriyorum. Çünkü yüzde 30'lara varan bu vergi kaybında, Amerika ve İngiltere 100 bin liralık bir teknede...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NURETTİN DEMİR (Muğla) – ...2 bin lira gibi bir vergi de yurt dışına, Amerika'ya gidebiliyor ve ülkemizde hem vergi kaybı oluyor ve birçok bayrak yönünden de eksikliğimiz olmuş oluyor. Bu konuda önemli adımlar atılması gerekiyor. Çünkü Türkiye, girişimcilikte ve iş bitiricilikte maalesef dünyada bu kadar gelişmelere rağmen 71'inci sırada, oldukça gerideyiz, yapılacak pek çok konu olduğu düşüncesindeyim.

Yine, bu tekneciliğin gelişmesinde engellerden bir tanesi marinaların oldukça pahalı olması, uygun marinaların bulunamaması ve tekelleşmeye doğru gidildiği için küçük marinaların, yeşil limanların oluşturulması ve insanların buralara daha uygun, daha ucuz, daha ekonomik marinaların, çevreyi de, insanlarımızı da, bölgemizi de koruyacak şekilde yeşil marina gibi yeni çalışmalar gerekiyor diye düşünüyorum.

Yine, yatçılık konusunda geçtiğimiz yıllarda hükûmetin yeterince önlem almadığı, İçişleri Bakanlığı, Sahil Güvenlik, Denizcilik Bakanlığı ve Turizm Bakanlığının arasında koordinasyon eksikliği nedeniyle, maalesef, Türkiye'den yoğun bir şekilde yat kaçakçılığı var. Bu yat kaçakçılığı 2010 yılında 69, 2011 yılında 38 ve bu sene, 2012'de de ilk dokuz ayda 56 tekne kaçırılmıştır ve bu kaçırılan teknelerle, maalesef insan kaçakçılığı yoğun bir şekilde yapılmakta, uyuşturucu kaçakçılığı, silah kaçakçılığı, bunun da sonucu teröre yaramaktadır. Maalesef, Türkiye'de sınır güvenliğimiz çok zayıf durumdadır. Gerek denizde gerek Suriye, Irak sınırında kevgire döndüğümüzü gerçek olarak görmekteyiz.

BAŞKAN – Sayın Demir, teşekkür ediyoruz.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Bir iki cümlem kaldı.

Sayın Bakanım, ulaşım ile ilgili olarak özellikle Teke yöresi oldukça üvey evlat muamelesi görmektedir. Geçen sene burada da gündeme getirmiştik. Dalaman-Fethiye, Fethiye-Korkuteli yolunun bu sene biteceğini söylemişsiniz - 2012'de- ama maalesef hiçbir gelişme olmadı ve bunun yeniden ihale olacağını duyumlarını alıyoruz. Göcek Tüneli Türkiye'nin bir ayıbı ve tek örneğidir. 900 metrelik yere, en ucuz 3,5, en pahalı 10 liraya insanlar gelip geçmektedir. Sadece bölge insanları etkilenmiyor, turizm de büyük olarak etkilenmektedir. Özellikle burada ek bir tünel yapmak söz konusu mu, bu konuyu da öğrenmek istiyorum. Ve son sözüm de özellikle bu hak edişler'de ayrımcılık yapıldığı konusunda çeşitli söylemler, söylentiler geliyor ve hakikaten de bakıyoruz, bu yolun yarıda kaldığı, hak edişlerin ödenmediği ve insanların iflas etme noktasına geldiği, özellikle asfalt yapımında, bölünmüş yol yapımında. Çine'de, ilginç bir şekilde, 5 kilometre yapılmış, ondan sonra bırakılmış ve 5 kilometrelik yoldan inanır mısınız 1 metrelik de bir fark var ve büyük kazalara neden olabilecek durumda. Soruyorsunuz "Müteahhit parasını alamadığı için bıraktı" diye...

Sayın Bakanım, bunları özellikle belirtmek istiyorum, teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Demir.

Sayın Kaplan, buyurun lütfen.

Süreniz on dakika.

HASİP KAPLAN (Şirnak) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Bakanlığın değerli çalışanları; öncelikle katkılarınız, başarılarınız nedeniyle teşekkür ediyoruz ve ülkemizin bu alandaki çabalarının daha da başarıya ulaşması için görüşlerimizi, Barış ve Demokrasi Partisi Grubu olarak açmaya çalışacağız.

Tabii ki, kanun hükmünde kararname düzenlenirken Meclise sorulmadı, nasıl bir bakanlık olsun diye? Ve Meclis seçime girmeden bir yetki kanunu aldı, bunun sonucu: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak kuruldu. Böyle baktığımız zaman, aslında Bakanlığın ulaştırma boyutu öne çıkıyor, yani denizcilik, ulaştırma alanıyla irtibatlı çünkü denizciliğin sadece yük ve insan taşımacılığı ve ulaşımından ibaret olmadığını herkes biliyor. Balıkçılığı var, denizde enerji arayışları var, çok yönlü bir olay ve bu da bakanlıklar arasında bölünmüş, bir taraftan Çevre Bakanlığı var ona bakan, bir taraftan Tarım, Hayvancılık Bakanlığı var. Yani, denizcilik aslında iki, üç bakanlık arasında bölünmüş. Bu da performans açısından sakıncalı olan bir durum.

Duble yollar konusunda, sanıyorum seçimlerde bunun mükafatını aldınız. Yani, eğer çalışma varsa, çünkü Sayın Başbakan ağzını açtığı zaman duble yollardan bahsediyor. Ama bu haritanın doğusu karanlık, hâlbuki güneş doğudan doğuyor, buna sizin memleketiniz Erzincan da dâhil. Onun için biz iki Potamya'nın -Potamya'yla Mezopotamya'yı ifade ettiğiniz gibi- birleşmesini Karadeniz'den Orta Doğu'nun birleşmesi olarak hatta Rusya'nın ve yakın devletlerin ekonomik ve sosyal açıdan Orta Doğu'yla birleşmesi olarak görüyoruz, umut ediyoruz ki bu konudaki çalışmalar parça parça kara yolu olarak ve demir yolu olarak ki demir yolu olarak Trabzon-Zaho hattı konuşulmuştu, hatta bunun Basra'ya kadar ve Türkiye mühendisleri tarafından yapılması. Bunları önemsiyoruz hem ekonomik, sosyal, ticaret açısından ve bu potansiyel açısından son derece önemli görüyoruz. Aslında bu harita, bize İpek Yolu'yla, Baharat Yolu olayında da biraz yapmamız

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 21

gereken ev ödevlerini gösteriyor. Bölgesel dengesizlikle ilgili giderilmesi konusunda stratejik bir planın olmayışı her zaman sıkıntıdır. Örneğin, Doğu Almanya-Batı Almanya birleştiği zaman Doğu Almanya'nın alt yapısının giderilmesi için belli bir dönem konan vergilerin bu yatırımlarla nasıl giderildiği konulmuştur. Türkiye'de kurumlar vergisi yüzde 35'den yüzde 20'ye indirilmiştir. Bugün bu kurumlar en fazla gelir elde eden kurumlar, holdingler, bankalar, bunlara yüzde 5 puan kurumlar vergisini artırdığınız zaman bu olay hayata geçer diye düşünüyoruz.

Burada bir şeyi daha ifade etmek istiyoruz. Ulaşım, aynı zaman da insanların tarihî, turistik ulaşımının ötesinde de ticaret ve sosyal yaşam alanında çok önemli. Bayram tatillerini hepimiz kaygıyla bekliyoruz. Gerçekten trafik kazaları konusu ülkemizin gündeminde, maalesef son otuz yıllık çatışma olayından fazla bir sayıda insanımızı yitirdik. Bu, doğru bir ulaşım politikası gerektiriyor. Eğer bu doğru ulaşım politikasından, kara yolundan sadece medet umuluyorsa, duble yollardan, bunun yeterli olmadığı net bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bu açıdan son zamanlarda biraz gayret gösterdiğiniz demir yolu taşımacılığı artı, deniz yolları taşımacılığı konusunda toplu taşımadır bunlar, toplu ulaşımır bunlar hem güvenli hem ekonomiktir. Bu konudaki şeylerin biraz daha artırılması gerektiğini çabaların, önümüze koyuyor, çünkü üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkemiz.

Burada izliyorum: Avrupa Birliği ilerleme raporundan nasıl görüyorlar bizi diye? Kara yolları taşımacılığında 8'inci fasılda önemli adımlar var ama demir yolu taşımacılığının oldukça yetersiz olduğu, yani gayretlerinize, çabalarınıza rağmen yetersiz olduğu öne çıkıyor. Burada özellikle de yapılan çalışmalarda reformlar ötesinde Bakanlıkta beklenen bazı stratejik kararlar var. Bu demir yolu konusunda, hızlı demir yolu taşımacılığı arttı, diğer demir yolu taşımacılığı sadece hızlı tren olayı olarak bakılmaması gerekir. Zaten Ankara-İstanbul arasında bugüne kadar bunun yapılmamış olması kabul edilir bir yaklaşım değildir. Çünkü Türkiye artık, dünyanın 16'ncı büyük ekonomisi olarak geçiyor.

Yine bir eleştiri konusu, kapalı göl havzalarındaki ulaşım da bir zayıflık var; Van Gölü ve Atatürk Barajı buna dikkat çekiyor. Hava taşımacılığında başarılarımız var, ilerlemeler var ama biraz da getirdiği sorunlar var, bu sorunları görmek gerekiyor. Bilmiyorum, Bakanlığınız, 8'nci fasıl konusunda şu engeli nasıl aşacak: Güney Kıbrıs Yönetimiyle ilgili gemilerin ve uçakların seyrüseferi konusunda Avrupa Birliği süreci zaten dipfrize alındı. Hükûmetin politikaları bunu nasıl aşacak? Hadi dönem başkanlığı bu ayın sonunda, herhâlde yılbaşında -1 Ocakta- bitiyor Rum kesiminin ama bence komşuluk ilişkilerinde çok daha geniş düşünmek gerekiyor. Küresel krizin vurduğu Yunanistan, arkasından İtalya -domino taşı gibi- İspanya, Portekiz oradaki sosyal çalkantılar, milyonların, işçilerin alanlara dökülmesi, şimdi de Fransa'nın kapısını çalıyor. Eğer Türkiye, gerçekten kendine güvenen bir ülke olarak işte bu ekseninde, kriz sürecinde biraz daha ekonomik ve sosyal ilişkileri güçlendirme biçiminde buna çaba sarf edebilir. Biz bu açıdan büyük metropol kentlerdeki kitle ulaşımı konusunu, metrolar konusunu, yine tabii ki Marmaray olsun, yeni yapılacak havaalanları, yeni yapılacak köprü, yap-işlet-devret modeli özelleştirmeler, kara yollarının özelleştirilmesi konularında hükûmetten biraz farklı düşünüyoruz. Örneğin, biz kara yollarının özelleştirilmesi konusuna çok sıcak bakmıyoruz ama bir proje, büyük bir proje, eğer insanların hayatını etkiliyorsa ki doğru bir proje de olabilir ama katılımcılık ve demokrasi gereği orada yaşayan insanların fikirlerinin alınması son derece önemlidir. İnsan jakoben yaklaşmamalı, ben her şeyi bilirim, ben yaparım, ben karar veririm, ben uygulamam bazen halkta itirazlara neden oluyor, bu açıdan değerlendirilmesi gerekiyor diye düşünüyorum.

Bazı şeyler var ki kafalarımızı kurcalıyor yani çok açık söyleyeyim: Limanköy'de bir barınak yapılıyor, "balıkçı barınağı" diyorlar, Beğendik, bu ara televizyonlarda çok çıkıyor. Bir bakıyoruz, oraya önceleri nükleer bir santral, sonra bir termik santralin çabalarından geldiği söyleniyor. Şimdi, Bakanlığınız bu barınağı, bu limanı, Beğendik'te termik santral üstelik de ithal kömüre dayalı bir termik santral, Ukrayna'dan gelecek bir kömüre dayalı bir termik santralle dünyanın sayılı, üçüncü longoz ormanlarını tehdit eden bir yaklaşımın içine giriyor. Oysa ki petrol haritasında Karadeniz'in ön kuşağı doğal gaz ve petrol alanı olarak görülüyor, orada platformlar araştırma yapıyor, doğal gaza da erişim olduğu konusunda verileri var Enerji Bakanlığının.

Yine, şeye baktığımız zaman şöyle bir durum çıkıyor ortaya yani hakikaten ben tekrar dönüp şu haritaya bakacağım. Yani, Şanlıurfa-Habur kara yolunda bir gecikme var, müteahhitten mi kaynaklıyor, ödemelerden mi bilmiyorum ama bu otobanın mutlaka olması Türkiye için hayattır. Çünkü Habur, gerçekten ciddi bir ticaret kapımız yani özellikle de Orta Doğu'da yaşanan olaylardan sonra. Bir de Erzincan üzeri gelecek yolun İpek Yolu'yla buluşup İran'a akışı var. Eğer siz bu iki hattı hızlı bir şekilde yapmadığınız takdirde, gerçekten bölgede bir kalkınmadan bahsetmek mümkün...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, buyurun Sayın Kaplan.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Biraz toparlayayım ben, Sayın Başkan.

BAŞKAN – Lütfen...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Şimdi, Van-Hakkâri yolu konusu, artı söz vermiştiniz, Uludere-Uzungöçit yolu, iki ilçe arası mesafeyi 70 kilometre kısaltıyor, Mecliste tutanaklarda var ama maalesef hâlâ yapılabilmiş değil. Güçlükönak-İdil arasında, Dicle Nehri'ne kurulacak bir köprü ve yeni havaalanına ulaşım 7 kilometre, şu anki hâliyle dolaşım 40 kilometre, yani bu tür atılacak çok basit adımlar var. Şırnak'tan, Cudi Dağın'dan tünel kazılarak yapılan otoban olayı bir yılan hikâyesine döndü, çok önceden bunun kararının verilmesine rağmen bu yapılamadı.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 22

Mor Gabriel Manastırı gibi Mardin'de birçok tarihî manastır var, ana yoldan 2 kilometre içeride ve iki araç karşılıklı geçemiyor. Çok tarihî bir yer ve çok ziyaretçi çeken... Üstelik, Mardin büyükşehir olduktan sonra da çok da önemli bir konumu olan buranın yine genel müdürlüğün alacağı basit bir kararla da çözülebilecek bir şey olduğunu söyleyeyim.

Bu OGS, HGS, KGS olayına değineceğim de niye tutmadı bu HGS -Hızlı geçiş sistemleri- bunun bir sorgulanması gerekiyor gerçekten. Ve elektrikle ilgili, bu hızlı tren gelişimindeki yani elektriğin ekonomik oluşu dikkate alındığı zaman çok hızlı turizm merkezlerinin olduğu alanlarda bu hızlı tren ulaşımının katılmasının yararlı olacağını düşünüyoruz.

Biz bu nedenlerle görüşlerimizi ifade ettik, başarılarınızın devamını diliyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HASİP KAPLAN (Şırnak) – “Bu ülke hepimizin” diyoruz.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum sayın Kaplan.

Sayın Kurt, buyurunuz lütfen..

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Efendim, şimdi tabii, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın bütçesini görüşürken öncelikle geçmiş dönemlerde eksik kalan ama bu dönemlerde tamamlanan yatırımlar için teşekkür ediyoruz. Bu yiğidin hakkını vermek lazım ancak yapılan işlerin olumsuz taraflarını da eksik kalan taraflarını da anlatacağız ki daha düzgün bir iş çıksın. Bütçe bunun göstergesidir, bütçe görüşmeleri de bu tartışmaların bahanesidir. O nedenle, demokratik bir ortamda bu görüşmelerimizi gerçekleştiriyoruz.

Şimdi, Bakanlığımızın en yoğun bir biçimde kamuoyuna sunmaya çalıştığı alan demir yolları ve demir yolları çalışmasında da nispi olarak bir artış gözleniyor ancak bunun, günün koşullarına, 2012 yılı Türkiye'sine, Türkiye'nin ekonomisinin büyüklüğüne paralel olarak değerlendirildiği zaman yeterli olmadığını Sayın Bakan da rahatlıkla söylüyor. Biz, Eskişehir'de, hızlı trenin nimetlerinden yararlanan bir toplum olarak bu gelişmeyi gördük, gözledik ama hızlı tren hattının Eskişehir için getirdiği bazı sıkıntılar var, sorunlar var. Bu teknolojinin bu kadar geliştiği bir ortamda bunların olmaması lazım. Yani bu ya bir ihmalden kaynaklanarak oluyor ya da bazı noktaları beceremediğimizden kaynaklanıyor. Bir kere, Eskişehir'in tren yolunun yer altına alınması ve gar projesi, ciddi anlamda uzamıştır, ciddi anlamda Eskişehir'e rahatsızlık vermiştir, sıkıntı vermiştir. Ben, 2013 performansına baktığım zaman, Ankara Garı'nın yenilenmesi görüldüğü hâlde Eskişehir Garı'nın görünmediğini fark edince bu sıkıntının biraz daha uzayacağını düşünüyorum. Bu konuda biz Bakanlığa, Devlet Demiryollarına gereken desteği vermeye hazırız, her türlü çalışmayı birlikte gerçekleştirelim ama hiç değilse 2013'te Eskişehir'de gar ve tren yoluyla ilgili bir sorun kalmasın.

Yine, bu hızlı trenle ilgili kırsal kesimden bir ciddi şikâyet var Sayın Bakanım. Bunun belki çok küçük gibi görüldüğü için ihmal ediliyor, bu ihata tel örgüleriyle bölünmüş arazilerde çiftçiler kullanamıyorlar araziye ve oralara giremiyorlar, oralarda bölünmüş araziler meydana geldi. Bu da çiftçilerimizin zarar ve sıkıntı çekmesine neden olan unsurlardan biri.

Yine, bizim Eskişehir'de ciddi bir yatırımla çevre yolu inşaatı yapıldı, başladı, bitti bitiyor, sürekli yeni bazı eklentilerle iş uzuyor ama burada çok ciddi bir trafik güvenliği sorunu yaşıyoruz. Yıllar itibarıyla ciddi anlamda trafik kazalarında can kayıpları meydana geldi ve hâlâ devam ediyor. Bu konuda tel örgülerle burayı bölmeye çalışmanın hiçbir yararı yok. Mutlaka ciddi anlamda alt geçit, üst geçitler gerçekleştirmek gerekir ki bu sizin tarafınızdan yapılan her mahalle için bir tane üst geçit, mümkün değil, o sorunu çözme şansı yok. Bunun nasıl formüle edilecekse bir an önce edilmesinde yarar var ya da bu yolların belediyeye görüşülerek devriyle bir formül geliştirilmesinde ciddi bir yarar olduğunu düşünüyorum. Bunu da en son geçen ay yağan ciddi yağmurlarda çok kötü bir biçimde bu balçıkların sel aldığını ve orada hiç kimsenin güvencesinin kalmadığını tespit ettik. Bunu size sunacağım, gereğini yaparsınız diye düşünüyorum.

Sayın Bakanım, elbette yapılan iyi işler teşvik edilmeli, desteklenmeli. Geçen yıl bütçe konuşması sırasında söylemiştim, Mahmutiye'den Eskişehir'e gelirken Doğançayır'a, Seyitgazi'ye girmek isteyen bir vatandaş, hangi yoldan, hangi kavşaktan dönecek, hâlâ belli değil. Yani bunu özellikle mi yaparlar, yoksa bir ihmâl midir, gerçekten ben merak ediyorum. Yazılı olarak sorduğum hâlde siz de en kısa zamanda düzeleceğini cevap olarak bildirdiniz ama o kavşağın özel olarak bu Yeşilyurt ve Doğançayır beldelerine ulaşımı ciddi anlamda engellediğini biliyorsunuz, Karayolları biliyor. Bunun mutlaka bu yıl çözülmesi gerekir. Çünkü en az 10 kilometre öteden ve trafiği tehlikeye sokarak bir U dönüşü yapılmak gibi bir durum söz konusu ki bu da sizin arzu ettiğiniz bir nokta değil.

Eskişehir'in yine Bursa Gemlik ya da başka bir biçimde limana ulaşmasını demiryoluyla sağlamak hedefimiz var. Sizin de hedefiniz var ama 2013 bütçesinde, performansında bir şey görmedim. Belki İstanbul-Antalya demiryolu Eskişehir'e de bir yarar getirebilir. Bunun hızlanmasını bekliyoruz. Orada da bir eksiklik gördüm, tamamlanmadı.

Bu noktaları aştıktan sonra ciddi anlamda ulaştırma deyince tabii akaryakıt fiyatları ve akaryakıttaki vergilerin sizin tarafınızdan bir değerlendirmeye tabi tutulması gerekir diye düşünüyorum. Denizde, denizcilikte kullanılan mazottan ÖTV'yi kaldıran bir Hükûmetin kara yollarını engelleme çabası içerisinde bir teşvik, farklı bir teşvik gibi algıladığımı

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 23

düşünüyorum ama bu, deniz nakliyesini, deniz taşımacılığını geliştirmeye yetmedi, sadece orada lüks işlerle ilgili dedikoduya sebep oldu, size boşuna bir zarar verdi. 2003'ten bu yana deniz nakliyesinde ya da iç sulardaki taşımacılıkta ciddi anlamda bir artış olmadığı hâlde hâlâ ÖTV muafiyeti devam ediyor ama kara yolları bu konuda yararlanamıyor. Bunun dikkatle değerlendirilmesinde yarar olduğunu yine düşünüyorum.

Türkiye'nin en ciddi işlerinden birisi ya da o işleri düzenleyen kurum, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu. Sizin bünyenizde, sizinle ilgili. Bu özellikle iletişim tespitiyle ilgili, iletişimin tespiti ya da suçların bulunulmasındaki çalışmalarda ciddi bazı sıkıntılar, bazı dedikodular, bazı gerçek olmayan haberlerle Türkiye'de pek çok davalar açıldı. Türkiye'deki özellikle Silivri'deki davaların pek çoğunda bu iletişim tespitlerindeki yanlışlıklardan, olumsuzluklardan ve belki de özellikle yapılan manipülasyonlardan dolayı haksız yere insanların sanık yapıldığı ve tutuklandığı ortada. Bu dairenin, bu birimin çok daha dikkatli olmasında yarar olduğunu düşünüyorum. Özellikle de "Bu hükümlere göre alınan karar ve yapılan işlemler tedbir süresince gizli tutulur." hükmüne rağmen, CMK 135'inci maddesinde, bu gizli tutulması gereken bilgilerin bazı gazetelerde çok net bir biçimde açıklanması da bir ayrı olarak değerlendirilmesi gereken durumdur. Bu konuda Bakanlığınızın daha duyarlı olması gerektiğini ben düşünüyorum.

Yine "Sanıkların ya da şüphelilerin yakınlarıyla olan, aile bireyleriyle olan tanıklık yapmaktan çekinecek derecede yakın olanlarla ilgili kayıtları anlaşılırsa derhâl yok edilir." denmesine rağmen bunların da yok edilmeden basına sızdırılması pek çok kişiyi sıkıntıya soktu. Bu konuda da daha bir dikkatli olunması gerektiğini vurgulamak istiyorum.

Özellikle İnternet'in bu kadar geliştiği bir dönemde, gençlerimizin taşınmalı eğitime tabi tutulduğu da dikkate alınırsa, kırsal kesimdeki İnternet erişiminin sağlanamamış olması, bu çocukların ödev yapma konusunda, derslerini başarıyla devam ettirme konusunda sıkıntılar çekmesi nedeniyle, mutlaka ve mutlaka...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KAZIM KURT (Eskişehir) – ...tüm Türkiye'nin bir an önce geniş anlamda bir İnternet ağıyla buluşmasını sağlamak da en önemli görevdir çünkü en önemli hedeflerimizden birisi e-devlete ulaşmaktır. Eğer köyde İnternet yoksa köylüyü e-devlete ulaştırma şansımız bitmiştir. Bu nedenle, bu işin çok acil, belki de birçok gideri bir tarafa bırakarak gerçekleştirilmesinde yarar vardır.

Son olarak da bu kara yollarındaki yetki belgeleriyle ilgili dar gelirli esnafın sıkıntılarını ortadan giderecek bir yeni yapılmayı sağlamakta yarar olduğunu düşünüyorum çünkü hem fiyat, giderler arttı, para kazanamıyorlar hem de bu belgelerin maliyetleriyle ilgili bir ayrı sıkıntı çekiyorlar. Türkiye'de bu işte özelleşmeye doğru, tekelleşmeye doğru bir gidiş var. Taşıyıcılar kooperatiflerinin neredeyse tümü zarar etmiş durumdu. Oradaki üyelerin neredeyse tümü arabalarını satmak zorunda kalıyorlar. Bu konuda da bir ayrı ve özel çalışma yapılırsa yararlı olacağını düşünüyorum.

İnşallah, Bakanlığınız bütçesi hayırlı olur. Teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Demiröz, buyurun lütfen.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayın Bakanım, değerli bürokrat arkadaşlarım, basın mensubunun çok değerli temsilcileri; Sayın Bakanım, geçen yıl yine bütçe görüşmesinde İstanbul-Bursa -İzmir Otoyol Projesi'yle ilgili görüşlerimi ifade etmiştim. O tarihlerde, güzergâhlarla ilgili, bir masa etrafında bizleri de çağıracağınızı ifade etmiştiniz ancak Orhangazi-İznik çalışmaları devam ediyor biliyorum, burada sesimizi duyuramadık, daha doğrusu duymadınız. Bari Uluabat geçişini, Karacaali birinci sınıf tarım alanlarından geçip geçmemesini, kuzeyden mi Uluabat'ta veya güneyden mi geçecek konusunun açıklığa kavuşturulmasını istiyoruz. Ayrıca, bu güzergâhın kesin belirlenmesi konusunda bilgi verirseniz sevinirim.

Bir başka konu yine bununla ilgili, Bursa Büyükşehir Belediyesince 1/100 bin ölçekli çevre düzeni planı yapılıyor. Bu çevre düzeni planına Karayolları Bölge Müdürlüğümüzce kuzeyden geçeceğine dair bir bilgi notu gönderilerek plana işlenmesi söylenmiş. Bu konudaki görüşünüzü de almak istiyorum.

Sayın Bakanım, hızlı tren konusunda bilgi istiyorum. Kazıklı istasyonundan vazgeçildiği ifade ediliyor ama sizden bu konuda kesin bilgi almak istediğimi ifade etmek isterim.

Ayrıca, kamulaştırma konusunda çiftçilerimizin bir talebi var. Bugünlerde meyve ağaçlarıyla ilgili budamalara, arazilerinde çalışmaya başlamaktadırlar. Derler ki: "Eğer bir iki ay içerisinde istimlak olacaksa bu güzergâhlar, biz bu masrafları yapmayalım 3-4 milyar veya 5 milyarlık." Bu konuda ne yapılacağını...

Ayrıca, hızlı tren konusunda Sayın Bakanım siz de ifade ettiniz, Bursa, gayrisafi yurt içi hasılaya büyük katkı veren ama karşılığını alamayan illerimizden bir tanesi. Hızlı tren konusunda 2016 tarihinin çok geç olduğunu, bunun daha da öne alınması konusunda çalışmalarınızı bekliyoruz.

Üçüncü bir konu, Bursa-İnegöl-Gündüzlü yolu, Oylat yolu var. Bu Gündüzlü yolunun içerisinden geçiyordu Oylat'a giden yol ama bir proje değişikliği, bunu Karayolları Genel Müdürlüğümüz de Bölge Müdürlüğümüz de biliyor, köylülerin istediği, köyün içerisinden geçmesi. Aynı, 1 kilometre yukarıdaki Hilmiye gibi ama zannediyorum, bazı milletvekili arkadaşlarımız yanlış bilgiler mi iletiyorlar, aşağıdan köye girmeden bir güzergâh tarım alanlarından tespit ediyorlar.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 24

Köylüler buna tamamen karşı. Sayın Bakanım, bunu incelemenizi ve köyün içerisinden çünkü bu konuda Bölge Müdürümüz de ifadelerinde geçişte herhangi bir sakınca veya sıkıntı olmayacağını ifade etmişlerdi.

Bursa'da sorunlar bitmiyor. Bunlardan bir tanesi de Yenişehir Havaalanı. İstanbul'a evet, üçüncüsünü yapacaksınız, kutluyorum ama biz Bursa'da, Yenişehir Havaalanı'ndan istifade edemiyoruz, bütün uçuşlar Sayın Bakanım, aktarmalı yani bu konuda evet, belki diyeceksiniz ki özelleştirme veya şirketler ama bu konuda yardım bekliyoruz yani Bursa, Türkiye'nin dördüncü büyük ili, her konuyla ilgili önde olan bu ilimizde maalesef biz havaalanından istifade edemiyoruz. Ankara-Bursa bir saat on beş dakika, Ankara-Trabzon kırk dakika. Sayın Bakanım, ne demek istediğimizi anlıyorsunuz ve hakikaten çok büyük bir liman, çok da bütün imkânları olan bir havalimanı ama gelin görün ki İstanbul'a üçüncü yapılırken Bursa, biz bunu kullanamıyoruz. Şundan dolayı kullanamıyoruz: İllere direkt servislerin yapılmaması, Balkanlar'a uçuşların yapılmaması, bizi Sabiha Gökçen'e mecbur bırakılıyor gibi düşünüyorum. Bunu iletmek istedim. Bu konuda da gerçekten yardımlarınızı bekliyoruz. Bursa, bu konuda sıkıntılı.

Son bir sorum da İstanbul-Mudanya İDO yani bu deniz yolu ulaşımıyla ilgili. Evet, özelleştirildi ama maalesef, tek kurum olduğu için mi bilemiyorum, İstanbul-Mudanya seferlerinde sıkıntılar var. Birincisi, çok pahalı. İkincisi, seferlerle ilgili saatleri, istediği gibi oynuyorlar yani...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) - ...dokuzdaki olacak seferi on birlere aktararak, bilet satarak, bu şekilde davranıyor. Gerçi, Bursa Büyükşehir Belediyesi bunun başka türlü üstesinden gelemediği için yeni bir ulaşım şekli deniyor ama İDO'nun bu konuda uyarılmasını ve bu şekildeki tutum ve davranışlarından gerçekten vazgeçilmesi gerektiğini ifade etmek istiyorum.

Bütçenizin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum. Ayrıca, Karayolları Genel Müdürlüğüne sahip çıkmanızı diliyorum. Şunun için Sayın Bakanım: Yeni çıkan Büyükşehir Belediye Yasası'yla, kurum olarak sadece Karayolları ile DSİ kaldı. Zannediyorum, yakında bu iki kurumu da herhâlde kapatacaklar veya kapatırlar çünkü görünen köy kılavuz istemez, büyükşehir belediye başkanına tanınan yetkilerle her şeyi kendilerinin yapacağını ifade ediyorlar. O bakımdan, ben de eski bir Toprak Sucu, Köy Hizmetleri mensubu olarak Karayollarımıza sahip çıkmanızı istiyorum ve başarılar diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Demiröz.

Sayın Çam, buyurunuz.

MUSA ÇAM (İzmir) - Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarının çok değerli yöneticileri, basın emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 2013 yılı bütçesini görüşmekteyiz. Öncelikle, bütçenin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, konuşmama sizi tebrik ederek başlamak istiyorum. Siz on yıl dediniz, arada istifalarla, gidip gelmelerle birlikte seçim dönemlerinde, toplam dokuz yılı aşan görev süresi ile en uzun görev yapan Ulaştırma Bakanı oldunuz. Kırılması zor bir rekora imza atmış görünüyorsunuz. Bundan sonraki siyasi yaşamınızda da başarılar diliyorum.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Yani nice yıllara!

MUSA ÇAM (İzmir) – Bundan sonraki siyasi yaşamınızda başarılar diledim ama İzmir'e gelirlerse tabii ki çok çetin bir mücadele olacağını da bilmenizi istiyorum yani bizim için olmayacak tabii, bizim için olmayacak.

Bu önemli bir konu, insan üzerine düşününce şaşıyor, özellikle de dünyada yaşanan gelişmeler göz önüne alınınca. Biliyorsunuz geçtiğimiz günlerde üzücü bir olay yaşandı, Mısır'da bir trenle öğrenci servisinin çarpışması sonucunda 47'si çocuk 49 kişi hayatını kaybetti. Kazanın ardından da önce Mısır Demiryolları Başkanı, daha sonra da Mısır Ulaştırma Bakanı istifa etmiştir. Kazanın nedeni ise bir demiryolu sinyal operatörünün uyuyakalmasıdır. Anlaşılan o ki her şeye rağmen Mısır bizden daha demokratik bir ülkedir çünkü bizim ülkemizde yaşanan örneklerle baktığımızda süreç bambaşka işlemiştir.

Hatırlayınız, 22 Temmuz 2004 günü Sakarya'nın Pamukova ilçesinde meydana gelen tren kazasının ardından neler olmuştu. Biliyoruz ki Ankara-İstanbul arasında hızlandırılmış tren seferini yapan tren aşırı hızdan dolayı raydan çıkmış, 41 yurttaşımızın ölümüne sebep olmuştu. Yolcu sayısı olarak en yoğun hat olan Ankara-İstanbul tren hattı arasında, hızlı tren uygulamasına, yetersiz altyapıya rağmen aceleyle yapılan geçiş yüzünden meydana gelen kazadan sonra Sayın Bakan istifayı düşünmediği gibi bu ölümlerin sorumluluğunu iki makinistin üzerine yıkmakta hiçbir beis görmemiştir. Üstelik cumhuriyet savcılığının Devlet Demiryolları Genel Müdürü hakkında soruşturma açılması talebi de Hükûmetiniz tarafından reddedilmiştir.

Bu da yetmemiş, geçtiğimiz şubat ayında tren kazası sonrasında Pamukova Cumhuriyet Savcılığı tarafından açılan kamu davasının zaman aşımına uğradığı belirtilerek ortadan kaldırılmasına karar verilmiştir. Tüm bu sürece baktığımızda takdiri kamuoyuna bırakmaktan başka bir çare görmemektedir.

Bütün bunların üstüne Devlet Demiryolları yönetiminin yeterli çalışma yapmadan ve yapılan uyarıları da dikkate almadan başlattığı "hızlandırılmış tren" çalışması sonucu tren faciası meydana gelirken güvenilir olan demir yollarımızda kazalar kanıksanır hâle gelmiştir. Hükûmet, hızlandırılmış trenleri siyasi bir şov aracına dönüştürmeye niyetlenince Pamukova ve Tavşancıl'daki kazalarda onlarca yurttaşımız ve demir yolu çalışanı hayatını kaybetmiştir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 25

Değerli milletvekilleri, AKP Hükümetinin icadı "hızlandırılmış tren" faciasının ardından hayata geçirilen Yüksek Hızlı Tren Projesi'ne dair kısa bir değerlendirmede bulunmak isterim. Yüksek Hızlı Tren Projesi, Türkiye için geç kalmış bir çağdaşlık projesidir. Cumhuriyetin kuruluşundan itibaren Türkiye'de demir yollarının geliştirilmesi bir hedef olarak konmuş fakat daha sonraki iktidarlar döneminde demir yollarını bir komünist işi olarak kabul etmiş ve Türkiye'de önceliği kara yollarına vermeyi tercih etmişlerdir. Bunun doğal sonucu, Türkiye'nin kendi üretmediği otomotiv endüstrisi ve onun yan sanayisi ile sahibi olmadığı petrol ürünleri açısından dışa bağımlılıktır.

1995 yılında Dünya Bankası tarafından Amerikan Danışmanlık firması Booz Allen Hamilton'a "Yeniden yapılandırma Raporu" hazırlanmıştır. 2004 yılı Eylül ayının başlarında yine Dünya Bankası hibesiyle finanse edilecek iş gücünün dizaynı ve sosyal yapının hazırlanmasına yönelik müşavirlik çalışmalarının yapma işi Kanadalı CANAC firmasına ihale ile verilmiştir. Gerek Booz Allen Hamilton gerek CANAC gerekse EUROMED tarafından yapılan çalışmalar ve bu çalışmalar sonunda ortaya çıkan raporlar hep aynı yönü işaret etmektedir. Milyon dolarlar harcanarak farklı kurumlar tarafından yapılan bu çalışmalar nihayetinde gelip Devlet Demiryollarının tasfiye edilmesini işaret etmektedir. Bu şirketler tarafından hazırlanan raporların hepsinde; Devlet Demiryollarının kâr amaçlı ticari bir kuruma dönüştürülmesi, dolayısıyla kamu hizmeti yapan bir kurum olmaktan çıkarılması, Devlet Demiryollarının hem dikey olarak altyapı ve işletmeciliğinin birbirinden ayrılması hem de yatay olarak faaliyet alanlarının bölünmesi, çalışan sayısını indirmesi ve asli olmayan faaliyetlerin bitirilmesi istenmiştir.

Şimdi, Hükümetin elinde, talan ve tasfiyeyi yasal hâle getirmeyi hedefleyen bir kanun tasarısı vardır ve önümüzdeki günlerde de herhâlde Meclis gündemine getirilecektir.

Bu sonuçlar göstermektedir ki bu şekilde yapılan yeniden yapılanma çalışmaları, Devlet Demiryollarını, demir yolu işletmeciliğini olumlu bir noktaya taşımanın aksine başıboşluğa, kayırmacılığa, kötü kamu yönetimine, seyrüsefer emniyetini tehlikeye düşüren uygulamalara, iş güvenliğini ve güvencesini azaltmaya yönelik bir işlev üstlenmiştir. 2002 yılından bu yana "yatırım" ve "önemseme" kelimelerinin altından, gayrimenkulleri satma, yolcu trenlerini seferden kaldırma ve işletmecilik güvenliğini yok etmekten başka hiçbir şey çıkmadı. İçinde bulunduğumuz bugün, demir yollarının birçok bölgesinde yolcu trenleri başka bahanelerle çalıştırılmıyor. Defalarca Danıştay kararı çıkmasına rağmen, yargı kararları baypas edilerek gayrimenkuller, bu iktidarla birlikte türeyen bir mezat firması aracılığıyla satıldı, satılıyor.

Genel Müdürlük bürokratları, demir yolu arazilerinde gökdelenler dikilmesini ana vazifesi olarak gördüğü için; koruma kurullarının kapılarını aşındırmaktan, yandaş belediyelerle plan tadilatları yaparak demir yolu arazilerini talan ettirmeye çalışmaktan ne yazık ki vazgeçmiyor.

Başbakan Erdoğan'ın geçtiğimiz günlerde Atatürk dönemindeki demir yolu hareketini küçümseyen bir söylemi oldu: "Kim ülkeyi demir ağlarla ördü herkes görsün" anlamında. Oysa demir yolları atılımı Atatürk'ten sonra 2'nci Dünya Savaşı sırasında yavaşlamış, 1950 sonrasında ise tümüyle ihmale uğramıştır. Bu arada kimi yöneticiler demir yollarını iyice gözden düşürme planı peşinde olmuşlardır. Son yıllarda demir yolları yeniden gündemde. Atatürk'ten yetmiş küsur yıl sonra bugünkü iktidarın "Atatürk'ün demir yolları vizyonu"na dönmesi de sevindiricidir.

Sayın Başbakanın küçümseyen sözlerine karşı Mustafa Kemal Atatürk, 1 Mart 1923'te şunu söylüyor: "Efendiler, ulaştırma araçları arasında en önemli olanı demir yollarıdır. Her memleketin hayat damarları olan demir yollarını geliştirerek Anadolu'ya da yaymak üzere bir kanun tasarısı yüce Meclisinize sunulmuştur." demektedir.

Yine, 1929'da: "Geçen bir yıl içinde, yurttan yeniden 445 kilometre demir yolu döşenmiştir. Bir yıla kadar da yeniden 500 kilometre döşetilmesi kararlaştırılmıştır. Erzurum hattına ait teknik ön çalışma işleri hızla devam etmektedir. Mersin-Adana demir yolu, Devlet Demiryolları işletmesi kapsamına alınmıştır."

"Sivas'tan doğuya doğru olan hat da Divriği'ye ulaşmıştır. Bu kol, önümüzdeki yıl Erzincan'a varmış bulunacaktır. –Sayın Bakanın memleketi- Diyarbakır'dan doğuya uzanacak hattın da inşasına başlanmıştır."

1 Kasım 1938: "Geçen yıl Divriği'ye ulaştığını gördüğümüz demir yolunun, bu yıl Erzincan'a vardığını ve önümüzdeki yıl içinde de Erzurum'a kadar uzanacağını kıvançla müjdelirim." diyor.

Atatürk'ün bir davaya olan inancını sistemli olarak nasıl ısrarla izlediğini, her yıl halka nasıl hesap verdiğini, Türkiye Büyük Millet Meclisine olan saygısını, kısaca, başarısının sırrını ve nasıl büyük adam olunacağını ipuçlarını veriyor.

Sayın Bakan, geçtiğimiz yılın ekim ayı içerisinde İstanbul'da düzenlenen Avrupa Kamu İşletmeleri Birliği Genel Kurulu esnasında ve sonrasında yaptığınız açıklama ile AKP Hükümetinin ve Bakanlığınızın PTT'ye dair niyetlerini "Yapacağımız iş PTT'nin özelleştirilmesi değil, PTT'nin tekel hakkının kademeli olarak kaldırılmasıdır. İkincisi de PTT'nin KİT yapısının daha esnek hâle getirilmesidir." biçiminde ortaya koymuştunuz. Bu sözden de anlaşılacağı üzere PTT posta-lojistik-banka olarak bölünüp parça parça satılacak. PTT emekçileri iş güvencesiz ve sendikası taşeron firmalara ihale edilecek. PTT'nin her yıl elde ettiği 200-250 milyon TL kâr geliri yandaşlara aktarılacak ve vatandaşlara hizmet değil müşteriye parası kadar hizmete dönüştürülecektir.

Ulaştırma Bakanımız ve PTT yönetimi, her fırsatta PTT'nin zarar eden bir kuruluş olmaktan çıktığını ve kâr ettiğini, PTT'yi dünya avarında bir kurum hâline getirdiklerini ifade ediyor. Kamu hizmetlerine kâr-zarar mantığıyla

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 26

yaklaşanlar, bu hizmeti üreten kamu emekçilerinin çalışma koşullarıyla zerre kadar ilgilenmiyor, PTT emekçilerinin sorunlarına, gözlerini kapatıyor, taleplerine kulaklarını tıkıyorlar.

Yıllardır iş yükü altında ezilen PTT emekçilerinin sorunlarının çözümü için yeterli personel almayan yönetim, hiçbir hazırlık ve planlama yapmadan otoyol ve köprülerde kullanılacak olan Hızlı Geçiş Sistemi (HGS) kartlarının satışını da PTT emekçilerine yüklemişlerdir. Yıllarca ifade ettiğimiz gibi, PTT emekçilerinden gasbedilen Kefalet Sandığı'ndaki paralarla cıdalanan iş yerlerinin içerisinde tam bir emek sömürüsü yaşanmaktadır. Sayısı 146'yı bulan firmayla yapılan anlaşmaların sonucunda artan iş hacmine rağmen gerekli istihdam yapılmamasından dolayı çalışanlar hem fiziki hem de psikolojik sorunlar yaşıyor. PTT iş yerlerinde bankoda çalışan bir memur herhangi bir bankanın çalışanının 3-4 katı fazla işlem yapmaktadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çam, lütfen tamamlayınız, ilave süre veriyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) - Bu sayı bazı hizmetlerini taşıyan firmalara devrederek hem ciddi miktarda kaynak transferi yapmakta hem de kölelik koşullarında ve hiçbir sosyal hakka sahip olmayan taşeronlaştırmayı bizzat uygulamaktadır.

Tüm bunların yanı sıra, acaba "Birinci Lig" olarak isimlendirilen futbol organizasyonuna sponsor olan PTT, bu sponsorluk karşılığında medyada 45 milyon TL olarak ifade edilen parayı ödemiş midir? Bu sponsorluk PTT'ye ne kazandıracaktır? Amaç reklam ise bu ülkede PTT'yi tanımayan yurttaşımız mı vardır? Yoksa amaç, Futbol Federasyonu ile yayın anlaşmasını yapan TRT'nin ödediği paranın bir kısmının PTT'ye ödettirilmesi midir?

Yıllardır iş yükü altında çalıştırılan PTT çalışanlarına 1 lira bile vermemek için hiçbir gerçekliği olmamasına rağmen türlü yasal gerekçelerin arkasına sığınan PTT yönetiminin sponsorluk yoluyla kaynaklarının çarçur edilmesini kabul edilemez ve ciddiyetten uzak olarak görüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSA ÇAM (İzmir) - Kamu kurumlarını küçülten AKP politikalarından nasibini alan kurumlardan birisi de Karayolları Genel Müdürlüğüdür. Çeşitli gerekçelerle otoyollardaki personel sayısı azaltılmış, çalışanlar atıl duruma düşürülmüştür. Karayolları Genel Müdürlüğü personeli tarafından kolaylıkla yapılabilecek HGS işlemleri, personelin atıl duruma getirilmesine sebep olan politikalar yüzünden, zaten iş yükü altında ezilen PTT çalışanının sırtına yüklenmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre, yılın sekiz aylık bölümünde köprü ve otoyollarından geçen araç sayısı 239 milyon 453 bin 984 olduğu belirtilirken PTT yönetiminin hiçbir planlamaya dayanmadan başladığı HGS uygulamasıyla çalışanları ne kadar zor duruma düşürdüğü görülmektedir.

Bu arada, uygulamayla birlikte sorunlar başlamıştır. Gerekli teknik altyapı hazırlanmadığı için, sistemde meydana gelen arızalar nedeniyle HGS hizmetlerinden yararlanmak isteyenler de mağdur olma başlamıştır. Her fırsatta ekran karşısına geçerek, küçük işleri bile çok büyük bir iş başarmış edasıyla satarak, şov yapmayı gelenek hâline getiren Sayın Bakanımızın, birazcık daha çalışanlarının sorunlarıyla ilgilenmesi gerektiğini hatırlatmak isterim.

PTT yönetimi hiçbir yeni işe hayır dememekte ve yapacağı her işlemde alacağı yüzdelik paya...

BAŞKAN – Sayın Çam, lütfen tamamlar mısınız?

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan, Sayın Bakanımız iki saat konuştu. Biz de bir on beş dakika konuşalım.

PTT'nin HGS uygulamasını yapmaya girişirken hangi planlamayı yaptığını kamuoyuyla paylaşmanızı bekliyoruz. PTT bu iş için herhangi bir yeni istihdama gitmiş midir? Çalışanlarının otoyol gişelerine ulaşabilmesi ve evlerine dönebilmeleri için hangi önlemleri almıştır? Çalışanlarının işyerindeki ihtiyaçlarını karşılamak için hangi önlemi almıştır?

Sayın Bakan, bir AKP milletvekilinin korsan taksiciliği önlemeyle ilgili kanun teklifinin içerisine bir madde eklenerek hava iş kolu grev yasağı kapsamı içerisine alınmıştır; Cumhurbaşkanımız da bu yasayı hiç beklemeden onaylamıştır. Uluslararası alanda gördüğümüz baskılar sonucunda çok şükür ki yeni Sendikalar ve Toplu İş Sözleşme Yasası ile hava iş kolundaki grev yasağı ortadan kaldırılmıştır. Ancak, bu grev yasağına karşı haklı ve meşru olarak direnen sendika üyelerinden 305 emekçi kardeşimiz, acımasızca ve insafsızca işten atılmıştır. Sayın Bakan, işten atılan 305 kişinin ve ailelerinin ve küçük çocuklarının vebali ve sorumluluğu sizin omuzlarınızdadır. Sayın Bakan, merak ediyorum, işten atılan 305 çalışanın işe iadesi için bir girişiminiz olacak mıdır?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan, üç dakika daha hakkım var mıdır?

BAŞKAN – On beş dakikayı dolduruyorsunuz şu anda. Lütfen tamamlarsanız.

MUSA ÇAM (İzmir) – İki dakikada, evet. İzmir ile ilgili Konak'la ilgili...

Değerli arkadaşlar, kent merkezlerinin ulaşım sorununu çözmek için öncelikle kara yolu ve özel otomobil odaklı çözümlerden uzak durulması gerekiyor. Çağdaş planlama yaklaşımları kent merkezlerinde özel otomobil kullanımını en aza indirmeyi hedeflemektedir. Ulaştırma Bakanlığının Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi'nde bu yönde pek çok karar bulunmaktadır. Ancak, Ulaştırma Bakanlığı kendi ilkelerine ve çağdaş ulaşım yaklaşımına aykırı hareket etmektedir. Ulaşım ana planı hazırlanmış olan İzmir'de, ulaşım ana planının toplu taşıma sistemleri ve raylı sistemlere önem verdiği

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 27

görülmektedir. Kent merkezine ulaşım ve trafik sorunlarını çözmek için en uygun yöntem, toplu taşıma sistemlerine ağırlık vermektir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı.)

Bitiriyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Buyurun.

MUSA ÇAM (İzmir) – Hâlihazırda Sahil Yolu Tramvayı Projesi bulunmakta olup Konak Tüneli'nden daha etkili olacağı açıktır. Sahil Tramvayı Projesi ile hem ekonomik olarak kamulaştırma yapma ihtiyacı bulunmamaktadır hem de otobüs ve otomobil kullanımı azaltılarak trafik sıkışıklığı ve emisyon sorunu düşürülecektir. Üstelik, otomobile kıyasla kullanıcı mahiyeti azalacak, kamu ve özel şahıs kaynakları verimli kullanılmış olacaktır. İzmir halkı, kente yapılan büyük, küçük her türlü projeden haberdar olmak ve bunu tartışmak, değerlendirmek, incelemek ve görüş vermek hakkına şüphesiz ki sahiptir. Bu, Konak Tüneli gibi yüksek maliyetli ve kentlin geleceğini ilgilendiren projeler için daha yaşamsaldır. Konak Tüneli Projesi'nde ise bırakın tartışıp görüş vermeyi, İzmirli konudan haberdar bile edilmemiştir. Konak Tüneli Projesi genel seçimler öncesinde bir seçim vaadi olarak gelmiş, Tünel'in ilk proje güzergâhı Konak'tan Mürselpaşa Caddesi'ne doğru uzanmaktadır. Ancak, hiçbir somutluğu olmayan bu düşünce aşamasındaki proje, maliyeti gerekçe gösterilerek aniden değiştirilmiştir. Bu rapora konu olan projenin ise Bahribaba Parkı'ndan...

BAŞKAN – Toparlar mısınız?

MUSA ÇAM (İzmir) – İki paragraf, evet.

Yeşildere Caddesi'ne uzanacağı söylenmektedir.

Tünel kararı, İzmir'in yürürlükteki nazım imar planlarında ve 2009 yılındaki hazırlanıp onanan ulaşım ana planında bulunmamaktadır. Tünelin geçtiği güzergâh, Kadifekale heyelan bölgesi yakınlarındadır. Birinci derecede deprem bölgesi olan İzmir'de, bu türden projenin mutlaka zemin etüdü yapılarak projelendirilmesi gereklidir. Basına yansıdığı kadarıyla, projenin uygulanmaya başlamasıyla zemin sondajlarının birlikte yapılacağı söylenmektedir. Sadece sondaj yeterli olmamakla birlikte, etütler arasında önemli bulgu çıkırsa Tünel Projesi yarım kalabilir.

Son cümlem, Tünel güzergâhının başladığı bölge, üçüncü derecede arkeolojik bir sit alanıdır. Koruma Bölge Kurulu görüşü alınması zorunludur. Bildiğimiz kadarıyla bu yönde bir girişimin henüz bulunduğunu bilmiyorum. Tünel güzergâhı, İzmir tarihî kent merkezi yayılma alanını kapsamaktadır. 8500 yıllık tarihi olan İzmir'de, güzergâh üzerinde arkeolojik açıdan evrensel değeri bulunan bir site bulunması hâlinde ne yapılacağını merak etmekteyim diyorum. 2013 yılının bütçesinin hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Akçay, buyurun lütfen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, Ulaştırma Bakanlığının değerli mensupları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben, öncelikle kara yoluyla başlamak istiyorum ve bu duble yol yapımıyla ilgili olarak Sayın Bakandan öğrenmek istediğim bir husus var. Bu yapılan yolların neredeyse büyük çoğunluğu, tamamına yakını aslında yol genişletme çalışmaları. Hâl böyleyken yolun mevcut asfaltının, yani pek çok yerde kırdırılarak yeniden yapılması teknik bir zorunluluk mudur? Pek çok yerde, düzgün zeminde sağlam asfalt olmasına rağmen bu yerlerin sökülmesinin sebebi nedir? Yine, yolu yapıp bitiriyorsunuz, asfaltı da yapıyorsunuz ancak bir sonraki geçişimizde bir bakıyoruz ki bu yol kırılmış ve bazı yolların da çok kalitesiz yapıldığına maalesef bizzat tanık oluyoruz. Zamanımız elverdiği ölçüde ben Soma-Savaştepe yolunun örneğini de vereceğim. Öte yandan bazı yollar var ki hiç bitirilemiyor. Manisa'da Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolu, on sekiz yıllık bir proje, projenin bitiş süresi sürekli uzatılıyor. Hakeza, Demirci-Salihli, Bornova-Turgutlu-Salihli yolları hâlâ bitmemiştir. Kula-Salihli yolu 2005'te başladı, 2009'da tamamlanması öngörülüyordu ancak sürekli uzatılıyor. Yani, bir mukayese yaptığımızda, öngördüğünüz süre içerisinde yolun ancak yarısı yapılabilir.

Kara yoluna ait bir diğer husus da devletin bu yollardan elde ettiği gelirlerdir. Kara yolu ağının 2011 yılı itibariyle bütçeye katkısı yaklaşık 38 milyar Türk lirasıdır. Bunları başlıklar hâlinde sayacak olursak: Motorlu taşıtlara ilişkin ÖTV 8 milyar 567 milyon, tüketilen yakıttan ÖTV 16 milyar, KDV 6 milyar, motorlu taşıtlar vergisi 6 milyar, otoyol ve köprülerden elde edilen gelir 732 milyon, KDV 136 milyon. Buna rağmen 2011 yılı yatırım harcamalarınız 12 milyar ve deyim yerindeyse Ulaştırma Bakanlığı ve Hükümet tüccar devlet mantığıyla bir koyup üç almış. Bu yılın ilk on ayında Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılan denetimlerde de ayrıca 233 milyon liralık da ceza kesilmiş ilaveten. Deyim yerindeyse Karayolları bir "altın yumurtlayan tavuk" mesabesinde. Ancak, yıl sonundaki ek ödemenizle birlikte, 2012 yılı itibariyle, bu yıl yani 6 milyar 600 milyon Türk liraya inmiştir yatırımlar. Geçen senenin sonunda 12 milyar liraydı ve 2012 yılının başı itibariyle projelerinizde kalan işlerin tutarı 43 milyar lira idi.

Bir diğer husus da, beton yol konusudur bu. Ankara'dan Afyon istikâmetinde Afyon'da bir tabela görüyoruz "Türkiye'nin ilk ve tek beton yolunun rahatlığını yaşıyorsunuz." diye. Bu arada, 2004 yılında yapılmış öğrendiğimize göre ve 400, 500 metre uzunluğunda, sağlam ve güvenilir görünen bir yol. Beton yolun asfalt yola göre daha uzun ömürlü ve

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 28

daha çok ekonomik olduğu bilinmektedir. Yurt dışında da tercih edilen bir yöntemdir. Tüm Türkiye’de beton yolun toplam uzunluğu ne kadardır? Bu yolların ne kadarı kent içi ve şehirler arası yoldur? Beton yol çalışmalarının bugüne kadar yeterince değerlendirilmemesinin sebepleri nedir?

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; 18 Ağustos 2012 tarihinde, Sayın Başbakanın İstanbul’daki bir metro hattı açılışında 10’uncu Yıl Marşı’na atıfta bulunarak, “10’uncu Yıl Marşı’nda geçer, “demir ağlarla ördük falan”. Neyi ördün? Hiçbir şey örmüş falan değilsin. Ortada duranlar belliydi. Demir ağlarla şimdi Türkiye’yi biz örüyoruz.” talihsiz ifadesiyle âdeta baltayı taşa vurmuştur Hükûmet. Tarihi gerçekler maalesef sizleri tekzip etmektedir Sayın Bakan. Bu noktada, cumhuriyetin ilk yıllarıyla AKP’nin on yılı arasında nasıl bir karşılaştırma yapmamız lazım? 1923, 1933 veya 1943 ile 2002-2012 şartları mukayese bile edilemez. 1923-1938 arası her bakımdan yokluklar içinde bitik bir ülkenin, çökertilmiş bir ekonominin, kurulmaya başlayan bir devletin tohum atma, filizlenme, ayağa kalkma gayretleri dönemidir. Âdeta bir yekınme ve silkinme dönemidir. Çok kıt imkânlarla, namûsait şartlarda başarılan olağanüstü hamleleri, başarıları, güzellikleri görmemek için kör olmak da yetmiyor ayrıca maalesef kötü niyetli veya insafsız olmak gerekir. Siz on yıldır kendi kendinize övünüyorsunuz, zaman zaman bu takdir hislerimizi bizler de belirtiyoruz. Buna da Plan Bütçenin veya Meclisin tutanakları da tanıklıktır.

Bir de, bizi yaptıklarınızı görmemekle, genellikle muhalefeti yaptıklarınızı takdir etmemekle suçluyorsunuz ve bazı övünmelere de abartı katmanızı da zaman zaman anlayışla karşılıyoruz. İyi de siz, siz...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Ne abartı var?

ERKAN AKÇAY (Manisa) – ...sizden önce yapılanları görüyor musunuz? Gördünüz mü?

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Daha çoğunu...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ettiniz mi?

AHMET BAHA ÖGÜTKEN (İstanbul) – Daha fazlasını yapıyoruz.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Hayırla yâd ettiniz mi? Kötülemekten başka ne yaptınız? Bir tek örnek cümle gösterebilir misiniz? Siz, sizden önceki dönemleri kötülemekten, inkâr etmekten başka ne yaptınız, ne yaptınız?

BAŞKAN – Arkadaşlar size de söz vereceğim ben.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – 1923-1950 yılları arasındaki 3.764 kilometrelik demir yolunun 3.208 kilometresi 1940 yılına kadar tamamlanmıştır. 1923’ten 1938’e kadar 2.815 kilometre demir yolu döşenmiştir. AKP ile geçen on yılda ise döşenen rayların uzunluğu 1.085 kilometredir. Sivas Milletvekiliniz Mesude Nursuna Memecan’ın dedesi Nuri Demirağ da burada hayırla zikretmemiz, yâd etmemiz gereken bir isim. Kendisi, tek başına 1.500 kilometre demir yolu ağı yapımını gerçekleştirmiştir. Bu rakamları değerlendirirken, elbette, biraz önce kısmen bahsettiğim gibi, savaştan çıkmış Osmanlı devletinin borçlarının önemli bir kısmını yüklenmiş hükûmetlerden, bir devletten bahsediyoruz. Yani, bir taraftan demir yolu ağı inşa ediliyor, diğer taraftan dış borç ödeniyor. Siz de hem dış borcu artırmışsınız ve cumhuriyet döneminin ilk yıllarına, demir yolu ağına da ulaşamıyorsunuz. Cumhuriyetin ilk yıllarında, 1927’de Kayseri, 1930’da Sivas, 1931’de Malatya, 1933’te Niğde, 1934’te Diyarbakır, 1939’da Erzurum demir yolu ağına bağlanmıştır. Peki, siz, bu 1.085 kilometre ile nereleri demir yoluna bağladınız? Acaba, döneminizde kapanan istasyon sayısı nedir? Bugün, hâlâ, Mardin, Kahramanmaraş, Isparta, Van, Burdur, Kırklareli ve Denizli’de demir yolu ağı bulunmasına rağmen, yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır. Bu 1.085 kilometre ile kaç kilometrelik mesafeleri birbirine bağladınız? Aynı yöndeki çift hatları bu rakama çift olarak dâhil ettiğiniz iddiaları doğru mudur?

Yine, devri iktidarınızda yolcu taşımacılığı yapılmayan demir yolu ağı var mıdır? Hiç kullanılmayanlar var mıdır? Bugün 156 kilometrelik demir yolu ağıımız hiç kullanılmamaktadır. 1.581 kilometrelik kesimde ise yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır. Diğer bir ifadeyle, demir yollarının ana hat şebekesinin yaklaşık yüzde 20’sinde...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun, Sayın Akçay.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – ...yolcu taşımacılığı yapılmamaktadır. “Demir yolları devlet politikası hâline geliyor.” derken neyi kastediyorsunuz? Yine, bugün diğer ulaşım araçları içerisinde demir yolu yolcu taşımacılığının payı her geçen gün azalmaktadır. 1983’de yüzde 3,5 olan rakam, bugün itibarıyla yüzde 2’ler civarındadır. Oysa, Avrupa ülkelerinde çok, katbekat üzerindedir. Ayrıca, büyük illerimizdeki garların günlük sirkülasyon rakamları nedir? Ve demir yollarının gelir-gider tablolarına baktığımızda da sürekli zarar görülmektedir. Buna ilişkin yönetime, işletmeye ilişkin ne tür bir iyileştirme yaptınız bugüne kadar? Netice itibarıyla, demir yollarının iyi yönetildiğini ifade edemeyiz.

Sayın Başkan, müsaadenizle, şimdi, bu kara yoluyla bahsederken 14 Eylülde Manisa’nın Soma ilçesini ziyaretimizde Soma-Savaştepe yolunu da gördük, bu yolda incelemede bulunduk. Şu ana kadar gördüğüm en berbat yol çalışmalarından biriydi. O kadar kalitesiz ve berbat bir şekilde yapılmış ki bir hafta sonra, yol yapım çalışmasından bir hafta sonra gitmemize rağmen, asfaltta ayağımızı bastığımız yer çöküyor, âdeta çamura batmış gibi yolun ortasında. Ve bu konuyu... Yol yapmakla övünmek bir marifet ama yolu kaliteli, düzgün bir şekilde yapmak herhâlde daha bir marifet olsa gerekir.

Yine, Sayın Başkan, Sayın Bakan; bu Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolunda...

BAŞKAN – Buyurun, Sayın Akçay.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 29

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Tamamlıyorum Sayın Başkan.

Alaşehir ve Gediz çayları üzerinde elli yıllık iki köprü bulunmaktadır ve iki araç da yan yana geçememektedir bu köprülerden. Köprülerin taşıyıcı kirişlerinde ve köprü tabliyesinde deformasyon olduğu bildirilmiş Karayolları Bölge Müdürlüğü tarafından. Ancak, bu köprüler Salihli'ye bağlı Çavlu, Çapaklı, Emirhacılı, Karapınar, Karayahşi, Çökelek, Çayköy, Poyraz, Poyrazdamları, Kemer, Kemerdamları, Yağbasan, Gökçeköy, Karasavcı gibi pek çok köy ile Gölarmara, Gördes, Akhisar gibi ilçeleri ve Balıkesir bağlantısını, Salihli ve Balıkesir bağlantısını sağlayan önemli yollardan biridir ve vatandaşlarımızın ürettiği ürünlerinin ulaşımını sağladığı gibi, ticari, ekonomik, sağlık, eğitim ve...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Akçay, toparlarsanız lütfen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – ...sosyal yönlerden de büyük önem arz etmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğünün de Salihli Belediyesine gönderdiği bir yazıda bu köprülerin Kara yolları bakım açısından çıkarıldığı söylenmektedir ve buna ilişkin de defalarca soru önergesi vermemize rağmen maalesef cevap alabilmiş değiliz. Acaba, bu köprülerin yerine yeni köprüler yapılacak mı? Bu yola, bu köprülere nasıl bir çözüm bulunur? Bunların cevabını arıyoruz.

Hepinize saygılar sunuyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Akçay.

Sayın Aslan, buyurun.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Başkan, çok özür dileyerek.

BAŞKAN – Buyurun.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Bakanım, bu flaş bellekler dağıtılıyor ama bunlar güvenli midir? En çok bunu merak ediyor milletvekilleri arkadaşlarımız da, bizler de...

ULAŞTIRMA, HABERLEŞME VE DENİZCİLİK BAKANİ BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ne yönde efendim?

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Yani, bilgisayar virüs salgını var biliyorsunuz Sayın Bakanım. Sağlık Bakanlığı gibi... Bilgisayarla ilgili, acaba bu konuda bize Ulaştırma Bakanımız olarak bir garanti verir misiniz?

BAŞKAN – Efendim biz test ettik sıkıntı olmadı, siz de kullanabilirsiniz.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Öyle mi?

BAŞKAN – Evet.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bilgisayarınızdaki verileri alıyorlar haberiniz olsun.

BAŞKAN – Sayın Şahin, siz buyurun lütfen.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakanım ve çok değerli bürokratlar; Ulaştırma Bakanlığımızın 2013 bütçesinin hayırlı olmasını dileyerek sözlerime başlamak istiyorum.

Bundan on bir yıl önce AK PARTİ kurulduğunda ve bir yıl sonra 2002 seçimlerine girerken, o zaman Genel Başkanımız, 2002'den sonra da Başbakanımız, 15 bin kilometre duble yol diye bir hedef koymuştu. İnanın, bu hedefi, bir çok hedef koymuştu tabii, ama ulaşım ile ilgili olan bu hedefi koyduğunda, başta dönemin, o dönemin gazeteleri ve muhalefet partileri böyle bir şeyin olamayacağını, olmasının mümkün olmadığını ve ne kadar zor olduğunu dile getirmişlerdi hem Meclis kürsüsünden hem medya aracılığıyla.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hangi dönemden bahsediyorsunuz Sayın Şahin?

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – 2002 yılındaki...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – 2002 öncesi mi, 2002 sonrası mı?

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – 2002 öncesi bu, zaten, açıklanmıştı Sayın Başbakanımız tarafından ama o zaman Genel Başkanımızdı.

15 bin kilometre duble yol hedefiyle çıkmıştık yola ve 3 Kasımdan sonra, hükümet olduğumuzdan hemen sonra da... Bugün, Sayın Bakanım sizin Bakan oluşunuzun 10'uncu yılı. Ben, bu başarıyla dolu on yılınızı kutluyorum. Sizi, Türk milleti adına takdire şayan çalışmalarınızdan dolayı kutluyorum. Gerçi, bizim sizi övmemiz veya sizi takdir etmemiz, sizin yapacaklarınızın ve yaptıklarınızın yanında hiçbir şeydir ama o dönem Köy Hizmetlerinin sarı makineleri, sarı renkli makineleri...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Kapattılar onun için.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – ...Karayollarının turuncu renkli makineleri, Devlet Su İşlerinin yeşil renkli makineleri, dozerleri, greyderleri, vinçleri, ne kadar alet edevatı varsa depolardan çıkarıldı, siz öncülük ettiniz. Bunların hepsi, yol çalışmalarına başladılar. Hafızanızı biraz yoklayın arkadaşlar. Türkiye'nin her yerinde Sayın Başbakanımızın göstermiş olduğu hedefe ilerlemek için ve o hedefi gerçekleştirmek için Sayın Bakanımızın başkanlığında ve bürokratlarımızın da üstün gayretleriyle, o makineler var güçleriyle yol yapmak için yani duble yol yapmak için, tek merkezli giden yolu yanına bir tane daha yol yapmak için, gece gündüz çalışmaya başladılar. Ve o 2002'de hükümeti aldığımız dönemi, ekonomik yapıyı, siyasi yapıyı çok iyi biliyorsunuz. Bu yollar yapılırken çok iyi hatırlıyorum gazetelerde şöyle yazılmıştı: "Bu mümkün değil. -yapılan yollarda işte fotoğraflar çekilmiş, spesifik bazı yerlerde çukurlar oluşmuş- Bu çukurların fotoğrafları, alın, işte, size AK PARTİ'nin yaptığı yollar." diye. Ama azim elinden hiçbir şey kurtulmadığı için inanç ve kararlılıkla iktidarımız

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 30

duble yol yapma çalışmalarına elinden gelen gücü ve gayretiyle devam etti. Bugün, birinci hedef olan 15 bin kilometre duble yolu bitirdi ve Sayın Başbakanımız 2011 seçimlerinden önce ikinci 15 bin kilometre duble yol hedefini koydu. Şimdi, muhalefetteki arkadaşlarımız çok haklı. “Yani, daha önce hiçbir şey yapılmadı mı?” diyorlar. Ya, biz yapılmadı demiyoruz. Biz cumhuriyet öncesi de cumhuriyet sonrası da bizim iktidarımızın dönemine kadar olan yolları da zaten saygıyla anıyoruz. Ama biz şunu söylüyoruz. Biz çok kısa zamanda, on yılda çok işler yaptık. Keşke daha önce gelseymişiz de daha çok şeyler yapsaymışız diye söylüyoruz. Çünkü, millet de bunu zaten takdir ediyor. Takdir ettiğinin göstergesini de, en son seçimlerde yüzde 50 bize destek vererek zaten gösteriyor.

Sayın Bakanım, inanın, kim ne derse desin, takdir etmeseler de bu duble yolları ve yaptığımız otoyolları herkes kullanıyor.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Siz o zaman nerede çalışıyordunuz?

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Ve geçtiğimiz yollarda bakım, onarım ve iyileştirme çalışmaları yapıp bir bölümü kapatılıp, 5 kilometrelik bir tamir sürecinde dahi “Ya, ne zaman bitecek bu yol? Artık şu yolları açın.” diye serzenişte bulunuyor herkes. Yani, 5 kilometreye bile bir tamir tahammülümüz yok. Çünkü neden? İsteddiğimiz saatte ve planladığımız zaman diliminde iş noktalarımıza, varış noktalarımıza erişir ve ulaşır olduk. Yani, ulaştıran bir ulaşımımız var çok şükür. Kim sayesinde? Hükümetimiz sayesinde. Kim sayesinde? Sayın Bakanımız ve onun bürokratları sayesinde, yani Türk milletinin emeği karşılığında var. Yapanlardan Allah razı olsun.

Bizim geldiğimiz dönemde havaalanları vardı bir çok ilde, uçaklarımız vardı ama bu uçaklara binmek çok pahalıydı, lükstü. Ben, çok iyi hatırlıyorum yani uçağa binen adam ayrıcalıklı bir insandı ama yine yaptığınız halka inme politikasıyla, halkın her şeyi kullanma politikasıyla, artık uçağa binmeyen vatandaşımız sanırım kalmadı. Yani uçak kullanmayan, uçağa inip binmeyen, uçakla yolculuk yapmayan insanımız kalmadı. Havaalanlarının bir çoğu aktif olarak kullanılıyor, kullanılmaya devam ediliyor ve az önce Sayın Bakanımızın sunumunda izlediniz, yenileri de yapılıyor. Çünkü neden? Ekonomik olarak büyüyoruz, toplumsal olarak kalkınıyoruz. Bu kalkınmaya paralel olarak da ihtiyaçlarımız artıyor ve bu ihtiyaçları karşılamak için Hükümetimiz yine var gücüyle çalışıyor.

Tren... Ben Musa Bey’in bir sözüne çok katılıyorum. Bir dönem komünizmin göstergesi gibi algılanıyordu ülkede. Belki televizyondaki yayınlar da böyle gösteriyordu. Ama AK PARTİ Hükümeti, modern ulaşım çağının gereklerinden, demir yolunun gerekliliğine inanarak bu konuda da büyük Atatürk’ten sonra -yine şükranla yâd ediyoruz, Allah kendisinden razı olsun- çok büyük yatırımlar yapmıştır. Nedense, rahmete kavuştuktan sonra bu yatırımlar durmuş ama AK PARTİ Hükümetiyle tekrar hızlanmış, hız almıştır. Demek ki gösterilen hedeflerde biz ilerliyoruz. Gösteriler muasır medeniyetler seviyesine ülkemizi ve insanımızı biz kavuşturacağız, Allah izin verirse.

Sayın Bakanım, tabii, ikinci 15 bin kilometre hedefine de 2023’e kadar ulaşacağımıza vatandaşımız en samimi duygularla inanıyor. Çünkü neden? Sizin ağzınızdan söz almak çok zor ama biliyoruz ki dediğiniz zaman da yapıyorsunuz, işleme ve eyleme geçiriyorsunuz. Bu konuda da sizi hakikaten vatandaşlarımız takdir ediyorlar. Bu ikinci 15 bin kilometre duble yolla da hem ulaştıran ulaşımın hem gelişen, büyüyen ticaretin, kültürün ve turizmin ülkemize neler katacağını hep beraber ömrümüz varsa, yaşadıkça göreceğiz. Tabii, siz, bu bütün çalışmaları yaparken, biz, burada, sizi bazen çok küçük meselelerle de yorabiliyoruz Sayın Bakanım. Nasıl yoruyoruz? İşte, “Yenişehir Havaalanı’nda uçak seferleri niye olmuyor?” diye; bu konuda da özür diliyorum Sayın Bakanım.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Yenişehir’de havaalanı var mı ki Hüseyin? Sen böyle anlatırsan yapmaz ki Sayın Bakan!

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Biz de sizi biliyoruz ki, bu konuda elinizden gelen gayreti gösteriyorsunuz, elinizden gelen çabayı gösteriyorsunuz. Çünkü, Bursa ile Ankara arasında hızlı treni yaparken, istasyonun birini de Yenişehir Havaalanı’na konuşturarak, Yenişehir Havaalanı’na en kısa mesafede ulaşılarak, hem yurt içine hem yurt dışına bağlanması için birtakım projeleriniz olduğunu biliyoruz; mutlaka bahsedeceksiniz.

Bazı köylerde yollarımızın altından mı, üstünden mi geçmesi gerektiği konusunda sizi bazen yoruyoruz, özür diliyoruz Sayın Bakanım. Çünkü, biz biliyoruz ki Türk mühendisi akıllıdır, Türk mühendisi çok iyi hesap yapar. Karayollarının mühendisleri de çok iyi hesap yaparlar ve 1.600 metrelik yolu, kot farkını da gözeterek 800 metreye indirmekle ilgili çalışmalar yaparlar. Hakikaten takdire şayan çalışmaları var. Bu konuda da hakikaten sizin zamanınızı aldığımız için özür diliyoruz. Çünkü, kaynakları en iyi şekilde kullanmak, kaynakları en tasarruflu şekilde kullanmak, insanımızı bir an önce gitmek istediği yere ulaştırmak, bizim temel hedefimizdir. Bakınız...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Özür dilemenin gereği var mı? Bütçe görüşmesi yapıyoruz Sayın Vekilim bu ifadeleri kullanmayın.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Doğrudur. Ben kendi adıma, ben kendi adıma özür diliyorum. Ben, kendi adıma özür diliyorum, ben yapılanları da söylüyorum, yapılacak olanları da söylüyorum. Dolayısıyla, siz de görüşlerinizi zaten serdettiniz. Sayın Bakanım sizin dediklerinizden de gerekli notları aldı. “Âyinesi iştir kişinin, lafa bakılmaz”, biz de çok güzel bir söz var.

Şimdi, tabii, biz, burada, bunları anlatırken Sayın Bakanım, siz ülkemizi uluslararası boyutta da hakikaten farklı noktalara taşıyacak Üçüncü Boğaz Köprüsü’nün planlamasını ve ihalesini yapıyorsunuz. Üçüncü havaalanını İstanbul’a

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 31

yaparak, uluslararası koridor olan Türkiye'yi, Avrupa, Asya ve Orta Doğu'ya nasıl bağlanması gerektiğini ve bu koridorda, bu bağlantı noktasını kullanan insanların daha da artması için ve Türkiye'nin tanıtımına da katkı koyması için elinizden gelen gayreti gösteriyorsunuz. Bunu da takdirle hem yâd ediyoruz hem anıyoruz. Türk Hava Yollarının, bütün kademeleriyle dünyanın sayılı hava yollarından olması için elinizden gelen gayreti gösteriyorsunuz bütün kadrolarınızla. Çünkü, bundan on yıl önce belli noktalara uçan Türk Hava Yolları, bugün dünyanın en uzak noktalarına, birçok, 150'yi aşkın noktaya ve 150'yi aşkın gelişmiş son teknoloji uçaklarıyla uçuyor. Sanırım şu anda, on yılda uçak sayısı, hafızam beni yanıltmıyorsa 2 katına yaklaştı. Hem gelişen teknolojiyle hem de ihtiyaç duyulan büyük gövdeli uçaklarıyla.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Demek Ulaştırma Bakanlığının sunuşunu seyretmedin.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şahin, toparlar mısınız lütfen sözlerinizi.

Buyurun.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Ülkemizin de her yerini

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şahin, toparlar mısınız lütfen sözlerinizi.

Buyurun.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Ülkemizin de her yerini İnternet'e kavuşturuyorsunuz. Veri aktarımını her yere, okullara, köylere kadar götürmek için kadronuzla birlikte elinizden gelen gayreti sarf ediyorsunuz.

Sayın Bakanım, Türk milleti, size, seçimlerde yaptığınız çalışmalardan dolayı partimiz vasıtasıyla teşekkür ettiği gibi biz de teşekkür ediyoruz. Ama izin verirseniz ben de bölgemizde yapılan çalışmalardan size biraz bahsetmek istiyorum.

Bursa'da, seçim bölgemiz olan Bursa'da, özellikle Ankara'ya bizi bağlayan yolu çok hızlı bir şekilde bitirdiniz, çok kaliteli bir yoldan gidiyoruz. Mezitler bölgesinde çok küçük bir çalışma alanı kaldı. Buradaki coğrafi şartların zorluğundan dolayı da çalışma ağır gidiyor ama bunun da Türk mühendisi üstesinden gelecektir, buna inanıyoruz.

Çevre otoyolu var Bursa'nın. Bizden önceki dönemlerde temeli atılmıştı, uzun dönem beklemişti. Hükümetimiz döneminde bu 40 kilometrelik çevre yolu bitirildi. Şimdi, İstanbul-Gebze-Orhangazi-İzmir aksına bağlanarak bu çevre yolu daha kullanılabilir bir hâle gelecek. Tabii, bizim burada bir talebimiz daha var: Yenişehir noktasında biten bu otoyolun "Anadolu otoyolu" şeklinde Ankara ve Akdeniz'e bizi bağlamasını arzu ediyoruz. Bu konuda da çalışmalarınızın olduğunu biliyoruz ama bunun da hızlanmasını talep ediyoruz.

Sayın Bakanım, bizim dağ ilçelerimiz var, bu ilçelerin yollarının genişletilmesini yaptınız. Şu anda biliyoruz ki "BSK" yani sizin "bitümlü satıl kaplama" dediğiniz şekilde de geliştirilmesini yapıyorsunuz.

İnegöl-Oylat turizm yolu -az önce bir köy yolundan bahsederken değinmiştim- 9 kilometrelik bir yol. Sadece bir turizm noktasına giden bir yolu, virajlı olan yolu daha da düzelterek -ki 3 kilometresini bitirdiniz, Bölge Müdürümüze ve ekibine teşekkür ediyorum, devamını da sanırım önümüzdeki yıl programda devam edecek- bitireceksiniz, çok güzel bir yol olacak. Buraya, sıcak sulardan şifa bulmak isteyen insanlar hem hızlı hem nitelikli bir şekilde ulaşmış olacaklar.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şahin, lütfen...

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Bitiriyorum Sayın Başkanım.

Yine İnegöl-Ankara yolu üzerinde, Bursa-Ankara yolu üzerinde köprülÜ kavşak inşaatlarına başladınız, ihaleleri yapıldı. Bu konuda da yine teşekkür ediyoruz.

Yalnız bizim bir istihdamımız var Sayın Bakanım: Bilecik-Yenişehir yolu duble yol olarak planlandı, çalışması biraz ağır gidiyor. Bir de Yenişehir çevre yolu var. Orada da kamulaştırmayla ilgili birtakım problemler var. Bu konunun çözümüyle de ilgili sizden destek istiyoruz.

Eksik olmayınız, kültür ve medeniyet şehri tarihî İznik'e ulaşımı çok kolay sağlayacak olan yolların genişletilmesi ve yenileştirilmesi çalışması başladı. Başlayan yol zaten mutlaka bitiyor.

Bir de 17 kilometrelik İnegöl-Yenişehir arasındaki yolu eğer ihale programına da alırsanız, bu bölgede yaşayan insanların hem hızlı trene hem hava alanına ulaşımına, hızlı ulaşımına katkı sağlamış olursunuz.

Sayın Bakanım, sürem doldu. Ben yaptığınız çalışmalara ve bundan sonra yapacağınız çalışmalara müteşekkirdiğimizi ifade ediyor, 2013 yılı bütçesinin hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Şahin.

Sayın Çelebi, buyurun lütfen.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar ve değerli basın mensupları; biraz önce bir konuşmacı, milletvekili arkadaş özellikle söyledi: AK PARTİ'nin bu hizmetlerinin biraz abartıldığını veya diğerlerinin inkâr edildiğini söyledi de... AK PARTİ bir kere, bu anlamda, kesinlikle ne bir inkâr yapmıştır ama tabii ki kendi hükümetleri döneminde yapılan icraatları, bunu da bağıra bağıra söyler, kendi icraatlarını da her tarafta söyler çünkü söylediği icraatın da neticesi yüzde 50'dir. Dolayısıyla, hani bu anlamda bizim gururlanmamız gayet normal.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 32

Ben, bu vesileyle, Sayın Bakanımın özellikle ülkemize ve bölgemize yapmış olduğu ve yaptırdığı bütün yatırımlar için kendilerine müteşekkirim, burada teşekkürlerimi de kendilerine arz ediyorum.

Yine, hafta sonu Ağrı'da Sayın Bakanımın, biz zatalilerinin kulaklarını çok çınlattık. Dolayısıyla, İran Birinci Cumhurbaşkanı Birinci Yardımcısı Sayın Ali Saidlu Ağrı'ya teşrif etmişlerdi. Yine bizim Sayın Bakanımız Cevdet Yılmaz Bey ve bölge milletvekillerimiz, İran'ın bölge milletvekilleri, İran'ın sınır valileri ve bizim Doğu Anadolu Bölgesi'nin sınır valileri Ağrı'ya gelmişlerdi. Orada da biz hem misafirlerimizi ağırladık, tabii hem de bölge sorunlarına ilişkin ve Ağrı merkezde, sınır ticareti kapsamında neler geliştirilebilir; bu anlamda hem teknik heyette müzakereler yapıldı, akabinde de bir imzalama durumları oldu.

Burada, tabii, öne çıkan üç dört konu vardı, onları da paylaşmak istiyorum. Özellikle enerji, kültür ve eğitim, gümrükler ve ulaştırma, sanayi alanlarının oluşturulmasına ilişkin bir görüş birliği, detaylı bir görüşme oldu. Tabii, burada öne çıkan en önemli hususlardan bir tanesi, özellikle bizim Doğu Anadolu Bölgesi'nde, İran'la komşu olmamız hasebiyle, İran'la bizim aramızda hem ithalat hem ihracattan doğan sıkıntılar neler olabilir ve Ağrı'nın özellikle gayrisafî millî hasılda, 81 il içerisinde biraz daha nakis bir konumda bulunan yatırımlardan nasıl yararlanabilir? Burada önemli olan ve ön plana çıkan bir husus genelde bütün heyetçe belirlendi: Özellikle Ankara'dan Erzurum'un Horasan ilçesine kadar giden bir tren yolu. Dolayısıyla hem İran heyeti hem Ağrılılar olarak ve Ağrı'daki bütün kamuoyu da aynı şekilde, burada demir yolu ağının, Horasan'a kadar gelen demir yolu ağının Ağrı ili üzerinden İran sınırına kadar, hatta İran'la birlikte bu konunun müzakere edilerek İran'a kadar uzatılması... Burada yapılan özellikle ihracat ve ithalatın, tabii kara yoluyla yapıldığı zaman yüzde 50 oranında bir artış var ama demir yolu ağı olduğu zaman -burada yaklaşık olarak bir yüzde 50'lik bir indirim- maliyeti azalmaktadır. Bu konuda, özellikle Sayın Bakanımızın hem bir Ağrılı olarak hem bir bölge Bakanı olarak hem Bakanımız olarak biz desteklerini bekliyoruz.

Yine, ikinci husus da bizim özellikle Karayolları bölge ağırlarımızdan bir tanesi... Tabii, bu benim şahsi kanaatim. Özellikle Karayolları bölge müdürlüklerinin il bazına yani bölge olduğu zaman, birçok il bağlandığı zaman, tabii, yeterince hizmeti uzak olan iller belki biraz daha az almaktadır. Bunu ya sadece birer il bazına indirip veya en fazla yakın olan iki il arasına bu şekilde bağlatma imkânımız olabilir mi?

Yine, bizim, Patnos ve Tutak arası özellikle bir kestirme yolumuz var. Bu kestirme yolun 2013 yılı yatırım programına alınma imkânı olabilir mi diye benim özellikle ricam olur.

Ben, bu vesileyle, Ulaştırma Bakanlığımızın 2013 yılı yatırım programının ve bütçesinin hayırlı olmasını diler, hepinize saygılar sunarım.

(Oturum Başkanlığına, Başkan Lütfi Elvan geçti)

BAŞKAN– Sayın Çelebi, teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu, buyurunuz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma bütçesine girmeden önce dördüncü haftamız burada, siyasetle ilgili laf edemiyoruz, onun için bir cümle müsaadenizle söylemek istiyorum. Açlık grevlerinin sona ermesinden dolayı hakikaten mutluyuz, memnunuz. Bunun daha önce çeşitli şekillerde siyaset konusu yapılması, İmralı'dan talimat alınarak yapılması, vesaire, bütün bunlara rağmen, bunların altında herhangi bir şekilde herhangi bir mâni aramıyorum, herhangi bir şekilde bunları manidar bulmuyorum, onu özellikle belirtmek istiyorum. Çünkü sonuç olarak insan hayatıdır, can kaybı olmamıştır, onun için memnun olduğumu belirtmek istiyorum.

Sayın Bakanım, sunuşunuz için teşekkür ediyoruz, güzel, kapsamlı bir sunum yaptınız. En kapsamlı, en yatırımcı Bakanlık. Bakanlık organizasyonu da çok geniş ama sunumunuzda Bakanlığa vâkıf olduğunuzu, Bakanlıkla ilgili konuları bildiğinizi gösterdiniz, tebrik ediyorum.

Sayın Bakanım, şöyle bir eksiklik gördüm yalnız, bunu bundan sonraki konuşmanızda tamamlayabilerseniz memnun olurum. Şimdi, çok büyük yatırımlar yapıyorsunuz, en yatırımcı bakanlıksınız. Bu yatırımlarla ilgili iki konu var: Bu yatırımlar sonucu Türkiye'nin çehresi değişecek. Kültürle ilgili, ekonomiyle ilgili, günlük yaşamla ilgili çok değişiklikler olacak, sosyal yaşamla ilgili toplumda çok büyük değişiklikler olacak. Nasıl bir hikâyeniz var? Yani bütün bunların stratejisi nedir? Bunlardan sonra belli bir yere ulaştığınızda, belli bir aşamaya geldiğinde nasıl bir Türkiye bekliyorsunuz? Tabloları gösterdiniz, çok güzel ama bütün bunların sonucu nedir, ne hedefliyorsunuz bütün bunlardan sonra? Bunlar aşama aşama tabii ki ama bütün bunların bir hikâyesi olması gerekir, “Şu noktaya gelmeyi hedefliyoruz.” diyebilmeniz lazım. Bütün bunlar, bir taraftan da dış politikayla ilgili hususlar...

Orada dikkatimi çeken bir husus var: Sizin yaptığınız yatırımlar Türkiye'yi Batı'ya doğru götüren, Batı'yla bütünleştiren hem teknolojik yönden hem de ulaşım itibarıyla Batı'ya doğru yönlendiren yatırımlar ama Dışişleri Bakanlığının politikası bizi Orta Doğu'ya doğru yönlendiren politikalar. Orada bir sıkıntı hissediyor musunuz? Tabii ki aynı Hükûmet içerisinde şunu söyleyeceksiniz: “Hiçbir şekilde çelişkimiz yoktur, problemimiz yoktur.” diyeceksiniz ama Dışişleri

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 33

Bakanlığının bu konuda size çok fazla destek olmadığı da çok açık yani bizim açımızdan, muhalefet partisi açısından bu bariz bir şekilde görünen bir tenakuz maalesef. Bu konularla ilgili bir sıkıntınız var mı, belirtirseniz memnun olurum.

Diğer taraftan, bu yatırımlarla ilgili olarak da şöyle: Şimdi, bütçe içinde en büyük yatırım kalemi sizde fakat takip etmekte zorluk çekiyoruz. Sayın Başkanım, şimdi gerçekten ben yatırımları takip etmekte, bakanlık bütçelerini takip etmekte zorluk çekiyorum. Burada arkadaşlara da söyledim, hem Sayıştayın hem Maliyenin bütçe detaylarını bulması çok zor oluyor. Bize İnternet ortamında bu bilgiler gelirse çok iyi olacak. Detaylarına giremiyoruz. Biliyorsunuz, dört başlıkta geliyor ama o kadar çok evrak var ki bunların altından kalkmamız mümkün değil. Yani Bakanlığın bunu bize İnternet ortamında vermesi, biraz daha detaya girebilmemiz, biraz daha detay aradığımızda bazı şeyleri bulabilmemiz çok iyi olacak. Aksi takdirde rakamlara giremiyoruz.

BAŞKAN – Bu mümkün, bunu yapabiliriz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Mümkün olabilir herhâlde.

BAŞKAN – Önümüzdeki yıl artık.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Çünkü şu evrakları görüyorsunuz, bunun altından kalkmamız çok zor.

BAŞKAN – Memnuniyetle.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yatırımları, bu anlamda bütçe içi yatırımları takip etmekte zorlanıyoruz ama sonuç olarak tabii ki buluyoruz, gereğini yerine getirebiliyoruz ama bunun dışında sizin bütçe dışı yatırımlarınız da var Sayın Bakanım. Bunlar yap-işlet-devret modeliyle, yap-işlet-kiralayla yapılan yatırımlar. Bunlarla ilgili olarak da -detayı göremedim- kaç yatırımınız var bu türlü, hangi aşamalarda, bunları bilemiyorum.

Bunlarla ilgili olarak, demin stratejinizle ilgili olarak Dışişleri Bakanlığıyla bir tenakuz olup olmadığını sormuştum ama bunlarla ilgili olarak hem Maliye Bakanlığıyla hem Hazineyle sıkıntılarınız olduğunu biliyorum. Bunlarla ilgili olarak, bunlar da normal yani bunları bir eleştiri olarak söylemiyorum, bunlar normal tabii ama...

VELİ AĞBABA (Malatya) – Sayın Başkan, sükûneti sağlar mısınız, Sayın Hatibi dinleyemiyoruz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – ...mesela 2011 yılında Karayollarının ödenekleri yüzde 140 artmış, 2012'de de muhtemelen bu şekilde ödeneklerinizde önemli ölçüde artış var.

BAŞKAN – Arkadaşlar, lütfen sessiz olalım, lütfen arkadaşlar, lütfen...

Buyurun Sayın Kuşoğlu.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bu ödenek artışları her sene önemli ölçüde oluyor. Yani bu yüzde 10'luk bir mertebeye değil, enflasyon kadar değil ya da enflasyonun 2 misli değil, yüzde 10, yüzde 20 mertebesinde değil, yüzde 100'ün üzerinde artışlar var. Bunları tahmin de mi zorlanıyoruz, yoksa başka bir gerekçemiz mi var? Çünkü herhangi bir sorun varsa burada, Plan ve Bütçe Komisyonunda bu senenin bütçesine yeteri kadar ödenek koyalım ama görüyorum ki her sene bu şekilde ödenek üstü harcamalar söz konusu oluyor. Başlangıç ödeneğiyle bitiş ödeneği arasında büyük farklılıklar söz konusu, bunu gidermemiz lazım diye düşünüyorum.

Bir de Sayın Başkanım, bu Sayıştayın denetim gruplarının raporları gelmedi bu sene, dolayısıyla bazı konuları takip etmekte hakikaten zorlanıyoruz; onun önümüzdeki yıl muhakkak gelmesi lazım, muhakkak detaylarını bilmemiz lazım.

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, bu konudaki rahatsızlığımı biliyorsunuz, ben de dile getirdim. Sayıştayla bir araya geleceğiz, orada da bu konuyu konuşalım diye düşünüyorum.

Buyurun, devam edin.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakanım, şimdi sizin sunumunuz da çok uzundu, ben de not almaya çalıştım. Ben de dağınık bir şekilde bazı şeyleri cevaplayacağım, kusura bakmayın.

AB İlerleme Raporu'nda bazı eleştiriler var, bunlar yerli yerinde eleştiriler, birkaçını dikkatinize sunacağım. Mesela, bilgi toplumuyla ilgili olarak diyor ki: "Özellikle pazar erişimi ve ara bağlantı, perakende tarife düzenlemesi, spektrum yönetimi ve evrensel hizmet yükümlülükleri ile ilgili hükümler olmak üzere, mevzuatın AB müktesebatıyla uyumlu hâle getirilmesi için daha fazla çaba harcanması gerekiyor." Önemli bir konu.

Önemli gördüğüm bir eleştiri şu: "Faaliyetlerin finanse edilmesi için işletmecilerden toplanan ücretler giderleriyle karşılaştırıldığında orantısız olarak yüksektir. Arta kalan fonlar düzenleyici faaliyetlerin maliyetlerini karşılamadan dışındaki diğer amaçlarla yönlendirilmektedir." diyor. Bunun ne olduğunu tam olarak da anlayamadım, "diğer amaçlar" derken neyi kast ediyoruz? Sanırım siz AB İlerleme Raporu'nda bu hususa dikkat etmişsinizdir, en azından Sayın Acarer bakmış olması lazım.

Yine "Bilgi toplumu hizmetlerinde önemli bir ilerleme 2012'yle ilgili olarak kaydedilememiştir." diye bir eleştiri söz konusu.

Yine, taşımacılık politikasıyla ilgili olarak da tek tek ele almış; kara yolu, demir yolu, hava yolu taşımacılıklarıyla ilgili olarak eleştiriler var, yapılanları da özellikle saymış.

Sonuç olarak diyor ki: "Türkiye'nin, Avrupa Birliği'nin son dönemde kabul ettiği deniz ve demir yolu taşımacılığına ilişkin mevzuat paketlerine uyum sağlaması gerekmektedir. Özellikle deniz taşımacılığındaki tehlikeli maddeler ve acil durum müdahale hazırlığı alanlarında olmak üzere AB müktesebatını uygulamak için insan kaynakları ve teknik kapasite

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 34

konularında ilave çabalara ihtiyaç bulunmaktadır. Türkiye'deki ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'ndeki hava trafik kontrol merkezleri arasındaki iletişim eksikliği -birkaç yerde belirtiliyor bu eleştiri- hava emniyeti bakımından ciddi tehlike oluşturmaya devam etmektedir. Genel olarak taşımacılık faslındaki hazırlıklar ileri düzeydedir." Ama bunların muhakkak dikkate alınması gerekir diye düşünüyorum.

Diğer notlarımı şöyle söyleyeyim: Sizin, gerektiğinde sosyal medya ağlarının yasaklanacağı yönünde açıklamalarınız var son zamanlarda. Yok mudur? Basında bu şekilde yer aldı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben düzeltme yaptım.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Yaptınız mı? Evet, yani ona memnun olurum. Çünkü bu fikir ve düşünce özgürlüğü konusundaki altyapıyı siz oluşturunuz, sizin böyle düşünmemeniz gerekir. Öyle olmasına memnun olurum.

Bu Türk Hava Yolları çalışanlarının -bizim sendikacı arkadaşlarımız belirttiler, Sayın Çam belirtti, Sayın Çetin de belirtecektir muhakkak- havacılık iş kolundaki grev yasağıyla ilgili tutumunuzu bir daha gözden geçirmeniz gerektiğini düşünüyorum.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bu "Demir ağlarla ördük." meselesinde Bakanlık doğru tavır almıştır yani orada Sayın Genel Müdürün de açıklamaları vardı, onlara baktım, siyasetleştirmeden.... Sayın Başbakan yanlış şeyler söyledi ama sizin Bakanlık olarak tavrınız doğrudu, onu...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Başbakana eksik bilgi veriyorlar, o da öyle konuşuyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Genel Müdür vermez.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Bir de Türk Hava Yollarının ya da genel olarak uçuşların daha zamanlı olabilmesi için ayrı bir HUB'a olduğunuzu düşünüyorum bu konuda. Benim gördüğüm kadarıyla, mesela, siz "Türk Hava Yolları filosunda 367 uçağımız var." dediniz galiba.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – 373 toplam; 201 Türk Hava Yolları, toplam 373.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Toplam 373 yani uluslararası standartlara göre iyi bir rakam, dolayısıyla çok daha fazla üsse gerek vardır diye düşünüyorum. Mesela Ankara, böyle bir üs olabilir. İstanbul'daki uçuşlarda önemli beklemler oluyor, hâlbuki bazı uluslararası uçuşları Ankara'ya almak mümkün. Aslında, bu on beş yirmi yıl önceki bir düşünceydi, hem dışarıdan gelen uzmanların hem de Türkiye'deki bazı siyasilerin Türkiye'yi bir lojistik merkezi hâline getirme çabaları vardı ama olmadı. Son zamanlardaki gayretler buna doğru gidiyor ama bununla ilgili, biraz önce, en başta söylediğim bir stratejiye sahip olmak gerekir. Türkiye'nin gerçekten de bölgesinde böyle bir görev üstlenmesi çok rahatlıkla olabilir, altyapı hizmetleri bunun için yeterli hâle geliyor. Bu konuyla ilgi de ayrı bir çaba gösterilmesi gerekir. Yani işin bu yönünün, stratejik yönünün de düşünülmesi lazım diye düşünüyorum, ayrı HUB'lara ihtiyacımız var.

Bir de sormak istediğim, Suriye ile ortaya çıkan bir "conflict" de oldu biliyorsunuz, birkaç ay önce. Orada hava sahasının kapanması dolayısıyla Türkiye'nin bazı zararları söz konusu oldu. Galiba günlük 50 bin tonluk daha fazla bir akar yakıt harcamamız oldu. Ne kadarlık bir zarar söz konusu oldu o dönemde, önemli miydi, onu sormak istiyorum.

Mesela, İran'a özellikle altınların hava yoluyla gönderildiği söyleniyor. Onunla ilgili nasıl bir yöntem uygulanıyor? O konuyla ilgili olarak da bürokrasi bir bilgi verebilirse memnun oluruz.

Yine, çok önemli gördüğüm bir konu vardı benim notlarım arasında. Türk Hava Yolları son dönemlerde -biraz önce söylediniz- uçak alımları yaptı. Şimdi, Türk Hava Yollarındaki kamu payı yüzde 51'in altına düştü. Hazine garantisi söz konusu olduğunda nasıl alım yapıyorsunuz, onu sormak istiyorum. Yani Hava Yolları böyle bir şey istiyor ya da Hava Yollarının kiralama veya satın almalarında, bir onu tam olarak öğrenmek isterim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Finansal "leasing..."

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – "Leasing" için de galiba ama hazine garantisi istenmiş. Öğrenebilirsek memnun olurum.

Demin sordum, bu hem kamu-özel ortaklığı hem de yap-işlet-devretler, yap-işlet-kiralalar, dolayısıyla ne kadarlık yatırım yapıldı, hangi aşamada? Öğrenebilsek memnun olurum.

Bir konu da -benim notlarımda- bu Ankara metrosunun yapımı sırasında, siz 3 katrilyon yani 3 milyar liraya mal olacağını, iki yılda biteceğini söylediniz Ankara metrosunun. Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Gökçek diyor ki: "828 milyona, biz, şimdiye kadar işin, devredecekleri metrolardan 16,5 kilometre uzunluğundaki Kızılay-Çayyolu hattının yüzde 92,31 oranında, Batıkent-Sincan metrosunun yüzde 71-72 oranında tamamlandığını, Tandoğan-Keçiören metrosunun yüzde 41 oranında tamamlandığını..." Yani bu 800 küsur milyon lirayla işin yüzde 90, yüzde 72 ve yüzde 41'lik bölümünü yapmışız. Hâlbuki bundan sonraki bölümler için 3 milyar lira harcanacak, ondan çok daha büyük bir para. Burada bir mantık hatası gördüm, onu size sormak istiyorum.

Yine, Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulunun... Bu ara denetim yok devlette ama ara sıra yapılan denetimlerde de çok anormal sonuçlar çıkıyor. Devlet Denetleme Kurulunun Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüyle ilgili yaptığı bir denetim var, diyor ki: "6 bin uçucu personelin sağlığı tek hekime emanet." Bu basında yer aldı.

"Mevzuat hazretleri" yüzünden 133 milyon liralık gelir fazlası Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde bekliyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 35

Son yıllarda ülkemizin sivil havacılık sektöründe takdire değer gelişmeler olmasına rağmen, ulusal düzenlemelerin uluslararası kurallara uyumu, mali yapı, evrak kayıt sistemi, teknik denetçilik, kaza araştırma ve inceleme, hava alanları, operasyon, uçuşa elverişlilik, bakım ve diğer denetim faaliyetleri ve denetim sonuçlarının değerlendirilmesi, slot uygulaması, hava sahası kısıtlamaları, pilot eğitimi ihtiyacı ve diğer bazı sivil havacılık hizmetleri konularında çeşitli sorunların bulunduğu tespit edilmiştir. “ Bunlar çok önemli. Bu konuyla ilgili muhakkak ki bir cevap yazılmıştır.

Şimdilik bunlar, diğer kalanları da -Sayın Başkanın toleransını fazla zorlamayayım- soru-cevap bölümünde sorayım.

Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kuşoğlu.

Değerli arkadaşlar, birleşime yarım saat ara veriyorum.

Kapanma Saati: 16.25

ÜÇÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 16.55

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

----- 0 -----

BAŞKAN – Komisyonumuzun değerli üyeleri, 14’üncü Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

Görüşmelerimize devam ediyoruz.

Sayın Ünüvar, buyurun lütfen.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle Bakanlığınızın 10’uncu yılını kutluyorum. Başarılarla dolu geçen bir on yıl. Gerçekten milletimiz adına, ülkemiz adına size hassaten teşekkür ediyorum.

Ulaştırma Bakanlığı; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ama bence bir yönüyle “buluşturma bakanlığı” da çünkü, insanları buluşturan da bir Bakanlık. Her yoldan insanları buluşturuyor. Uzun sunumunuzda kara, hava, deniz, demir yolundan bahsettiniz ama bir yol var ki o yoldan çok fazla bahsedemediniz. O da bilgi yolu. Belki bunu bizzat gözlerimizle çok fazla göremiyoruz ama yakın gelecekte zannediyorum diğer bütün yollardan çok daha önemli bir yol olacak. Ağlar üzerinden insanları birbiriyle görüştüren, buluşturan bir yol. Bu çok önemli. Her geçen gün, hatta her geçen dakika öneminin çok arttığını söyleyebiliriz. Detaylara, rakamlara boğmak istemem. Artık neredeyse her aktivite İnternet üzerinden yapılıyor.

Biz de malumunuz mart-temmuz arasında Bilişim ve İnternet Araştırma Komisyonu olarak çalıştık. Bu arada, başta siz olmak üzere Sayın Bakanım, Bakanlığınız Haberleşme Genel Müdürlüğüne, Müsteşarımıza, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığına, Başkanına, TÜRKSAT’a çok teşekkür ediyorum. Gerçekten onlarla çok yakın bir çalışma içerisindeydik. Siz sunum yaptınız, raporumuzu kapsamlı bir şekilde değerlendirdiniz. Bunun, bilişim ve İnternet’in çok önemli olduğunu biliyoruz. Biz de bunun önemine atfen üç ay içerisinde yaklaşık yüz seksen üzerinde kurum temsilcisini dinledik, farklı çalışmalar yaptık ve Komisyonumuz bir yandan bilişim sektörünün problemlerini, bir yandan da İnternet’in toplum, aile ve çocuklar üzerindeki sosyal etkilerini değerlendirmek üzere çalıştı. Yakında raporumuzu kamuoyuna açıklayacağız. Yaklaşık bin sayfanın üzerinde bir rapor olacak.

Bizim Araştırma Komisyonundaki ana temamız şuydu: İnternet fırsat penceresinden baktığınız zaman önemli bir fırsat ama risk penceresinden baktığınız zaman ciddi bir risktir. Biz de fırsatlar nasıl artırılır, riskler nasıl azaltılır bunun üzerinde ağırlıklı olarak çalıştık. Sadece dijital oyuna baktığınız zaman dünyada şu anda 70 milyar dolarlık bir hacme sahip. 1 milyarın üzerinde insan oynuyor ve Türkiye’de de 20 milyon civarında insanın oyun oynadığını biliyoruz. Dijital Oyunlar Federasyon Başkanının ifade ettiği rakam... 8-12 yıl içerisinde dijital oyunlar olimpiyatı yapılacak yani tıpkı bildiğimiz olimpiyatlar gibi dijital oyunlar olimpiyatları yapılacak. Tabii, almamız gereken mesafe var mı? Var. Derecelendirme yapılması gerekiyor, kendi değerlerimize uygun oyunların yazılması ve çocuklarımızın, gençlerimizin özellikle buna uygun şekilde oynaması gerekiyor.

Türkiye, bir başka boyutuyla baktığınız zaman, yüzde 55’lik İnternet kullanıcı oranıyla -ki bu da değişmiş olabilir- Avrupa’da 2’nci; kullanıcı başına aylık 32,2 saatlik kullanım saatiyle İngiltere ve Hollanda’dan sonra en çok İnternet’e bağlanan 3’üncü ülke; en çok SMS gönderen ülke, aylık kişi başı 210 SMS gidiyor, sizin raporunuzdan; dünyanın en çok numara taşıyan... Facebook kullanımında dünyada 4’üncü. Tabii, geniş bant İnternet kullanımı da giderek artıyor ve neredeyse her yıl en az 1 kat katlanarak gidiyor. Bütün bunlar İnternet’in bir yandan iletişimimizi kolaylaştırırken bir yandan da ekonomi üzerindeki etkisinin giderek arttığını gösteriyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 36

Ama burada çok önemli bir kavram var, güvenlik kavramı. Bu kavram geçen yıl boyunca neredeyse çok ciddi ölçüde tartışıldı. Âdeta güvenli İnternet'le ilgili Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu Başkanlığının yürüttüğü çalışma bir filtreleme, hatta birazcık daha ağır bir ifadeyle sansür gibi algılandı. 22 Mayıs 2011'de eylemler yapıldı, 22 Ağustos 2011'de pilot olarak başlandığı zaman nümayişler yapıldı, Kasım 2011'de başladığı zaman da endişeler vardı ama gördüğümüz tablo şudur: Türkiye'de "Güvenli İnternet" kavramı giderek oturuyor yani bunun bir sansür değil, âdeta bir supap görevini yaptığı, isteyen kişilerin istediği gibi çocuk, aile veya standart paketi kullanabileceği şeklinde.

Bir rakam ifade etmek isterim: Amerika'da yüzde 52'lik bir kullanım oranıyla filtreleme var, bendeki bilgi. Ama tabii özgürlük ve güvenlik sarkacı son derece önemli. Yani bir yandan güvenliği sağlayacağız ama öbür yandan da özgürlüğü kısıtlamayacağız. Bu sebeple bizim bu konudaki gelişmeleri dikkatle takip edip "Güvenli İnternet" kavramını daha doğru bir şekilde oturtmamız gerekiyor, bu konuda BTK gerçekten ciddi ölçüde çalışıyor.

Sayın Bakanım, burada "dijital okuryazarlık" kavramı öne çıkıyor. Yani kişilerin dijital ortamda olan biteni anlayabilmesi, değerlendirebilmesi açısından dijital okuryazarlık çok önemli. Bu, tıpkı çocuklarımıza okuryazarlığı öğretmek gibi aslında sadece çocuklar değil, toplumun hemen hemen tüm kesimine yani yüzde 55'lik bir İnternet kullanım oranı varsa, ki bunun yakın gelecekte yüzde 60-70-80, hatta yüzde 100'e doğru gideceğini varsayarsak bu konuda bunun mutlaka Millî Eğitim müfredatına girmesi, zorunlu ders olması son derece önemli.

Bir araştırma var, zannediyorum 2011'in ortalarında yapılan bir araştırma. 25 Avrupa ülkesi arasında Finlandiya 8 kriter açısından 5,6'lık oranıyla Avrupa'da 1'inci. Bu 25 ülke arasında Türkiye, maalesef, 2,6'yla sonuncu durumda. Yani biz İnternet'i kullanıyoruz ama dijital okuryazarlık anlamında o kullanım oranıyla mütenasip bir seyir izlemiyor. Burada özellikle siber güvenlik ve kişisel bilgisayar kullanım güvenliği açısından bir şeye önem atfediyor uzmanlar. Kişisel güvenlik değil sadece, kişiler İnternet'i güvenli kullanmadığı zaman o kişilerin kullandığı banka hesaplarının veya birtakım hassas bilgilerin o "hacker"lar veya kötü niyetli kullanıcılar tarafından ele geçirilerek esasında başka bir güvenlik problemine de yol açabileceği malum. O yüzden, bizim, dijital okuryazarlığı mutlaka birazcık daha önemli bir şekilde gündeme sokmamız gerekiyor.

Komisyonumuzun gündeminde olduğu için bir kez daha ifade etmek istiyorum: Bizim üzerimizden para kazanan birtakım global şirketler var, maalesef o global şirketler Türkiye'de vergi ödemiyorlar. Bununla ilgili de bir mevzuat düzenlenmesinin yapılmasının önemli olduğunu düşünüyorum. Buna vurgu yapıyorum ki belki konuşmanızın soru-cevap kısmında bununla ilgili kanaatlerinizi ifade edebilirsiniz.

Haberleşmeyle ilgili bir iki tane konu ve Adana'yla ilgili konuları ifade edip sonra konuşmamı bitireceğim Sayın Başkanım.

PTT ile ilgili gerçekten PTT Bank ve PTT Kargo uygulamalarının çok başarıyla gittiğini ve PTT şahsında sizi, sizin şahsınızda PTT'yi kutlamak isteğini ifade etmek istiyorum. Tabii ki her hizmet başladığı ölçüde gitmiyor, giderek geliyor ama PTT'nin diğer kurumların veya diğer birimlerin ulaşamadığı noktalara ulaşma noktasında farklı bir yaklaşımla hizmet ağıni genişlettiğini ve bunun da kutlanması gereken bir alan olduğunu ifade etmek isterim.

Kısa kısa bir iki tane not ifade edeceğim Sayın Bakanım. Sunumunuzda, büyük kapsamlı kitabınızda çok önemli bir eksik var, maalesef, özür dileyerek ifade ediyorum. Yetmiş dokuz ve sekseninci sayfalarda tarihî köprülerden bahsetmişsiniz ama Sayın Erdinç'le beraber, hatta Sayın Erdinç'in fark edip bana söylediği şey; orada Adana'nın Taşköprü'sü yok. Taşköprü yaklaşık on yedi asırlık bir köprü ve şu anda benim bildiğim kadarıyla yeryüzünde ulaşımında kullanılan en eski köprü, belki de bu özelliğinden dolayı yani boyu veyahut da özelliği çok karizmatik olduğu için görülmemiş olabilir ama o kitapta önemli bir eksik olarak göze çarpıyor. Adana Taşköprü'yü oraya mutlaka koymak lazım, ki Adana'nın silüeti niteliğindeki birtakım fotoğraflarda da Taşköprü'yü görürüz, bu kitapta da olmasını beklerdik.

Adana'yla Mersin arasına bölgesel bir havaalanı yapılıyor Sayın Bakanım, Adana'ya 25 kilometre, Mersin'e 42 kilometre mesafede. Burada demir yoluyla hava yolu arasındaki ilişkinin iyi kurgulanması gerektiğini düşünüyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Demir yolu, kara yolu...

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Demir yolu, hava yolu.

Şimdi, Frankfurt'ta, Seul'de, Pekin'de -benim gördüğüm, başka görmediğim yerlerde de vardır mutlaka- havaalanının içinden geçen demir yolu ulaşımı hem Adana'ya hem Mersin'e insanların rahatlıkla havaalanına gidiş gelişini sağlaması açısından önemli. Böyle bir kurgu var mıdır, bilmiyorum, yoksa eksiklik olacağını düşünüyorum, onu söylemek lazım.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NECDET ÜNÜVAR (Adana) – Sayın Başkanım, bitiriyorum hemen.

Yollarla ilgili, Sayın Bakanım, birkaç tane nokta var ama onları biz size Sayın Erdinç'le beraber imzalı olarak verelim.

İki tane son olarak önemli konu: Karataş'a liman konusu, Karataş'a liman gerçekten önemli. Şimdi, 2007-2010 arasındaki tarımsal üretim değerinin artışı anlamında baktığımız zaman Adana'da yüzde 63 artmış tarımsal üretim ama Hatay ve Mersin illerindeki artış yüzde 26 düzeyinde. Fakat baktığımız zaman dış ticaret hacmi yani o limanlardan sevkiyatla ilgili, Adana hem Hatay'ın hem Mersin'in oldukça gerisinde. Niye? Çünkü o ihracatı Adana'dan yapamıyor. Yani

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 37

o sebeple Karataş'ta ciddi, kuvvetli bir limanın varlığı sadece Adana'yı değil, bölgeye de çok ciddi ölçüde hitap edecektir. Kaldı ki orada liman başkanlığı da -daha önce Değerli Genel Müdürümüzle de konuşmuştuk- kapalı durumda, onun en azından açılmasının ve Karataş'a daha büyük bir limanın yapılmasının önemli olduğunu düşünüyorum.

Son cümle: Adana'da Damlama mevkiisi var Sayın Bakanım, bu Çamlıyayla, Çamalan'a giden, özellikle yaylacıların kullandığı bir yer. Daha önce orada bir otoban gişesi vardı. O kaldırılınca oraya giden yaylacılar 8 kilometre gidip tekrar 8 kilometre dönmek, 16 kilometrelik bir yol katetmek durumunda, oraya bir gişe kurulmasıyla ilgili talepler var, onu da Sayın Erdinç ve benim kanaatim olarak ifade ediyorum.

Bütçenin hayırlı olması temennisiyle saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Ünüvar, teşekkür ediyoruz.

Değerli arkadaşlar, toplam 10 arkadaşımızın daha konuşma talebi var. Tabii, Ulaştırma Bakanlığımızdan sonra Kültür ve Turizm Bakanlığımızı da görüşeceğiz, benim açımdan hiç fark etmez, onu özellikle söyleyeyim ama sizlerin değerlendirmesine bırakıyorum süre açısından.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Başkanım, size fark etmeyen bize hiç fark etmez.

BAŞKAN – Memnuniyetle, sadece hatırlatmayı bir zorunluluk olarak gördüm.

Devam ediyoruz görüşmelerimize.

Sayın Gümüş'e, daha sonra Sayın Kalaycı'ya, daha sonra da Sayın Arslan'a sırasıyla söz vereceğim.

Buyurun Sayın Gümüş.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hükûmet, uzunca bir süredir enerjisinin ciddi bir bölümünü icraatlarından çok, o icraatların yaratacağı algı üzerine harcıyor. Örnek verelim: Birçok konuda kendisini sürekli olarak 2002 öncesi Türkiye Cumhuriyeti ile kıyaslayan Hükûmetin kendi ihtiyaçlarının bir milat olduğu algısını insanlarımızın bilinçaltına işlemek istediğini gözlemliyoruz. Bu algı yönetiminin en çok sömürüldüğü alanlardan biri ulaştırma olmaya başladı. Siyasi iktidar öyle bir hava veriyor ki sanki kendilerinden önce ülkede sadece patikalar vardı, demir yolları zaten yoktu. Yani Sayın Bakanın yaptığı işleri biz çok iyi görüyoruz ve takip ediyoruz ama öyle çok kötü bir durum da yoktu. Evet, kötü işler vardı ama çok önemli işler de başarılmıştı.

Bakınız, demir yolu konusuna girelim. Dünya ekonomisinin ve dolayısıyla Türkiye'nin hızla büyüdüğü likidite bolluğu olan bir dönemi yaşıyoruz, siz yaşadınız hâlâ devam ediyor. Ancak ne yazık ki bu dönemde demir yollarına yaptıklarınız cumhuriyetin ilk dönemlerinde olanların kat kat gerisinde. Şimdi, bunu açıklayalım: Düşünün, ülkenin en ağır Birinci Dünya Savaşı'ndan çıktığı, Kurtuluş Savaşı'nı verdiği, ekonomisinin çökmüş vaziyette olduğunu bir sürecin sonrasında demir yolları yatırımlarından bahsediyoruz. Sayın Bakan, Gazi'nin sağlığında her yıl ortalama 250 kilometre demir yolu yapılmış. Sizler on yıllık iktidarınız boyunca bin kilometre yapmışsınız. Bizim duyduğumuz, eğer yanlışsa düzeltin lütfen. Yani Atatürk döneminde yapılanın yarısını, yüzde 40'ı kadarını yapmışsınız. Yani 1930'ların hızında gidilseydi eğer 2.500 kilometre yapılacaktı. Üstelik bütün bunları, o dönemin kuruluş ekonomisinin güçlüklerinde değil, bilimin, teknolojinin çok daha gelişkin olduğu, devletin parasal ve iş gücü kaynaklarının çok daha gelişmiş olduğu bir dönemde yapıyorsunuz. Fazla inceleyip sık dokumadan bir hesap yaptığımızda normalde yapmamız gereken demir yolları yatırımının şu anki durumunun en az 5 katı olması lazım yani bin kilometre değil, beş bin kilometreyi on yıllık icraat sonucunda yapmanız lazım. Yani "Hiç yapılmadı, biz yapmaya başladık." O, yeterli bir yaklaşım değil. Yani ülkemize yaklaşık 4-5 bin kilometre demir yolu borcunuz vardır Sayın Bakan. Bize göre borcunuz, Sayın Bakan, demir yollarında 4-5 bin kilometre çıkıyor. Tabii, bütün bu hesapları planlı, kalkınmacı bir ekonomik beklentiyle söylüyoruz yani normalde Türkiye'nin sahip olması gereken demir yolları şu ankinin çok daha üzerinde olmalıdır. Özellikle 1950'lerde başlayan bir süreç ülkemizde demir yolu taşımacılığını sistematik olarak geriye bırakmıştır. Bu, tamamen dönemin siyasi tercihleriyle açıklayabileceğimiz bir süreçtir. Toplu taşımacılığın beli kırılmış, o tarihten sonra ulaşımımızda ülkemiz çok daha fazla dışa bağımlı hâle gelmiştir ya da getirilmiştir ya da bazı yardımların alınması için bunlar şart koşulmuştur. Bunları açıklayan yok ama bunları görüyoruz.

Bugüne geldiğimizde ülkemizde toplu taşımacılık dünya ile kıyaslandığında son derece düşüktür Sayın Bakan. Siz nasıl hesaplıyor ve "Demir yollarında şunu şunu yaptık." diyebiliyorsunuz bilemiyorum ama size bazı rakamlardan bahsedeyim. Bakınız, Türkiye demir yolu taşımacılığında Avrupa'da 2'nci sıradadır, yalnız "2'nci sıra" deyince yukarıdan aşağıya 2'nci sıra değil, sondan 2'nci sırada demir yolunda. Deniz taşımacılığında benzer bir tablo var. Şu andan bahsediyorum. Ülkemizin toplu taşımacılığına müsait bu alanlarda geri kalması 1950'lerde başlatılan hatalı kara yollu taşımacılığının bir politikasıdır, hâlâ devam ettiğini de görüyoruz, biraz önce verdiğimiz rakamlardan. Yani "Şunu yaptık, şunu yaptık." demeniz çözüm değil, çok geridesiniz. İmaj ve oy tutkunuz ile on yıllık iktidar gücünüzü birleştirip gerçekleştirdiğiniz yüksek hızlı tren projeleri toplu taşımacılık zafiyetine bir makyaj yapmaya benziyor. Ülkenin mevcut hatlarını rehabilite ederek her türlü bilimsel uyarıya rağmen gerçekleştirilen hızlandırılmış tren faciası sonucu 41 vatandaşımız hayatlarını kaybettiler. "Bu insanlar siyasi iktidarın oy ve rant hırsı sonucu ölmüşler midir?" diye sık sık

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 38

düşünüyoruz. Kibar olayım diye böyle kullanıyorum Sayın Bakan. Yoksa yeterli kontrol ve titizlik var olsaydı bu elim tecrübe vuku bulur muydu? Şimdi, yüksek hızlı tren projeleri bu durumu makyajla kapatmaya benziyor. Üstelik şu an yürütülen projelerin nasıl gerçekleştiği, yabancı şirketlerin işleri bin parçaya bölerek Türk firmalarına taşere etme usulünün nasıl halledildiği gayet iyi biliniyor.

Bakınız, ulaşım her özelliğiyle bizim de işimizdir, Cumhuriyet Halk Partisinin de işidir. Ülkemize sağlıklı, güvenilir, çevreci, hızlı ve toplu, dolayısıyla verimli ulaşım alternatiflerini kazandırmak inşallah bir dahaki dönem bize nasip olacaktır. Zira, bu konuda sizlerin yaptıklarının toplumda çözüm ürettiyormuş algısı yaratmak için planlanmış projeler olduğunu biz buradan görebiliyoruz. Bu kadar fazla kaynağın, enerjinin ve zamanın harcandığı projelerde hâlâ vatandaşımızın en sıkıntı çektiği meselelerden birisi ulaşım olduğuna göre, bir yerlerde hata vardır.

Bakınız plansızlığa: İstanbul-İzmir hattı -sizin de dağıttığınız şunda- en kalabalık hattır, en kalabalık orası gözüküyor, belki bir tane daha benzer var. Şimdi, Bursa-İstanbul arası Balıkesir'e kadar daha yenilerde bitti birkaç yıl önce. Balıkesir-İzmir hattı yine en kalabalık yer, daha hâlâ bitmedi, hâlâ çalışmaları var, en kalabalık yer. Bu nasıl plandır? Bu nasıl projedir? Yani eğer ihtiyaca göre bir şey yapıyorsak bu nasıl projedir? Tren hatları yapıyorsunuz, İzmir'e kadar getiriyorsunuz zayıf bir hattan, bu hattan Balıkesir'e kadar inen, ondan sonra oradan İzmir'e kadar inen bir hat yok, üstelik ta geriye atılıyor bunlar yani şişirilmiş, büyük olan hatlar. Şimdi, diyeceksiniz ki İstanbul, o da 2023'e kadar gider herhâlde. 2023'te miydi o büyük bir yol yapılacak?

RECAİ BERBER (Manisa) – Otoyol, beş yıl...

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Beş yıl mı? Göreceğiz.

Devlet yönetimini plansız, programsız lokal çözümlerden ibaret göstererek devletin bir ana planı olması gerektiği âdeta gizleniyor. Zira, lokal projeler hem ranta daha fazla açık hem de halkın gözünde büyütülmeye daha müsaittir. Türkiye'nin ulaşım sorunlarının tümünden çözümü bugünkü kaynaklar ve olanaklarla fazlasıyla mümkündür. Ülkenin nüfus yoğunlukları, çevresel faktörleri, insanlarımızın yaşam koşulları illere göre incelenerek hâlihazırda nüfus yoğunluğu problemleri yaşayan İstanbul gibi illerin büyümesini teşvik edecek planlardan vazgeçirilmelidir. Tüm ulaşım türlerini birbiriyle uyumlu hâle getirecek bir aktarım planı için en önemli noktalarından biridir diye düşünüyoruz.

Bakınız, Makine Mühendisleri Odasına göre kara yolu taşımacılığı demir yoluna göre 2 misli, süratli deniz yolu taşımacılığı ise 3 kat daha masraflı ve israfıdır. Bu israf politikasından derhâl vazgeçilmelidir. Yapılan duble yollar, ne yazık ki hem standart dışı koşulları itibarıyla hem de kara yolunu daha da teşvik etmesi nedeniyle israfı artırmaktadır. Başka bir şey de var, yolların yarısı bitiyor, öbür tarafa başlandığında öbür yarısı kullanılmaz hâle geliyor. Buna inanmıyorsanız gelin bakın, benim kendi ilimde göstereyim böyle olduğunu. Üstelik ülkemiz petrole büyük ölçüde dışa bağımlı iken haddinden fazla desteklenen kara yolu taşımacılığı ülkeyi daha bağımlı hâle getirmiştir. Kara yolları desteklenmeli, iyileştirilmeli, ancak israfa kaçılmamalıdır. Siyasi iktidarın tercihlerinin tüm bu anlattığımız perspektif ve çözümlere ulaşmak şöyle dursun, bunlardan uzak olduğu kanısındayız.

Sayın Bakan, bir ulaştırma politikanız olması gerekir. Ancak benim gözlemim şudur ki: AKP'nin bir ulaştırma politikası yoktur ya da yeteri netlikte karşımızda değildir. Bakanlık daha çok çıkan problemleri çözmeye uğraşmakla, her yeni problem çıktığında işe baştan başlamakla meşguldür. Gelişmiş ülkeler ulaştırma gibi kent ve ülke yaşamını belirleyen meselelerinde planlamaya çok önem verirler yani hiçbir gelişmiş ülkede İstanbul gibi bir kentin ulaşım meseleleri bizimki gibi gerilerden gelerek halledilmeye uğraşılmaz. Geçtiğimiz yaz aylarında Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün tadilatı sırasında millet resmen eziyet çekmiştir, bu eziyetleri biliyorsunuz. Bakınız, şu anki hâliyle sadece İstanbul'da bir yılda trafikte bekleyen otomobillerin harcadığı yakıtın değerinin 5 milyar lira olduğu hesaplanıyor, sadece trafikte bu; geçen sefer yine söylemiştim.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Bu israfın normalde sizleri rahatsız etmesi gerekir. Ancak bu böyle görünüyor mu? Açıklarsanız anlayacağız. Hükûmetin âdeta bu israfı görmezden gelerek İstanbul'u daha da büyütecek, araç sayısını daha da artıracak, doğayı daha da kirletecek, ormanları daha da azaltacak, su kaynaklarını daha da kurutacak tercihler yaptığını -iktidarın- görüyoruz.

Sayın Bakan, demir yollarını parçalama ve özelleştirme projelerinizden vazgeçiniz, tam tersini yapınız, ulaşımında planlı bir politika üretiniz, aksi takdirde bizler karşımızda politika üretebilen bir Bakanlık değil, piyasanın ihtiyaçlarını karşılamaya çalışan bir kurum görmeye başlayacağız.

Haberleşme alanına dair bir iki hususa geçmeden Ankara'yla ilgili bir sorum var. Genelkurmay kavşağında neler oluyor? Bir göçük yaşandı ve 1 kişi öldü, Bakanlığımız oranın inşaatının tamamlanmadığı gerekçesiyle kavşağı açtı ve bir göçük daha yaşandı. Bize, kulağıımıza bazı şeyler geliyor; bu metronun bitme işi de artık şeye döndü, ne hesabı derler, bir türlü bitmeyen bir hesap. Bu Ankara metrosunun esas problemi nedir? Bu metro yapılırken gerçekten bazı kolonlar standartların dışında eksik mi bırakılarak yapılmıştır? Bu koskoca proje niye yarım, niye ilerlemez? Her şeyi yapıyor da Türkiye Cumhuriyeti bu Ankara metrosunu niye yapmıyor? Bunda yapılmış yanlış işler var. Melih Bey'in gitmesini mi bekliyorsunuz?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 39

Haberleşmeye gelince, bir demecinizde “Eskiden delikli demir çıktı, mertlik bozuldu, derdik; şimdi İnternet çıktı hem mertlik bozuldu hem güvenlik yok oldu.” diyorsunuz. Biz buna inanamadık, doğru mu bu, gerçekten söylediniz mi? Merak ediyoruz bunu. Bir ülkenin Haberleşme Bakanı çağımızda haberleşmenin en güçlü araçlarından birini güvensiz ilan etmiş oluyor. Bunda, bu güvelik meselesinde sizin sorumluluk payınız var mı, varsa nelerdir? Bunu da burada öğrenirsek iyi olur.

Diğer konu, ülkemizin hâlâ ulusal bir işletim sistemine sahip olmaması meselesi. Sayın Bakan, Türkiye’de devlet kurumları, askerî hastaneler, bilgisayarlar güvensiz -daha başka şeyler de var- problemli ve ulusal olmayan işletim sistemine mahkûm mudurlar? Bunun olmaması için ne yapılıyor şu anda, nasıl çalışmalar var? TÜBİTAK bünyesinde geliştirilen Ulusal İşletim Sistemi Pardus’un kaderi nedir Sayın Bakan? Yüksek güvenliki ulusal, üstelik açık kaynak kodlu bu işletim sistemini niçin desteklemediniz? Ülkemizde kamu kurumlarında bu işletim sisteminin kullanılmasının önü niçin açılmadı? Okullarda kullanılacak tablet PC’ler var. Akıllı tahtalarda yüzde 100 yerli ve güvenli bir sistem kullanmak ülkemizi iletişim teknolojileri alanında ne kadar geliştirdi? Bununla ilgili bir araştırma var mıdır, yoksa “İhale bitti bu konuda.” diye bir anlayış mı vardır, konudan uzak mı duruyorsunuz; araştırma var mıdır, yok mudur?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Sabrınız için teşekkür ediyorum, birazdan bitecek Sayın Başkanım. Hayırdır inşallah!

Bilgi güvenliği konusunda Bakanlığınızın İnternet’ten korkmak yerine cesaretle üzerine giderek, işletim sistemi dâhil, birçok yerli yazılım geliştiren mühendislerimize destek olmasını dilerim. Emin olun, siber âlemda ulusal çözümler bulan uluslararası yazılım tekellerine daha az boyun eğen ülkelerin bakanlıklarının siteleri daha fazla itibar görür ve daha az saldırıya uğrarlar.

Denizcilik konusunda da hemen şunu söyleyip bitirmek istiyorum Sayın Bakan: Dünyada gemilerin taşıma hacimlerinin yükseleceği konusunda bir hazırlık var, limanları da buna uygun hâle getiriliyor hızla. Böylece, ekonomide taşıma maliyetleri düşürülerek fiyatların aşağıya çekilmesi ve rekabet gücünün desteklenmesi üzerinde bir çalışmadır bu, işin bu yönü çok stratejiktir. Bu dış ticarete bağımlılığımız dikkate alırsa yani yüzde 10 koyup satıyoruz dışarıya, böyle hem ithalatımız çok yüksek hem ihracatımız yüksek, onun için son derece hassas bu konu üzerinde ne gibi hazırlıklarınız vardır?

Dinlediğiniz için teşekkür ediyorum efendim, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gümüş.

Sayın Kalaycı, buyurun lütfen.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, kıymetli milletvekilleri, kıymetli bürokratlar, sayın basın mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, sözlerime Konya askerî sivil hava alanıyla başlamak istiyorum. Geçen hafta peş peşe yaşanan ve dört saati aşan rötarlar nedeniyle Konyalılar “Yetti gayri.” diyor Sayın Bakanım. Konya’da basın mensubu arkadaşlarımız hava alanımıza yeni isim bulmuşlar, “hava limanı” değil, “çile limanı.”

Sayın Bakanım, perşembe günü 8.55 Konya-İstanbul uçağında bagajın birinin başka bir uçağın bagajıyla karıştığı gerekçesiyle yolcular uçaktan indirilmiş, uçağın içerisinde bulunan çok sayıda basın mensubu ve birçok yabancı yolcu da bu duruma tepki göstermiştir. 199 yolcusu var ve dış hatlar bağlantılı bir uçak Sayın Bakanım. Yaklaşık dört saat bekleyen yolcular bagajların karışmadığını, hava alanında bulunan görevli personelin fazla bagaj fişi basması sonucu sorunun meydana geldiğini öğrenmiş oldu.

Yine, geçtiğimiz hafta cuma günü Konya’da havanın sisli olması nedeniyle İstanbul-Konya seferini yapan Türk Hava Yollarına ait 7.55 tarifeli uçak da üç saat havalanamamıştır. Konya Havaalanı’nın sis ya da başka nedenlerle uçuşlara kapatılması veya tehir edilmesi Konya’ya hiç yakışmıyor Sayın Bakanım.

Konya Havaalanı’nda 2012 yılının Ocak ayından Mart ayına kadar 51 seferin olumsuz hava koşulları nedeniyle iptal edildiği, aynı zaman diliminde hava şartları Konya’dan daha sert geçen Erzurum’da ise sadece 7 seferin iptal edildiği ifade edilmekte. Bu durum Konya Havaalanı’yla ilgili eleştirilerin ne kadar haklı olduğunu bir göstergesi olarak ortaya çıkıyor. Konya’da iptal edilen uçak seferlerine gerekçe olarak da havaalanındaki uçakların iniş veya kalkış yapacağı pistlerin buzlu olması, görüş açısının iniş veya kalkış için uygun olmaması gibi bahaneler ileri sürülüyor. Geçen yıl bütçe görüşmelerinde de sormuştum Sayın Bakanım. Daha sonra yazılı verdiğiniz cevapta diyorsunuz ki: “Konya Havaalanı tüm sistem, cihaz ve kolaylıkları ile her türlü hava aracıyla ulusal ve uluslararası hava trafiğine hizmet verecek şekilde hizmete açık tutulmaktadır.” O zaman bu tehirlar niye Sayın Bakanım? Coğrafi yapısı ve meteorolojik bilgileri ile neredeyse Konya’yla aynı olan Ankara Esenboğa Havaalanı’nda yolcular sis nedeniyle böylesine rezil olmuyor. Türkiye’nin her yerinde kara, kışa, buza rağmen uçaklar iniş kalkış yapıyor. O zaman sorun nedir Sayın Bakanım? Sorun, Konya Havaalanı’nın mevcut konumudur ve Konya’nın yıllardır yeni sivil havaalanı yapılması talebinin doğru olduğunu ortaya koyuyor.

Şimdi, Sayın Bakanım, diğer illere bakıyorum, sunumunuzdan tespit ettiğim, Hatay, Amasya-Merzifon, Antalya-Gazipaşa, Gökçeada, Iğdır, Bingöl, Hakkâri, Şırnak, Ordu-Giresun, Çukurova, Kütahya-Afyon-Uşak-Zafer-Aydın-Çıldır

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 40

yani birçok ilimizde yeni havalimanı yapılıyor, bitmiş, planlama aşamasında ya da etüt aşamasında. E, artık yani Konya'nın neyi eksik Sayın Bakanım? Yani bunca yıldır yoğun bir şekilde taleplere rağmen neden Konya'ya yeni bir sivil havaalanı yapılmıyor? Önerimiz de var yani yeni bir sivil havalimanı yapılsın ya da mevcut havalimanındaki askerî kısımlar oradan, ki Karapınar'da çok uygun yerlerimiz de var, o bölgeye taşınsın. Konya'nın ekonomik ve sosyal potansiyelinin ve Konya'daki yeni havalimanı ihtiyacının farkına varacağınız günleri Konyalı bekliyor Sayın Bakanım. Farkına varılıncaya kadar da sürekli gündemde tutacağım da emin olunuz.

İkinci olarak Sayın Bakanım, otoyollar konusuna geleceğim. Malum Ulaştırma Şûrası'nda "Hedef 2023" adıyla 100 hedef açıklanmış idi ve o hedefler arasında 12 otoyol projesinin 2023 yılına kadar tamamlanmasının hedeflendiği ifade edilmişti, şimdi, bakıyorum, bu sunumunuzda hedef otoyol proje sayısı 15'e çıkmış. Ama yine daha önceki yıllarda bütçe görüşmelerinde de aynı ifadeyi kullandım, yani koskoca Konya'yı nasıl göremiyorsunuz Sayın Bakanım? Yani 15 tane otoyol projesi hazırlıyorsunuz Konya'ya uğramıyor yani bu olacak şey değil. Türkiye'nin ortasında ve de yatırım maliyeti açısından çok da uygun düz arazi. Buna rağmen, Konya neden görülmüyor? Ki şu dağıttığınız haritada bile günlük ortalama 12 bin araç sayısının yoğun olduğu yerlerden bir yolda Afyon'dan gelip Konya-Ereğli'ye giden, bir de Ankara'dan gelen yol var. Şimdi, buralar neden projelendirilmiyor? Geçen yıl da sordum bunu, dediniz ki: "Afyon-Konya-Ereğli otoyolu 2035 hedeflerimizde yer alıyor." Sayın Bakanım, bu kadar bekletmeyin Konyalıları. Yani sanayicimiz için, ihracatçımız için altyapı çok önemli biliyorsunuz, ulaşım çok önemli. Bu anlamda bu projelerin hızla hazırlanıp, Konya'nın da otoyol projeleri arasına daha erken dâhil edilmesi gerekmektedir. Ben yine soracağım: Otoyol yapılması hedeflenen yollar hangi kriterlere göre belirlenmektedir? Yapılacak otoyolun konumu, yararlanma imkânı, maliyeti, trafik yoğunluğu gibi özellikler dikkate alınıyor mu? Yoksa tercihler siyasi ya da keyfi mi? Yani Sayın Bakanım, bu konuya açıklık kazandırırsanız... Yüz ölçümü en büyük il olan ve ülkemizin ortasında yer alması nedeniyle kuzey, güney ve doğu, batı ulaşım koridorunda bulunan Konya'nın dört bir yöne giden ve yoğun trafik akışı bulunan, ayrıca yoğunlukla düz arazi olması nedeniyle maliyet avantajı olan yollarından hiçbirini neden dikkate alınmıyor?

Sayın Bakanım, bölünmüş yollara geleceğim. Tabii, Konya'da da 800 kilometreyi aşan bölünmüş yol çalışması var. Yalnız şunu ifade edeceğim: Konya yol uzunluğu ve trafik yoğunluğu yüksek olan bir il. Dolayısıyla, yapılan bölünmüş yol uzunluğundan ziyade, toplam kara yolu uzunluğunun ne kadarının bölünmüş yol hâline getirildiğinin açıklanması daha anlamlı olacak. Bu açıklanırsa bu duruma göre kara yolu uzunluğu ve bunun çevresindeki bölünmüş yol oranı bakımından iller arasında Konya kaçınıcı sırada geliyor? Bunu da açıklamak lazım eğer "Konya'ya çok uzun bölünmüş yol yaptık." diyorsanız.

Ben, bu arada, Sayın Bakanım, Konya -Seydişehir, Konya- Beyşehir bölünmüş yolları ne aşamada, ne zaman bitirmeyi öngörüyorsunuz? Bunu soracağım. Yine, kamuoyunda, Konya kamuoyunda Gembos yolu olarak bilinen Beyşehir-Derebucak-Gembos güzergâhında Konya-Antalya yolu ne zaman tamamlanacak? Şu anda hangi aşamada, hangi çalışmalar yapılıyor? Yine, Beyşehir-Cevizli yolu –ki bunlar hep bizim Antalya bağlantımız oluyor Sayın Bakanım- bu ne zaman tamamlanacak? Yine, Bozkır-Antalya-Seydişehir-Akseki ayrımı yolunda da çok kısa bir yer kaldı ama iki yıldır orası yapılmadı. Bir orman, 1 kilometrelik bir mesafe, o ne zaman bitecek? Bu konuda da cevap alabilirsem memnun olacağım.

Sayın Bakanım, bir diğer konumuz Konya dış çevre yolu projesi. Hakikaten bir muammaya dönüştü. Konya şehir içi trafiğinin rahatlaması ve daha hızlı ulaşım için dış çevre yolu yapımı büyük önem arz etmesine karşın, AKP'li bakanlar, milletvekilleri, belediye başkanları, yetkililer tarafından "Yapıldı, yapılacak." şeklinde verilen sözlerle rağmen hâlen yapılmamış, yatırım programına bile girememiştir. Konyalılar hep avutulmuş ve mağdur edilmiştir. Şu anda Konya'nın mevcut çevre yolu şehir içinde kalmış, ana cadde hâline gelmiştir. Hem şehir içi trafik sıkışıklığına neden olmakta hem de kazalara sebebiyet vermektedir.

Sayın Bakanım, sizin de 27 Ağustos 2008 tarihli Konya ziyaretinizde "Çevre yolu projesi Konya'nın en büyük projelerinden bir tanesi, istismak sorunu çözülünce çevre yoluna başlayacağız." diye sözünüz var ama maalesef hâlen başlamadı. Tabii, gerekçesini cevaplarınızda açıklarsınız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSTAFA KALAYCI (Konya) - Sayın Başkanım bitiriyorum.

Yine, soru cevapta geçen yıl da bunu dile getirmiştik ama yine başlayacağı ifade ediliyor verdiğiniz cevapta Sayın Bakanım, teknik bilgilerini de vermişsiniz. "Kamulaştırma maliyeti 150 milyon lira olacağı tahmin edilmekte. 2012 yatırım programına alınması hâlinde çalışmalarına başlanacaktır." diyorsunuz. Alacak olan sizsiniz Sayın Bakanım yani Konyalı alacak değil. Yani, bu konuda da cevap verirsiniz...

Yine, Sayın Bakanım, şehir içi ulaşım... Konya trafiği çok önemli bir sorun olmaya başlamış, bazı caddeler çekilmez hâle gelmiştir. Konya'nın metroya, raylı sisteme kavuşturulacağı mevcut tramvay hattının hafif raylı sisteme çevrileceği yıllardır söylenmesine rağmen bugüne kadar hiçbir gelişme yok Sayın Bakanım. Hem 2004 seçimleri öncesi hem 2009 yerel seçimleri öncesi bu konuda verilen açık taahhütlere rağmen hiçbir mesafe alınmamıştır. Şimdi, Bursa, Adana, Kayseri, Antalya, Samsun, Eskişehir, Gaziantep gerçekten bu konuda çok önemli mesafe katetti, Konya da

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 41

maalesef hâlen “Yapıldı, yapılacak.” sözleriyle avutuluyor. Bu projeyle ilgili Bakanlık olarak ne düşünüyorsunuz? Bir desteğiniz, katkınız olacak mı? Cevap verirsiniz memnun olurum.

Son olarak, Sayın Bakanım, demir yolu... Malum, yine, bizim sanayicimiz ve ihracatçımız için limana ulaşım çok önemli. En yakın liman da Mersin Limanı, Mersin ya da Taşucu. Bu anlamda yine Konya-Mersin demir yolunun çift hata çıkarılacağı ve rehabilite edileceği -2007 yılından beri benim bildiğim- dile getiriliyor, ki edindiğim bilgiye göre daha yeni ÇED raporu onaylanmış, bildiğim kadarıyla. Yani, bu, Konya için, Konya sanayisi için aciliyet arz eden bir konu. Bu konuyu, ne zaman başlayıp ne zaman bitirmeyi öngörüyorsunuz?

Yine, demir yollarıyla ilgili şöyle bir talebimiz var: Bizim Konya’da bölge müdürlüğü yok. Adana ve Afyon şu anki ağımla ilgili. Artık hızlı tren de geldi. Yani, Konya’da bir demir yollarının bölge müdürlüğünün açılmasının doğru olacağını düşünüyorum.

Son olarak da lojistik merkez kurulması ile ilgili gelişmeler hangi safhada? Cevap verirsiniz memnun olurum.

Teşekkür ediyorum, Bakanlığın bütçesinin hayırlara vesile olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kalaycı.

Sayın Arslan...

AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcileri, Komisyon üyesi arkadaşlarımız, Komisyona görüş ve önerileriyle katkı koymaya gelen arkadaşlar ve basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, Ulaştırma Bakanlığının bütçesi tartışılırken ulaşırmayla ilgili ihtiyaçlar nasıl tespit ediliyor, nereden geliyor diye ben de kendimce görüşlerimi ifade etmek istiyorum.

Türkiye’nin coğrafi konumu belli, bu her zaman konuşulur. Buna bağlı olarak jeopolitik ve jeostratejik konumumuz ve bu konuma bağlı olarak uluslararası ticaretten almamız gereken pay ve bu pay çerçevesinde de uluslararası ulaşım koridorlarına nasıl entegre olmamız gerektiği herhâlde tartışılmalı.

Yine, benim de içerisinde bulunduğum Ulaştırma Bakanlığının hazırladığı bir ulaşırma ana plan stratejisi vardı ve bundan daha sonra da 10. Ulaştırma Şûrası yapıldı. Ve bu şûra uluslararası katılımlı, geniş katılımlı –dediğim gibi- hem uluslararası taşıma koridorlarını hem Türkiye’nin taşıma koridorlarını 2023’te, 2035’te, 2050’de, etrafımızdaki ülkeler hangi konumda olacak, bunların ticareti ne olacak, bu ticaretler için hangi ulaşırma altyapıları gerekli ve bu ulaşırma altyapılarının da birbiriyle nasıl entegre olması gerektiği ve konumlarının ne olması gerektiği uzun uzun tartışılmış ve buna göre de planlar ortaya konmuştu.

İşte, bunlardan bir tanesi demir yolları. Saygıyla ve rahmetle anıyoruz, Ulu Önder Atatürk ve onun arkadaşları, 1923 ila daha sonra 1938 ve 1950’ye kadar yılda ortalama 134 kilometre yol yapmışlar. Bu çok tartışılıyor, ben de tespitlerimi söylemek istiyorum. Daha sonra 1951-2003 yılları arasında yılda ortalama 18 kilometre yapılmış. 2004-2011 arasında yılda ortalama 136 kilometre yapılmış. Tabii, özellikle, 1951-2003’ü öncesiyle kıyaslırsanız ülkenin ekonomisinin zorlukları, proje yapmanın zorlukları... Ancak bir gerçek de var ki o günkü şartlarla yaptığınız demir yoluyla bugünkü konvansiyonel veya yüksek hızlı tren demir yollarını birbiriyle kıyaslamamak gerekir.

Şimdi, ağırlıkla yüksek hızlı demir yolu veya konvansiyonel tren de dâhil 160 kilometre hız öngörülüyor.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Arslan, kim emek vermişse o günden bu yana hepsine teşekkür ediyoruz.

AHMET ARSLAN (Kars) – Cümlelerin başında zaten saygıyla ve rahmetle özellikle andığımı ifade ettim, yine de anıyorum.

Fakat bir şeyi daha, bir hakkı daha teslim etmek lazım. Özellikle demir yolu projeleri kısa sürede hayata geçireceğiniz projeler değildir. Onları planlıyorsunuz, etütlerini yaparsınız, uygulama projeleri dâhil üç-dört yıl sürer. Ve bu uygulama projelerini hazırladıktan sonra inşaata başlıyorsunuz, özellikle ülkemizdeki coğrafi yapıyı hepimiz biliyoruz, dolayısıyla, inşaatların zorluğunu da biliyoruz, özellikle demir yolu sektöründe. Ama bir gerçek var ki o da ifade edildi, demir yolu yapmak başlangıçta belki pahalıdır, ancak ömrüne ve oradan dönerek yıllık ortalamaya vurduğunuzda ucuzdur. İşte, şu an inşaatı devam eden 3.434 kilometre yol var. Bunların beş yılda bitirileceğini varsaysanız yılda ortalama 700 kilometre yol yapacaksınız. Altı yılda bile olsa 500 kilometre-540 kilometre yol yapılmış olacak. Dolayısıyla, bunu özellikle şunun için belirttim. Tabii ki, on yıllık bir Hükümetimiz var. Sayın Bakan on yıldır burada. Ancak bunların planlanması, etütlerinin yapılması, projelerin başlaması... İşte, bugün, onun için 3.434 kilometre yol yapılıyor ve bir gerçek var ki bunlar beş yılda bittiğinde yılda ortalama 700 kilometre yol yapılacak. Bunu özellikle kaçırmamak lazım.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama Sivas’tan Kars’a gidiyor, aşağı doğru gitmiyor.

AHMET ARSLAN (Kars) – Niye Sivas’tan Kars’a gidiyor?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Aşağıyı söyle, aşağıyı söyle.

AHMET ARSLAN (Kars) – Sayın Aslanoğlu “Niye Sivas’tan Kars’a gidiyor?”u özellikle onun için söyledim. Birtakım planlamalar çerçevesinde yapıyorsunuz. Onun için uluslararası taşımalara dikkat ederek Marmaray’ı yapacaksınız. Onun için uluslararası taşımalara dikkat ederek Bakü-Tiflis-Kars’ı yapacaksınız ve yine onun için ulaşırma

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 42

ana plan stratejisi ve ulaştırma şûrasına bağlı olarak... Bakü-Tiflis-Kars'la taa Çin'e kadar gidiyorsunuz ama Kars-Iğdır-Nahçıvan'la da İslamad'a gideceksiniz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yapılmasın demiyorum ama bir de Sivas'tan Van'a gitsin, ben bunu söylüyorum. Yapılmasın demiyorum.

AHMET ARSLAN (Kars) – Tabii ki, siz... Bir gerçek daha var: Ana koridorlarını yapmadan, ana koridorların etrafındaki tali koridorları yapamazsınız. Dolayısıyla, biliyorum ki bu ana koridorlara bağlı olarak Sivas'tan Van'a da inen, Muş'a da inen, Varto'ya inen... Şu an proje çalışmaları yapılıyor ama tekrar özellikle vurgulayayım, ana koridorları yapmadan tali koridorları yapamazsınız, bunlar birbirlerinin destekleyicisi.

Yüksek hızlı tren... Ona gelmeden belki de... Yol yenilemelerin ne kadar önemli olduğunu biliyorum. Binlerce kilometre yol yenileniyor, elektrikli hâle getiriliyor, sinyalli hâle getiriliyor ama bunların hepsinin tacı herhâlde yüksek hızlı tren. Bunları taçlandıran Marmaray, Bakü-Tiflis-Kars, Tekirdağ-Muratlı'nın limanlara bağlanması; Kemalpaşa-Turgutlu'nun belki limanlara bağlanması ama bunların tacı yüksek hızlı trenler. Bu konuda özellikle, başta zatialiniz olmak üzere hükûmetlerin desteğini ve emeği geçenleri tebrik ettiğimi ifade etmek istiyorum.

Kara yolunun söylediniz, 6 il birbirine duble yolla bağlıydı, bugün, 71 il bağlı. Ama bir şey gözden kaçtı. Siz çok şey söylediniz, belki onun için kaçtı. Tekrarlayayım: "Bu anlamda ekonomiye yılda 14,4 milyar katkı koyuyoruz." dediniz. Yani, her yıl belki bu kadar para yatırdığınız, otoyolların sırf ekonomiye kazandırdığı para, yatırdığınız para kadar. Bırakın bunun dışındakileri, can kaybı tabii ki parayla ölçülmez, mal kaybı da herhâlde buna eklenmesi gerekir.

"431 tane ana proje var." dediniz ve bunların 3.668 tane projeden oluştuğunu ifade ettiniz. Benim çok daha önemseydiğim şu: Eğer bir projeyi planlıyorsanız muhakkak ki bir katma değer oluşturacağını düşünerek planlıyorsunuz veya sosyal fayda, sosyal sorumluluk projesi olduğunu düşünerek planlıyorsunuz. Ancak eğer bir projeyi planlar, yirmi yılda bitirirseniz ne katma değer oluşturur ne umduğunuz ne de beklediğiniz sosyal faydayı oluşturur. İşte, onun için tebrik ediyorum ki projeler artık 3,5-4 yıl gibi ortalama sürelerde bitiyor. Dolayısıyla ya katma değer olarak geri dönüyor ya sosyal fayda olarak insanlarımıza geri dönüyor.

Yine, özellikle kriz dönemi için –siz bahsettiniz- ulaştırma projelerinin veya yatırımların kriz döneminde yapılmasının öneminden bahsettiniz. Belki sadece o dönem için düşünmemek lazım. Ulaştırma altyapı projeleri Türkiye'nin her yerine yayılmış, her yerde iş yapıyorsunuz. Bunun anlamı şu: Her yerde istihdam sağlıyorsunuz, her yerde insanlara kapısında iş buluyorsunuz, her yerde ekonomiye sıcak para akıtıyorsunuz. Bu esnafa dönüyor, oradaki daha küçük ölçekli iş yapan taşeronla dönüyor, taşeronun yanında çalışan elemana dönüyor belki. Bunun için, ben, bunu da çok çok önemseydiğimi özellikle ifade etmek istiyorum.

Tabii ki hava yolunda özellikle, uluslararası anlamda 60 noktadan 193 noktaya uçmak çok çok önemli. 26 havaalanını 47 havaalanına çıkarmak çok çok önemli ve yine yolcu kapasitesinin 34 milyondan, yılda 130 milyona çıkması çok önemli.

Sayın Ünüvar belirttiler ve arkadaşlar sanırım orayı çok anlayamadılar veya Sayın Ünüvar iyi bahsedemedi, "Havaalanı-demir yolu bağlantısı" dedi. İşte, ulaşım modlarının birbiriyle entegrasyonu böyle bir şey. Eğer birileri havaalanına geldiğinde hemen devamında demiryoluyla bir yere gidiyorsa yatırım yapılabilir, birileri havaalanına geldiğinde hemen sanayiye erişebiliyorsa oraya yatırım yapılabilir. Bunu sadece çalışan kişi olarak düşünmemek lazım çünkü artık global ekonomiden bahsediyoruz. Dünyada sınırların kalktığından, ticaret anlamında sınırların kalktığından bahsediyor isek insanları her yere, her türlü ulaşım aracıyla kolay ulaşabilmesi işte, o yatırımların gelmesi demek.

Yine, bir şey daha... Özellikle bürokratlığımızda biliyorum ki şöyle bir ifade kullandınız o zaman, dediniz ki: "Bu trafik hacim hareketi haritanızdan hareketli." Bugün dediniz ki: "Buradaki hareket miktarı ve yük dağılımları veya araç dağılımı çok çok önemlidir. Zira, bir yerde araç dağılımı, araç hacmi çok yüksek diye oraya daha fazla yatırım yaparsanız orayı çok daha fazla yüklersiniz, tam tersine, olmayan yeri de ihmal edersiniz." Ve işte o zaman, bugün arkadaşlara burada sunduğunuz ve dağıttığınız harita ortaya çıkar. Ama biliyorum ki siz onu bugün söylemiyorsunuz. Siz, bu planlamaları yaparken yıllardır söyledığınız budur: "Olan yerin tabii ki ihtiyacını görelim, olan yeri tabii ki kolaylaştıralım ama olan yere daha fazla imkân getirip olmayan yeri ihmal ederek orayı daha fazla boğmayalım. Bir yer, kendi hacmi vardır, oraya hizmet sunarsınız ama bir yer de var ki, siz hizmet götürürsünüz orada bir hacim oluşur. İşte bu hacim oluşması çerçevesinde ülkenin her yeri eşit anlamda değerlendiriliyor ve dolayısıyla, kuzey, güney koridorlarını planlarken Kars'tan da geçecek, Ağrı'dan da geçecek, Van'dan da geçecek, Ardahan'dan da geçecek koridorlar planladınız. Ben bu projeyi o zaman da çok çok önemsemiştim. Sizinle birlikte çalışma şansı yakalamış bir kişi olarak bugün, burada sunmanız çok daha iyi oldu. Ve ama gördüm ki harita biraz farklı algılandı, sanki sadece buralarda bölünmüş yollar varmış, başka yerde yokmuş diye...

AHMET ARSLAN (Kars)- (Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

Sayın Başkan, çok özür ama benim sanırım ulaştırmayla ilgili küçük de olsa bir ayrıcalığım olsun. Lütfen bu konuda bana biraz müsamaha gösterin. Epeyce not hazırlamıştım, herhâlde, çok uzattım.

BAŞKAN – Biz hiç kimseye ayrıcalık tanımıyoruz ama buyurun.

AHMET ARSLAN (Kars) – Sağ olunuz. Teşekkür ederim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 43

Sayın Bakanım, buradan hareketle bir şey daha... Araç sayısı çok arttı, ölümlü kaza sayısı çok arttı ama bunu, artan trafik hareketiyle oranlamak lazım. Herhâlde, artan araçla kıyaslarsanız, yolculukla kıyaslarsanız kaza sayısı da azalmış olsa gerek.

Denizciliği atladınız ama ben bir cümleyle söz edeyim: Denizcilik Müsteşarlığının aslında bakanlık hâline geldiğini atlamamak lazım. Bakanlık gücünü arkasına aldı ve bakanlık olarak diğer kurumlarla artık iş ve işlem yapıyor.

Yine, ÖTV'siz yakıtla 2 milyarın üzerinde, hatta 2 milyar 858 milyonluk katkı koydunuz. Ağır vasıta taşıması yaklaşık 10 kat artmış. Limanlarda elleçleme yaklaşık yüzde 100 artmış. Ro-Ro'da yüzde 50, kruvaziyer yolcуда yüzde 300 artış sağlanmış.

Gemi inşaat sektörü uluslararası bir sektör, krizden en çok etkilenen bir sektördür ama bir gerçek var ki bu ülke bu sektörden çok yararlanmıştır. Daha sonraki gemi inşaat sektöründe... Dönem dönem bu krizler olur ama krizden çıktığında da yeni taleplere hazır olması gerekir. Bu çok çok önemli. Yat bağlama kapasitesinin artırıldığı YİD modeliyle birçok yat limanı yapıldığı da bir gerçek. Çandarlı Limanı'nın başlamış olması, Filyos Limanı'nın projelerinin ve çalışmalarının başlamış olması, hatta AB hibe fonlarından yararlanma konusunda projenin başlamış olmasını ben çok çok önemsiyorum.

Balıkçılık sektörü gerek barınaklar gerek ÖTV'siz yakıtlarla çok ciddi desteklendi. O sektördeki büyümeyi bilen arkadaşlarınızdan biriyim.

Tabii ki, çok daha önemli, iç sularda da artık tesisleşmeye özellikle, iskele, marina tahkimat yapılmasına, tekne götürülmesine yönelik çalışmalar var. Bunu çok çok önemsiyorum. Sizin belki on yıldır bu görevde olmanız bir başka şeyi getiriyor. Artık dünyada da bu konuda söz sahibi olduğunuzu biliyorum, zira, insanlar sizi biliyor, Dünya Denizcilik Üniversitesinde önemli görevler yapıyorsunuz, Uluslararası Denizcilik Örgütünde artık sizin şahsınıza ve ülkenin gelişmesine bağlı olarak arkadaşlarımız gidip toplantıdan toplantıya konu duyan durumda değil, toplantıların konularını belirleyen ve yönetimde görev alan pozisyonlardır.

Bunun dışında da bu sektörde çok şey var ama söylemek istediklerim vardı. Başkanın da müsamahasına sığınarak bir, iki şey daha söyleyeyim.

Tabii ki yine, biliyorum, Nuri Demirağ'ı nasıl andığınızı ve dolayısıyla, dönüp onun ismini niye Sivas Havalimanına verdiğinizi biliyorum. Koca Seyit ismini niye bir havaalanına verdiğinizi biliyorum. Bunun esprisi şu: Geçmişte, bir şekilde, hangi alanda olursa olsun emeği olanları da hem saygıyla yâd etmek hem teşekkür etmek anlamında bunların çok önemli olduğunu biliyorum.

Haberleşme ve hava yolu sektörünün rekabete açılmasının bu iki sektörde bizi nerelere getirdiğini biliyorum. Dolayısıyla, demir yolu sektörünün de özellikle, rekabete açılmasının bu sektörü çok ummadığımız noktalara götürmek adına önemli bir adım olacağını özellikle belirtmek istiyorum.

AHMET ARSLAN (Kars)- (Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

Avrupa Birliği ile ilgili olan ilişkilerde –ben de geçmişte özellikle yer aldım- bunun ne kadar önemli olduğunu – arkadaşlar ifade ettiler ancak- Ulaştırma Bakanlığının özellikle Avrupa Birliği mali yardımlarından yararlanmak adına şu ana kadar 318 milyon euroluk demir yolu altyapısında fon kullandığını, limanda 254 milyon kullanmak üzere olduğunu, teknik destekli bir kısmını kullanıp bir kısmını kullanacağını... Proje ismi söylemek gerekirse Köseköy-İzmit demir yolu var, Köseköy-Gebze demir yolu var, Filyos Limanı var, Samsun-Kalın demiryolu var. Buna bağlı birçok proje var. Proje isimlerini söylemeyeyim ama benim de içinde bulunduğum dönemden biliyorum ki 600 milyon euroya yakın bir fon etkin bir şekilde kullanılmış.

Yine, bir şey daha... Özellikle Avrupa Birliği fonlarından veya IPA fonlarından yararlanma sürecinin ne kadar zor ve meşakkatli olduğunu biliyorum. O sürece rağmen bu fonların kullanılabilmiş olması gerçekten başarıdır. Ben bu konuda tebrik ediyorum.

Yine, Sayın Ünüvar bahsetti PTT'den ama iki cümleyle söyleyeyim, belki hakkını yememek adına veya hakkını teslim etmek adına: PTT 2 milyon 700 bin yılda işlem yaparken bugün 24 milyon işlem yapıyor. Yine, 882 özellikle iş yeri otomasyona tabi iken 5 kat artmış, 4.450'e gelmiş. 7 kurumla iş yaparken 193 kurumla iş yapıyor, 10 kurumla iş yapıyorken, 10 tane protokolü varken 245 protokolü var. Ve yine, benim ilimde de birçok yerde var ki bankanın olmadığı yerlerde –ki bunlar 1.522- 1.522 yerde de bankacılık hizmeti vererek oradaki insanlara özellikle katkı koyuyor.

Sayın Bakanım, iller bazında da Kars'la ilgili iki cümle söyleyeyim. Bakü-Tiflis-Kars önemlidir. Kars-Nahçıvan çok önemlidir. Havaalanının orada yapılmış olması çok önemlidir. Yine, kuzey, güney koridorunun bölünmüş yol hâline getirilmesi çok önemlidir. Bütün bunlara bağlı olarak da orada yapılacak bir lojistik merkezi de Kars'ın sınırı bekleyen il olmaktan çıkıp sınır konumundan yararlanan ve Türkiye'nin doğuya açılan kapısı olması anlamında çok çok önemlidir. Ben dolayısıyla hem size hem çalışma arkadaşlarınıza bugüne kadar olan emeklerinizden dolayı teşekkür ediyorum. Bundan sonra da başarılar dileyerek inşallah aynı sonuçları alacağınızı bekliyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Özellikle çalıştığınız kuruma teşekkür edin.

AHMET ARSLAN (Kars) – Mevlüt Ağabey, sen arırsın, sen onu biliyorsun artık.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ee ama et. Bunu da açık söyle ya.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 44

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz Sayın Arslan'a.
Sayın Ünüvar ne oldu? Sayın Arslan...
NECDET ÜNÜVAR (Adana) - Sayın Başkanım...
MUSA ÇAM (İzmir) - Sataşma var.
BAŞKAN - Sataşma mı var?

Sayın Arslan sataşmaz hiçbir zaman ama...

İZZET ÇETİN (Ankara) - İzah edemediğinizi söyledi.

NECDET ÜNÜVAR (Adana) - Şimdi, Sayın Başkanım, ben meramımı tam anlatamadığımı anlıyorum.

Şimdi, bu bölgesel havaalanıyla ilgili, biraz önce değerli genel müdürüm ve müsteşarımdan da bilgiyi aldım, net bilgiyi, bildiğim bir bilgiyi tekrardan teyit etmek anlamında.

Başlangıç kapasitesi 10 milyon yolcu yıllık, nihai kapasitesi 30 milyon yolcu olacak. Ayrıca kargo uçağının olacağı bir şey. Burada benim anladığım şey şu: Bu yol ağlarında birbirinin mütemmimi olan yollar her zaman daha caziptir yani Seul'de -bundan on beş gün önce Seul'deydim- Frankfurt'ta, Pekin'de gördüğüm bir şey var. Yani, insanlar demir yoluyla geliyorlar, havaalanının içinde tekrardan uçağa binip bir başka yere gidiyorlar. Benim anlatmak istediğim şey şu: Mersin'in nüfusu 2 milyona yakın, Adana'nın nüfusu 2 milyonun üzerinde, 2 milyon 100 bin, hatta Osmaniye'yi de katarsanız 400 bin civarında da bir nüfus var ve giderek artıyor. Yani yaklaşık 5 milyona yakın bir nüfus, dolayısıyla, 30 milyon yolcu kapasitesi. Birbirini tamamlayıcı iki tane unsuru bir arada düşünmek gerekir diye ifade etmiştim ama demek ki tam anlatamadım.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ünüvar.

Buyurun Sayın Ağbaba.

VELİ AĞBABA (Malatya) - Evet, Sayın Başkan, çok teşekkür ederim ilginize.

Ben, öncelikle hem Sayın Bakana hem geçen yıl emek veren bürokratlara, memurlara, işçilere ve sömürülen taşeron işçilerine emeklerinden dolayı teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, hepinizin bildiği gibi, ben Türkiye'nin en güzel ilinin milletvekiliyim, Malatya milletvekiliyim ama en şanssız milletvekiliyim, en şanssız ilin milletvekiliyim. Niye? Bakın, bizim bölgemizde tek çevre yolu olmayan il Malatya -Sayın Bakanım, siz çok iyi biliyorsunuz komşu ilimizsiniz siz de- tek çevre yolu olmayan kent Malatya. Bunun büyük bir haksızlık olduğunu düşünüyorum ve hâlâ bununla ilgili doğru dürüst ciddi bir çalışma yok.

Yine, Malatya-Sivas kara yolu var ki, bu kara yolu sadece Sivas'la Malatya'yı birbirine bağlayan bir kara yolu değil; bu kara yolu Elâzığ'dan başlayarak doğuya doğru ve Adıyaman'dan başlayarak güneye doğru birçok ili Karadeniz'e bağlayan bir yol. Geçen yıl 55 kilometresinin ihalesinin yapıldığı ilan edildiği hâlde herhangi bir çalışma olmadığını görüyoruz, ki bu yol Malatya açısından çok önemli bir yol, maalesef bir tek çivi çakılmış değil.

Yine, hem Başbakanın hem de sizlerin ilan ettiği bir yol var; Arapgir-Divriği kara yolu. Burası yapılmış gibi gözüküyor ama Sayın Bakanım, burası yapılmış değil. Her gittiğimde oranın bir ölüm yolu... Mevlüt Bey de o yolla ilgili çok uğraş vermişti geçtiğimiz dönemlerde... O kara yolu hâlâ asfaltlanmış değil, yapılmış değil; Malatya tarafı yapılmış değil, Sivas tarafı yapılmış, Divriği tarafı yapılmış ama Arapgir tarafı maalesef hâlâ, yapıldığı gözükteği hâlde yapılmış değil.

Yine, Sürgü-Erkenek yolu yapıldığı hâlde, tekrar tekrar ihale edildiği hâlde maalesef bu yolda çökmeler oluyor ve bunu Karayolları yapmak zorunda bırakılıyor.

Bir de AKP döneminde Malatya'ya -çok haksızlık etmeyelim- yapılan bir şey var, o da viyadük, Beylerderesi Viyadüğü. Bununla ilgili de ben teşekkür ediyorum hakikaten hem emeği geçenlere hem vesile olanlara, kimse, geçmişteki bütün arkadaşlarımızı kutluyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) - Ali Osman Başkurt...

VELİ AĞBABA (Malatya) - Ali Osman Başkurt... Ama bir şeyi de belirtmek istiyorum: Bakın, bu Beylerderesi Viyadüğü aslında Malatya'nın büyümesini engellemesine neden olabilecek projeden biri oldu. Niye? Bakın, toplu taşımayla ilgili çeşitli projeler var. Şu anda Malatya Belediyesi de bununla ilgili çalışma yapıyor. Bu organize sanayisiyle üniversiteyi birbirine bağlayamıyoruz. Niye bağlayamıyoruz? Çünkü bizim ikazlarımıza, demokratik kitle örgütlerinin ikazına rağmen bu yolda toplu taşımacılık düşünülmüdüğü için hem organize sanayisiyle birleşmesi hem de gelişen, yani batıyla birleşmesi viyadük nedeniyle kesiliyor.

Şimdi, yine, Erkenek Tüneli'nde hâlâ bir çalışma yok. "Karahana Geçidi 2010'da bitirilecek." dendi, hâlâ bitirilemedi. Bir de Malatya-Adıyaman yolu var. Malatya-Adıyaman yolu da tam bir kangren oldu. Bu -yıllardan beri her seferinde söz verilen- Malatya'yla Adıyaman'ı birbirine bağlayan, mesafeyi çok kısaltacak bir yol ama maalesef bu yolda da bir çalışma olmadı. Çelikhane-Malatya yolu, Gündüzbey-Yeşilyurt; bu yolda bir çalışma maalesef yok.

Yine, son günlerde gündeme gelen bir şey var. O da kara yollarının yapım, bakım, onarım ve bağlantı yollarıyla birlikte, araç, makine parkları, arazileri, bakımevleri, binaları, komplekslerinin ihaleye çıkarılmış olduğunu duyuyoruz. Malatya'da iki tane şube var. Birisi Arapgir'de, biri de merkezde. Bunun ihalesi yapıldığı zaman birçok mağduriyet doğacak. İşçilerin, hele hele bu taşeron işçilerinin, orada çalışan, kara yollarında çalışan insanların mağduriyetleri olacak.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 45

Özelleştirme uygulamalarını biliyoruz. Bizim Malatya'daki özelleştirme uygulamalarının hiçbirisi maalesef başarıya ulaşmamıştır ki bunun örneğini Malatyalılar TEDAŞ özelleştirmesinde çok yoğun bir biçimde yaşamaktadır. TEDAŞ'ın özelleştirilmesi resmen Malatya'yı canından bezdirmiştir -Malatyalıların deyimiyle söylemek isterim- bu Karayollarının özelleştirilmesi de Malatya'ya fayda değil zarar getirir diye düşünüyorum.

Şimdi, bir de bir önerim var, bunu daha önce de size yapmıştım. Bu önerimi dikkate alırsanız çok memnun olurum. Sizin ilinizi de ilgilendiren bir yol var. Hekimhan, Arguvan, Yazihan, Arapgir, Kemaliye, Keban, İliç; bu ilçelerin tamamını havaalanına bağlayan bir yolumuz var. Eğer Yazihan ilçesinde Tohma Çayı'nın üzerine bir küçük köprü yapılabilirse bu mesafe 40 kilometre kısalıyor. Sizden ricam, lütfen bunu takip eder araştırırsanız... Eğer hem Malatya'nın hem bölgenin faydasına -ki ben öyle olduğuna inanıyorum- bu konuda sizin desteklerinizi bekliyoruz. Eğer bunu yaparsanız Malatya'ya yapılmış haksızlıkları bir ölçüde gidermiş olursunuz. Bu konuda sizden rica ediyoruz. Hakikaten Malatya sizin ilinizde, çevre illerden çok az yatırım almış, Elâzığ ile karşılaştırdığımız zaman, Kayseri'yle karşılaştırdığımız zaman. Biz hakkımızı istiyoruz, biz fazla bir şey istemiyoruz Sayın Bakanım, hakkımızı istiyoruz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

VELİ AĞBABA (Malatya) – Başkanım, toparlıyorum hemen. Bir iki soru soracağım. Hemen toparlayıp bitiriyorum sözlerimi.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, hakkını istiyor, fazla bir şey istemiyor.

VELİ AĞBABA (Malatya) – Fazla bir şey istemiyoruz.

Şimdi, bu, “Redhack” denilen bir şey var bilişim suçlarıyla ilgili, dünyada acaba bunun başka örneği var mı? Silahlı terör örgütü olarak nitelendiriliyor bunlar. Bunun başka bir örneği var mı? Ben bu suçlamayla cezaevinde yatan insanları ziyaret ettim. Ben Cumhuriyet Halk Partisinde Cezaevi Komisyonu üyesiyim. Çok, böyle komik sebeplerden oradaki çocuklar içeri alınmış. Bu örgütün liderleri, birisi on sekiz yaşında lise son öğrencisi, birisi Maraş'ta tekstil fabrikasında çalışan bir çocuk, birisi de iki yıllık bilgisayar programcılığını beş yılda bitiremeyen bir çocuk. Bunlar nasıl terör örgütü üyesi oluyor, bu da komik, onu da belirtmek istiyorum.

Ayrıca, bir sorum daha var, K1 belgesiyle ilgili. K1 belgesinde, ilk verildiği zaman, ilk yenilediğiniz zaman, çok cüzi miktarda yenileyebildiğiniz şeyi altmışıncı günden sonra ciddi bir ceza, doksanıncı günden sonra da çok daha, ödenemeyecek bir ceza geliyor. Bu konuda makul bir şey yapılamaz mı? Onu da belirtmek istiyorum.

Ben Malatya'nın önümüzdeki yıllarda haklarının yenilmemesi için sizin de -bir komşu olarak- üzerinize düşeni yapacağınıza inanıyorum.

Tekrar emeği geçenleri kutluyorum, teşekkür ediyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ama Sayın Bakan artık İzmir Milletvekili, biliyorsunuz değil mi yani?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, hayır. Ben bilmiyorum muyum “Eğün dedikleri de küçük bir şehir, ana ben...”

BAŞKAN – Şimdi, arkadaşlar, yine ben sırasıyla kimlere söz vereceğimi söyleyeyim de, ona göre arkadaşlarımız... Sayın Berber, daha sonra Sayın Çetin, Sayın Mustafa Şahin, Sayın Nazlıaka, bundan sonraki sıralamamız bu şekilde; sonra da Türel, Sayın Türel'iye daha sonra...

Evet, Sayın Berber, buyurunuz.

RECAİ BERBER (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Ulaştırma Bakanlığımızın değerli bürokratları, basınımızın değerli temsilcileri; ben de akşamın bu saatinde, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanımın on yıllık hizmet süresini de tamamlaması dolayısıyla kendilerini tebrik ediyorum.

Özellikle, çok kapsamlı bir sunum. Arkadaşımız “kitapçık” deyince dilimiz alışmış kitapçık demeye, burada bir ansiklopedi görüyorum neredeyse. Bunun adı da kitapçık değil tabii.

Gerçekten Ulaştırma Bakanlığımızın, özellikle son on yılda yapılan yatırımların toplam tutarı 85 milyar lirayı aşmış. Toplam mevcut projelerin, planlanan projelerle beraber toplam yatırımı da 165 milyar gibi bir rakam.

Sayın Bakanım, özellikle kara yolları, demir yolları; özellikle havaalanları, hava yollarıyla ilgili yapılan yatırımların yanında limanların burada entegrasyonunu özellikle vurguladınız. Biz geçen hafta Enerji Bakanlığının bütçesini görüştük. Bugün de Türkiye'nin önündeki en önemli hedeflerden biri olan lojistiğin, genel anlamda lojistiğin altyapısını görüşüyoruz. Gerçekten Türkiye 2023 hedeflerini yakalayacaksa bunun için olmazsa olmaz iki tane handikabımız var. Bunlar yapıldığı zaman çok mükemmel bir şekilde görüldüğü ama esas yapılmadığı zamanki acısını biz yıllarca çok çekti. “En pahalı enerji olmayan enerjidir.” derlerdi, gerçekten, en kötü ulaşım da olmayan ulaşım. Biz İzmir, Ege Bölgesi olarak İstanbul'a ve buradan da dünyaya açılmadığımız için, neredeyse son yirmi yıldır Orta Anadolu'dan bile çok geriye düştük sırf bu nedenle. Eğer bu ulaşım ağları, bu ulaşım aksları gerçekleştirilirse biz tekrar hem İstanbul'la hem de dünyayla entegre olacağız.

Tabii, Sayın Bakanım, bizim hem Orta Vadeli Program'da... Ben burada başka bir konuyu -belki arkadaşlar dile getirmede ama- getirmek istiyorum. O da şu: 2013 bütçesinde, 2014 bütçesinde yatırımlar için ayrılan rakamlar belli ve özellikle arkadaşlarımız belirttiler, baştan öngörülen, tahsis edilen ödeneğin açılması da söz konusu her zaman ama

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 46

özellikle 2012 de bu aşmaktan dolayı da bütçe açığında bir sorun yaşadığımız da ortada. 2013 ve izleyen yıllarda Bakanlığınızın yapacağı bu yatırımlarla ilgili olarak sadece bütçe ödeneklerinin yetmeyeceği de bir realite. Gerçekten, bizim şunu yapmamız gerekecek: Hem 2008-2009 yıllarında kriz döneminde, yatırımlara hiç ara vermeden, hatta daha da gaz vererek, hızlandırarak bu kriz sürecini ciddi anlamda, tabiri caizse, önemli bir hasar almadan atlattık ve arkasından da 2010-2011 yıllarında çok büyük bir büyüme gerçekleştirdik. Bizim iki yönden bu yatırımlara ihtiyacımız var.

Bir: Büyümemizi daha yüksek, yukarılara çekebilmemiz için bu yatırımların mutlaka olması gerekiyor.

İkincisi de: 2023 hedeflerimizi gerçekleştirebilmek için, yine bu yatırımlar olmazsa bizim hedeflerimizi tutturamayacağımız anlamına geliyor.

Dolayısıyla, sizin baştan beri öncülük ettiğiniz, şu anda da Millî Eğitim Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığının uygulamaya çalıştığı, kamuoyunda, dünyada PPP projeleri olarak bilinen ve kamu-özel iş birliği alanlarını siz başlattınız, özellikle sizin Bakanlığınız başlattı. Ve genel anlamda, özellikle duble yollar bile -geri dönüşünün- şu anda burada gördük ki, dört buçuk beş yıl gibi bir zaman içinde kendi kendini amorti ediyor. Özel sektör projelerinin bile on yılda amorti ettiği dönemlerde buna finansman bulunabiliyor. Yani bugün enerji projeleri on yılda amorti ediyorsa siz bunu çok rahatlıkla uluslararası piyasalardan finanse edebiliyorsunuz. O zaman, Ulaştırma Bakanlığının bu kadar fızıl, geri dönüşü bu kadar kısa olan projeleri için eğer bütçede bir şey bulamıyorsak mutlaka bir başka finansman yöntemiyle bunları realize etmek durumundayız. Bu konuda bir çalışmamız var mıdır Bakanlık olarak? Biliyorum, PPP projeleri özellikle limanlar konusunda... Çünkü biraz önce ekrana geldi, şimdi görüyorum. "Çandarlı Limanı" deniyor ama onun ismini -sağ olun- "Kuzey Ege Limanı" olarak değiştirdiniz. Kuzey Ege Limanı bütün Ege Bölgesi'ne hizmet verecek, Avrupa'nın on büyük limanından biri oluyor ve bu Liman için bildiğim kadariyle çok büyük bir kaynak harcanmayacak bütçemizden. Niye? Çünkü yap-işlet-devretle üst yapıyı yapacaksınız. Dolayısıyla, ben özellikle bu şekilde bölünebilir, dışarıdan finanse edilebilir, finansman bulunabilir projelerin bütçe ödeneklerini hiç hesaba katmadan, bu şekilde, acaba, finanse etme konusunda ayrı bir birim, çalışma yapılabilir mi diye düşünüyorum. Aksi takdirde, hakikaten, önümüzde bu projelerin finansmanı, yatırımların gerçekleşmesi sıkıntı yaratacak.

Sayın Bakanım, memnuniyetle gördüğümüz bir başka husus var: Lojistik merkezleri. Gerçekten, Türkiye gibi 8 bin kilometre sahili olan bir ülkede, biz maalesef hem büyük limanlar açısından hem bu büyük limanları entegre, ulaşım açısından geçmişte çok sıkıntılar yaşadık. Şimdi, görüyoruz ki artık bu entegre bir hâle gelmiş durumda.

Biraz önce Ahmet Bey'in belirttiği bir husus vardı, ben de onu çok önemsiyorum çünkü geçmişte Ereğli Demir Çelik'in Yönetim Kurulu Başkanıyken Devlet Demiryollarıyla, sizin de katıldığınız bir proje başlatmıştık hatırlarsanız ama özelleştirme sayılıp Danıştay tarafından iptal edilen bir uygulamaydı. Gerçekten, özel teşebbüsün özel demir yolu işletmeciliğinde ne kadar başarılı olacağının bir örneğiydi. Çünkü Devlet Demiryollarının ekibiyle en fazla 50 bin tona çıkan cevher taşımalarını, iki ay sonra özel bir ekip 100 bin tona çıkardı, aynı hatta. Bunun da maliyetleri düştü. 20 dolara Devlet Demiryolları taşıırken, zarar ederken; 10 dolara kâr eder hâle geldi çünkü işletme maliyetleri kapasite arttıkça aynı oranda artmıyor. Dolayısıyla, gerçekten altyapı yatırımlarının, Devlet Demiryollarının bütün ünitelerinin yine bakımı, yapımı, onarımı, her şeyi Devlet Demiryollarında kalmak kaydıyla, sadece işletmenin özel işletmelere açılması yöntemiyle bu kapasitenin çok yüksek rakamlara çıkabileceğini ben düşünüyorum. Çünkü bizim demir yolu ağıımızın aşağı yukarı aynı miktarına sahip olan Kanada'da 180 milyon ton yük taşınıyor. Bunun da büyük çoğunluğu, işte, biraz önce söylediğim, cevher gibi, vesaire gibi madenler vesaire. Şimdi, biz madencilik sektörüne 5'inci bölge imkânları verdik. Türkiye'nin neresinde olursa olsun 5'inci bölge teşviklerinden yararlanıyor ve son dönemde gayrisafi millî hasılanın yüzde 1,5'ine çıktı maden üretim ve ihracatımız. Bu ne anlama geliyor? Önümüzdeki yıllarda daha da artacak ama önünde en büyük açmaz var, handikap var; lojistik. Eğer taşıyamazsak biz bunları o yönde yapılan teşviklerin de çok bir anlamı olmayacak. Memnuniyetle görüyoruz ki gerçekten bu adım da atılmış, Devlet Demiryollarının bu işletmesinin özel sektöre açılması kanunu da, değişiklik kanunu da herhâlde Meclise gelmiş durumda.

Sayın Bakanım, bir iki de konu var bölgemizle ilgili. Onları hem biraz önce yine memnuniyetle gördük 2013'te tamamlanacak projeler içinde, Sayın Manisa Milletvekili Erkan Bey de belirtmişti. Salihli-Gölmarmara-Akhisar yolu. Tabii, bu yoldaki o dur- geç köprüleri, tarihî köprüler maalesef var ama 2013'te tamamlanacak olmasından da memnuniyet duyuyoruz. Ancak orada bizim de sık sık müteahhitte görüşmemize rağmen, istediğimiz hızda yürümediğinin de şahidiyiz. Her zaman geçiyoruz çünkü o yoldan.

Diğer bir husus da yine Akhisar çevre yolumuz. Devlet Demiryollarımızla görüştük, projesi, her şeyi tamamlanmış; hem demir yolunun deplase edilmesi, şehir dışına alınması hem de çevre yolu. Çünkü bu yol "Akhisar çevre yolu" olarak geçiyor ama İzmir-İstanbul ana aksının üzerinde bir yol. Biz İzmir-İstanbul yolunun burada tamamlanmasını istiyoruz açıkçası. Bu, İzmir-İstanbul yolunun eksik kalan 10 kilometrelik bir kısımdır. Adı "çevre yolu" olarak geçiyor ama normalde İzmir-İstanbul yoludur.

Onun dışında, bir de bizim Gördes-Demirci yolumuz var; şu anda, projersiz bir yol, 80'li yıllarda yapılmış projersiz bir yol var. Önümüzdeki günlerde orada 250 milyon dolara özel sektörün bir nikel yatırımı var ve muhtemelen o yoldan ekipmanları taşıyamayacaklar, yani şu andaki hesaplamalar onu gösteriyor. Orada da eğer, bir... 2013 programında hızlandırılabilirse memnun olacağız.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 47

Sayın Bakanım, özellikle, siz İstanbul'a... Tabii, İstanbul hem Başbakanımızın hem de Hükümetimizin, sizlerin çok önem verdiği bir ilimiz ve aynı zamanda, İstanbul, sadece Türkiye'nin değil, dünyanın şu anda cazibe merkezi olmuş bir yer. Onunla ilgili çok büyük projeler yapıyorsunuz. Üçüncü köprü'nün ve bağlantı yollarının yapılmış olması, Körfez geçişinin İzmir-İstanbul yolunun hızla devam ediyor olması... Biz bunları memnuniyetle görüyoruz. Benim -fikrin patenti bana ait olmayan- mekatronik mühendisi bir oğlum var -siz tanıyor musunuz bilmiyorum- diyor ki: Artık özellikle birinci köprü teknik anlamda belki ömrü daha uzatılabilir ama fiziki olarak tamiriyle, bakımıyla belki... Kırk yıl oldu, biliyorsunuz 2013'te kırk yıl olacak. Ekonomik anlamda ömrü doldu. Nasıl doldu? Çünkü altı şeritli bir yol, bağlantı yolları ise en az sekiz on şerit, yani oraya bağlanan yollar ve İstanbul'un içinde bir demir yolu geçişi yok. Şu anda metrobüs çalışıyor oradan ve ciddi bir sıkıntıya da yol açıyor metrobüs yoğunluğu. Dolayısıyla, o köprü'nün, işte San Francisco gibi veya başka yerlerdeki gibi -çok da kısa bir mesafe, en dar yeri- çift katlı yapıma imkânı olabilir. Bu da üçüncü köprü'nün devreye alındığı, Marmaray'ın devreye alındığı bir döneme denk getirilmek suretiyle, yani İstanbul'da nispi olarak ciddi bir rahatlamanın olacağı bir dönemde bir-bir buçuk yıl gibi kısa bir sürede, her şey hazırlandığı takdirde, çift katlı, içinden raylı sistemin de geçtiği...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Berber, toparlarsınız...

RECAİ BERBER (Manisa) – ...çok daha modern, çok daha gelişmiş bir köprüyü, sekiz şeritli bir köprüyü yani dörder şeritli bir köprüyü gerçekleştirebilir miyiz, böyle bir çalışma var mıdır? Hakikaten, ekonomik olarak bunun 2,5 katına çıkma ihtimali var, imkânı var, kapasite olarak 2,5 katına çıkma imkânı var. En yoğun, en çok talebin olduğu bir yer. Bu konuda daha önce, bu otoyollara, köprülere bakan bölge müdürlüğünüzden bazı bilgileri ben almıştım ama tabii, böyle bir çalışma olup olmadığını bilmiyorum; olabiliyorsa memnuniyet duyacağız, İstanbul gerçekten bizim göz bebeğimiz.

Sayın Bakanım, ben tekrar, özellikle ikinci on yıllık -yani birinci on yıl tamamlandı- dönemde bu söylediğimiz hedefleri gerçekleştirmek için bütçe imkânlarının dışına çıkarak da kaynak yaratmamızın ve bu kaynakları da özellikle Ulaştırma Bakanlığımızın emrine vermemizin zorunlu olduğunu belirtmek istiyorum. Bu konuda gerekirse, Maliye Bakanlığımız bütçeyi tabii denkleştirip getiriyor, orada da başka imkânlar zorlanabilir.

Çalışmalarınızda yine başarılar diliyorum, ekibinize başarılar diliyorum. Sizlerden Allah razı olsun.

Bütçemizin de hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Berber.

Sayın Çetin Buyurun.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, Sayın Bakan, Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığımızın değerli bürokratları, değerli basın emekçileri; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii, Bakanımızın 10'uncu yılını ben de kutlarım. Gerçekten on yıldan bu yana Ulaştırma Bakanlığı yapmak, ki son bölümde bazı yeni birimler de eklendi kanun hükmünde kararnameyle, yatırımcı bir bakanlıkta görev yapmak hem bir onur hem de oldukça zor bir görev; gerçekten kutluyorum. Fakat böyle bir Bakanlığın kanun hükmünde kararnameyle kurulmuş olması ve Mecliste bakanlığın hâlâ onaylanmamış olmasını sizin de bir eksikliğinizi olarak hatırlatmak isterim.

Sayın Bakanım, tabii, arkadaşlar için teknik yönünü olabildiğince anlattılar. Biz dünyadan ayrı bir ülke değiliz. Teknolojik gelişmelere, bilimsel gelişmelere gerçekten, bu çağda ayak uydurmak son derece önemli ve yapılan atılımlar, yapılan yatırımlar da bunun için Türkiye'nin gerekli hamleleri yaptığını gösteriyor. Fakat zaman zaman bütün bakanlıklarda olduğu gibi sizde de aynı hastalığın nüksettiğini görüyorum. Gerçekten, 2002-2012 bütçesiymiş gibi geçmişten günümüze kadar tablolara baktığınızda 2002 -arkadaşım da belirtti- milat gibi algılanıyor. Ama ben size 2002'nin bir başka miladını hatırlatmak isterim Ankara Milletvekili olmam nedeniyle. 2001 yılında başlanan Ankara metrosu Ankara Büyükşehir Belediyesince bitirilemedi -ki 2001'de başlandı, hâlâ bitirilemedi- size devredildi, siz de 2014 yılında hizmete açacağınızı söylediniz. Şu ana kadar 885 milyon 238 bin 150 lira harcanmış idi. Şimdi, burada tabii, metro galerileri uzun süre hiçbir iş yapılmadan beklemiş, istasyon yapıları harabeye dönmüş, yapılan pek çok yatırım işlevsiz hâle gelmiş. Hatta Bakanlık bu hatları devraldıktan sonra metro inşaatlarında çökme oldu, bir vatandaşımız vefat etti. Bütün bunların müsebbibi de AKP hükümetleri ve Büyükşehir Belediye Başkanı. Bu konuda kamu zararının ne olacağı hâlâ muallakta. Bu konuda bir girişiminiz var mı? Bunu bir öğrenmek isterim her şeyden önce.

Sayın Bakan, bir de yine belki sürem yetmez diye peşinen söyleyeyim, arkadaşım da kısmen dile getirdi. Siz gerçi bu konuda gerekeni söylediniz hatta "Türkiye İçin" bölümünün başlangıcına da -son cümleyi okuyorum- "Cumhuriyetimizin ilk yıllarındaki hizmet seferberliği tarihe adını altın harflerle yazarken..." diye başlayarak o ilk yılları yâd etmişsiniz, hakkını teslim etmişsiniz. Fakat Başbakan "Demir ağlarla ördük ana yurdu dört baştan" söylemine, "Neyi ördünüz?" diye feveran ediyor, yüksek perdeden bağırıp çağırıyor. Sayın Başbakanın ben bu konuda eksik bilgi sahibi olduğunu düşünüyorum ve ona Atatürk'ün Türkiye Büyük Millet Meclisi açış konuşmalarında demir yolları konusunda söylediklerini, Profesör Doktor Afet İnan'ın "Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933" adlı kitabını Başbakana bir ulaştırırsanız gerçekten bilgi sahibi olur ve ondan sonra belki, bu konuda yüksek perdeden konuşmayı, bağırmayı bırakır. Mesela, ilk 1923 Meclis açış konuşmasından ve en son, hastayken 1938'de her yıl Meclis açış konuşmalarına bakarsa görür. İki cümle okuyacağım, biri 1 Mart 1923: "Efendiler, ulaştırma araçları arasında en

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 48

önemli olan demir yollarıdır. Her memleketin hayat damarları olan demir yollarını geliştirerek Anadolu'ya da yaymak üzere bir kanun tasarısı yüce Meclisimize sunulmuştur." diyor. 1938'de de -özellikle seçtim, sizin ilinizle ilgili bir söylem olduğu için, doğum yerinizle ilgili- 1 Kasım 1938'de "Geçen yıl Divriği'ye ulaştığımızı gördüğümüz demir yolunun bu yıl Erzincan'a vardığını ve önümüzdeki yıl da Erzurum'a kadar uzanacağını kıvançla müjdelirim." diyor. Yani yapılanları da görmezlikten gelerek 2002'nin milat alınması Türkiye Cumhuriyeti'nin varlığı, bütünlüğü ve bekası açısından doğru bir yaklaşım değildir. Bütün bakanlarınız gibi siz de ona özel itina göstermişsiniz.

Bir de Sayın Bakanım, özellikle belirtmek istediğim husus, daha çok, bütün bu işleri, saydığınız yatırımları, her şeyi yapan işçiler, emekçiler, memurlar, yani personeliniz. Hiçbir bakanlıkta sizin Bakanlığınız kadar değişik usullerle çalışan personel yok. Örneğin, 2008 yılında PTT AŞ'yle ilgili bir kanun tasarısı hazırlandı, ben ona "Kanunsuz çalıştırma kanunu" adını koyanlardanım. Gerçekten, orada çalışanların 657'ye tabi olmadığını, 4857'ye de tabi olmadığını, bunların bir başka çalıştırma kanununa da tabi olmadığını, sadece o kanuna tabi olarak çalışacaklarını hüküm altına almıştınız. Şimdi de Bakanlığınız birimlerinde gerçekten çok fazla farklılaştırılmış çalışma biçimleri var. Örneğin, deniz yolları Türkiye'de yerli ve yabancı kaçak işçiliğin en yaygın olduğu sektörlerin başında geliyor. İnsan insandır, yerli ya da yabancı. Özellikle denizcilikte en fazla yerli ve yabancı kaçak işçinin varlığını hepimiz biliyoruz.

Şimdi, bir örnek vermek istiyorum Karayollarıyla ilgili. Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde 8.700 civarında işçi ki bunların kıdemleri, bir ila yirmi üç yıl arasında çalışıyor bu işçiler. Bu işçiler sendikalı ama toplu sözleşmeden yararlanmıyor. Bunları Karayolları işe aldı, Karayolları eğitti, meslek kursları verdi, kurslarda yetiştirdi. Bunlar özünde taşeron işçisi gibi de algılanıyorlar kendilerini, kendilerini tarif ederken "Aracı firma işçisiyiz biz." diye belirtiyorlar. Geçtiğimiz yıl bunlara bütçeden 192 trilyon para aktarıldı aracı dediğimiz, taşeron. Şimdi, sendika size ya da Karayolları Genel Müdürlüğüyle, sizle yapmış olduğu görüşmelerde Yol-İş Sendikamız "Bize bu 192 trilyonu aktarın, müteahhidin alacağı kârı biz bu işçilere ikramiye ve maaş, özlük hakları olarak dağıtalım, bunlar da sendikalı olsun." dedi, siz de olumlu yaklaştınız, Karayolları bu konuda olumlu yaklaştı ama yazdığınız yazıya Maliye Bakanlığı olumsuz yanıt verdi ve sorunu çözümsüz bıraktınız ve şimdi, o işçiler hâlen kadro bekliyorlar. Bunlar mahkemeye gittiler Karayolları işçisi olduklarının ispatı için, mahkeme de onayladı, Yargıtay da onayladı. Bunun üzerine Yol-İş Sendikası ile yaptığınız görüşmelerde siz anlayışla yaklaştınız fakat "Maliye Bakanını aşamadık." diye bıraktınız, o iş hâlen sürüncemede. Bunun bir çözüme kavuşması lazım.

İkincisi, Karayollarıyla ilgili söylemek istediğim konu: Şimdi, siz Karayollarının bakım, onarım ve kışla mücadele hizmetlerini de bölüp bölüp anahtar teslimi ihale ediyorsunuz. Şimdi, ne yaparsanız yapın Karayollarındaki araç parkı hiçbir özel sektörde yok, hiç kimsede yok; işçiler eğitilmiş ama oraları ihale ederseniz yarın, kış şartlarında eğitimsiz bir işçi kitlesine verildiğinde sizin makinelerinizle, sizin işçilerinizle o hizmetler yerine gelecek, müteahhit de, aracı da açıktan parasını alıp cebine koyacak. Burada da önemli bir istismar var, yani Karayolları da giderek Türkiye'deki kaynakların kişilere aktarılmasının önemli bir aracı kurumu hâline gelmiş olacak.

Esas sorun, personel yönünden Türk Hava Yollarında Sayın Bakanım. Yani burada, Türk Hava Yollarının herhâlde Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı -adını söylemekten hiç şey yapmıyorum- Hamdi Topçu'nun çiftliği, yani tam bir çiftlik. Siz de bir şey sorulduğu zaman "Orası anonim şirket, kendi yasası, kendi kuralları var, biz müdahale edemeyiz." diyorsunuz. Taksicilerle ilgili çıkartılan bir kanuna bir gece yarısı bir hüküm koydunuz; işçiler, emekçiler buna tepki gösterdi diye 305 kişiyi -ki bunlardan 1 tanesini Kanada'da havaalanında bırakacak şekilde- işten attılar ve şu anda yargı süreci devam ediyor diye herkes bekliyor. Yani Hamdi Topçu sizden, diğer bakanlardan, Hükümetten daha yukarıda mı, laf geçiremiyoruz buna? 12 Eylül döneminde bile hava iş kolu grev yasağı kapsamına alınmamıştı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çetin, toparlar mısınız lütfen.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Devam ediyorum, evet.

BAŞKAN – İki dakika ilave süre verdim, buyurun.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Bereket bir yanlışlık yaptınız, bir kanun yaptınız orada, o çıkarttığınız kanundaki yeni "Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu" diye yürürlüğe girdi. Oraya gönderme yapılamadığı için hükümsüz hâle geldi, olan 305 işçiye oldu. Yani şimdi, hava iş kolunda grev yasağı yok. O 305 işçiye yazık değil mi? Bunu düzeltmeye şiddetle ihtiyaç var.

İkincisi bu konuya bağlantılı olarak soracağım: Hamdi Topçu'nun çiftliğinde, Hamdi Topçu, yönetim kurulu üyeleri, genel müdürler, daire başkanları ne kadar maaş alıyorlar? Başına sızan rakamlarda sizin, Başbakanın, hatta Cumhurbaşkanının erişemeyeceği miktarlara varan maaşlar var orada. Yani o kurum, başındaki adamın babasının mali değil, 75 milyon yurttaşın ödediği vergilerle oluşturulmuş, sizin de överek anlattığınız bir kurum konumunda.

Yine aynı durum, Elektronik Haberleşme Kanunu çıkarıldı 2008 yılında. Tabii, bir buçuk yıl, çıkarılması gereken düzenlemeler, yöneltmelikler yapılmadı; her altı ayda yapılan sınavlar yapılmadı. Daha sonra, 2012 yılında yapılan bir sınavla toplam 3 kişi, 130 kişiden 3 kişi işe alındı. Tabii, bu sınavlar yapılmadığı için o sınava girmesi gereken bir sürü kişi de sınavlara girip yükselmeyi gerçekleştirmedi. Telekomünikasyon İletişim Başkanlığında dört yıllık okul mezunlarından hiçbir kriter aranmadan, önceki unvanlarına da bakılmadan uzman kadrolara muazzam atamalar yapıldı. Kurumda ise bu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 49

uygulama memur, bilgisayar işletmeni olanlar şef unvanına; şef, teknisyen, tekniker unvanlıların bir kısmı uzman kadrolara atandı ama burada müthiş bir ayrımcılık yapıldı, çoğu personel hiçbir gerekçe gösterilmeden atanamadı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çetin, toparlar mısınız lütfen?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Toparlayacağım Sayın Başkan.

Pek çok arkadaşımıza yeterli tolerans gösterildi, hiçbirini ikaz etmediniz. Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Gösterildi, aynı şekilde gidiyor zaten ama biliyorsunuz, bir bütçemiz daha var bundan sonra.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Şimdi, demir yollarına geldiğim zaman, demir yollarıyla ilgili de çalışma yaşamında, yani memurları huzursuz. Şimdi, siz orada da bir kanun tasarısı hazırladınız ve o kanun tasarısı gerçekten hizmetin tasfiyesini ve özelleştirmeyi amaçlıyor. Mesela, kanun tasarısının tanımlarına baktığınız zaman, demir yolu altyapı işletmecisi, demir yolu tren işletmecisi gibi işletmelerin kurulacağını ve bunların da kendi nam ve hesabına, yani bir özel sektörün yatırım yapacağını zannetmiyorum ama bunlar kurularak, işler ihaleyle burada özel sektöre verilerek, giderek bu alandan devletin çekilmesi gibi bir yanlış yola gireceğimizin kaygısını taşıyorum. Sayın Bakan, bir şeyi hatırlatmak istiyorum. Özellikle, Osmanlı'nın son döneminde biliyoruz, hepiniz biliyorsunuz Düyunu Umumiye yabancıların elindeydi; demir yollarımızın tamamı Fransız, İngiliz, Almanların elindeydi; deniz yollarımız İtalyanların, İngilizlerin, yine Yunanlıların elindeydi; Merkez Bankamızı Fransız ve İngiliz ortaklığı yönetiyor idi. Devlet, yani bugün özelleştirmeyi çok fazla allayıp pullayanların çok arzuladığı gibi liberal mi liberaldi ama Osmanlı bir anda çöktü. Şimdi, bizim de en önemli kurumlarımız, ulaştırma alanının da özelleştirilmesi, hava yollarıyla, kara yollarıyla, deniz yollarıyla, yarın, dönüşü olmayan noktalara doğru bizi sürükleyecek diye kaygı duyanlardanım.

İki küçük sorum var Sayın Bakanım. Bunlardan bir tanesi: Bilindiği gibi, gerçekten, ülkemizde yetmiş güne varan açlık grevleri sonlandırıldı. Bu hepimizi sevindirdi ama bütün yurttaşlar gibi benim de kafamda soru işaretleri yaratan olay, bu açlık grevlerini bitirme işinin İmralı'ya gidip gelen bir kosterin yenilenme işine bağlı olduğu şeklinde basına yansımalar oldu. Gerçekten koster yenilendi mi?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çetin, lütfen toparlayın.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Toparlayacağım Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Çetin, on beş dakikayı doldurdunuz.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Arkadaşım, yirmi dakika konuşanlar oldu, bir soru sormama izin ver lütfen.

BAŞKAN – On beş dakikadan fazla konuşan yok.

Buyurun...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Yani bu koster yenilendi mi? Sadece koster karşılığı mı bitirildi bu açlık grevleri, bunu öğrenmek istiyorum.

Bir de, Erzincan'la ilgili bir konu var Sayın Bakan. Orada, Erzincan'da bir terminal binası 1979 yılında yapılmıştı, yaklaşık 500 bin nüfusa hizmet edecek şekilde uzun yıllar kullanılabilecek düzeyde olmasına rağmen, bir firmanın şehrin 10 kilometre dışında yeni bir terminal tesisi yaptığı...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ne terminali?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Şehirler arası yolcu terminali.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Otobüs terminali.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Otobüs terminali.

...daha sonra da işte -siz tabii, böyle bir şey istediniz anlamında söylemiyorum- isminizi yazdırdığı, sizin daha sonra o ismi çıkarttığınız bugün o şehre 10 kilometre yapılan terminalden hiç kimsenin mutlu olmadığı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

İZZET ÇETİN (Ankara) - ...hatta ilçelerin orayı kullanmaktan kaçındığı söyleniyor ve şu anda da Erzincan'da yeni bir terminal binası yapıp oranın bir tarafa bırakılacağı söyleniyor. Bu konuda yani Erzincan'a yeni bir terminal binası yapacak mısınız? O, biraz baş ağrıtan bir durum gibi gözüküyor.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz Sayın Çetin.

Sayın Şahin, buyurun lütfen.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Değerli Bakanım, değerli üyeler, Bakanlığımızın değerli bürokratları; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bütçemizin hayırlara vesile olmasını Cenabıallah'tan niyaz ediyorum.

Özellikle konuşmacı arkadaşlarımızı dinlediğimizde elbette ki teknik konuları birçok arkadaşımız ifade ettiler. Ancak dikkatimizi çeken, gerçekten muhalefet de şu ana kadar yapılanları takdir eden, en azından, belki, bu Bakanlıkta biraz daha fazla takdir aldınız Sayın Bakanım. Bu da imkânsız kafa yorup zoru başardığınızın bir göstergesi. Elbette ki biz, 2002'yi bizim için milat alacağız ama "milat" kelimesinden niye arkadaşlarımız biraz gocunuyorlar, anlamadım. Elbette ki siyasi partilerin varoluş sebepleri, normalde kurulduktan hemen sonra, mutlaka iktidara gelip insanlarımızı, halka

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 50

hizmet noktasında birtakım gayretler içerisinde olduklarına şahit olmaktayız. Ancak AK PARTİ bugün 10'uncu yılını yaşıyorsa bugüne kadar yapmış olduğu hizmetler de halk tarafından referans alınıyor, seçim döneminde de bunun hesabını en iyi bir şekilde halkımız soruyor. Ancak biz seksen yıl önceki veya yüz yıl önceki şeyleri hiçbir zaman için milat almanızdan dolayı gocunmadık. Bu konuda elbette ki cumhuriyetin kurulmuş olduğu tarihten hemen sonra imkânsızlıkları başaran, zoru başaran o günlük yönetime de elbette ki teşekkürlerimizi ifade etmekten hiçbir zaman için gocunmadık.

Biz iktidara gelmiş olduğumuz günden sonra Sayın Bakanım, özellikle ulaşım, köprülerde, viyadüklerde, Türk Hava Yollarında, demir yollarında, deniz yollarında insanlarımızın o güne kadar hafızalarında oluşan köhnemiş hizmetin ne denli standartlarının yüksek olduğuna şahit olduk. Bu konu da elbette ki 15 bin kilometrelik bir yol ağıyla ülkenin her iline yapılan hizmetler halkımız tarafından takdir ediliyorsa, bunu, bizim de burada, göğsümüzü gere gere seçim meydanlarında, seçim alanlarımızda, sahamızda ifade etmek en tabii hakkımız olsa gerek diye düşünüyorum.

Özellikle ilimize gittiğimiz zaman, bu konuda vatandaşın bize bakışına biraz kulak verdiğimiz zaman bizden önceki... Ben bir anekdotumu anlatacağım. Şehit Aileleri Derneğine gitmiştik. Bundan iki üç sene evvel de il başkanıydık. Orada birilerinin biraz iktidarın yapmış olduğu hizmetlerle alakalı serzenişlerde bulunduğu zaman şahit olduk ancak orada bir şehit babası aynen şu cümleyi ifade etti yani şeyi özetleme noktasında dedi ki : "Başkanım, siz rahat olun. Biz, sizden evvel şehirler arası otobüsle geldiğimiz zaman, otobüsten ineceğimiz bir güzergâhta, otobüs belki bizi kilometrelerce götürüyordu ki trafiği tıkamadan bizi indirebilsin ama şu anda -hamdolsun- ister otobüsten inelim, isterseniz... Orada, normalde yolcu alıştı aslında, beklesin, herhangi bir sıkıntıyı yaşamıyoruz." Yani yollarımızın ne hâlden ne hâle geldiğini çok iyi biliyoruz. Ben 1990'lı yıllarda, şehirler arası serettiğimiz zaman, inanın, 100 metre gidip de yama dahi yapılmayan o yollarda aracımızın çukura düşmeden geçtiğine şahit olamamıştık. Ancak şu anda, artık insanlarımız yamalı yollarla kesinlikle hiçbir zaman için tanışmıyor. Bu konuda yapılanları herhâlde, inşallah, halkımız çok daha iyi bir şekilde takdir ediyor.

Özellikle Türk Hava Yollarının vermiş olduğu hizmetler noktasında sabah geliyorsunuz, akşam dönüyorsunuz en uzak nokta olmuş olsa bile. Hatta, yine, bununla ilgili bir vatandaş, yanılmıyorsa, Malatya'da bir arkadaşımız denk geliyor, diyor ki: "Ya, bu yaşlı teyzeyi niye götürüyorsunuz?" Annesinden için diyor ki: "Vallahi dünya gözüyle bir uçağa bindiğini görmüş olsun en azından." Yani daha önce uçağa binen insan sayısı ne kadardı? O kentin ekabirleri binebilirlerdi, zaten binen kişiler mutlaka belli sayılarda, belli oranda, belli şahsiyetler iken ama bugün, artık, gerçekten, halkın yolu olan bir Türk Hava Yollarına şahit olmaktayız.

Özellikle Sayın Bakanım, ben biraz sözü kısa kesme noktasında, Malatya'mıza yapmış olduğunuz hizmetlerle alakalı arkadaşlarımız biraz evvel de ifade ettiler, evet, kuzey çevre yolu, biraz onun sebeplerini biliyoruz, daha önce, bundan on yıl evvelinde görüştük. O konunun, inşallah, biraz hızlandırılması noktasında biz himmetlerinizi bekliyoruz. Özellikle Kömürhan Köprüsü üzerinde şu anda yapılmakta olan köprünün -yanılmıyorsa- 1.250 metrelik bir tünele ihtiyacı olduğu söyleniyor çünkü o köprü ömrünü tamamladı. O şeyle ilgili, Kömürhan'dan sonraki olan kısımda sanırım tüneller var. Ancak şu anda onunla alakalı eğer ilerleyen yıllarda, belki de lazım olacak olan bir raylı sistemin de düşünülmesi, özellikle o bölge üzerinde, biraz önce arkadaşlarımız haklı olarak viyadük üzerinde, bu geçmişte ihmal edildi veya göz ardı edildi ama şu anda Malatya'mızın doğusuyla batısı arasında ulaşımı sağlayan viyadüğümüzün, Belediye Başkanımızın yapmış olduğu bir çalışmayla -geçen yine sizlere arz etmişlerdi- lastikli sistemle toplu taşıma şeyini halletmeye çalışacaklar. Onunla alakalı biraz sıkıntılarımız var.

Özellikle Trabzon, kuzeyi güneye indiren yol ağı üzerinde yer alan Malatya-Divriği-Arapgir üzerinden geçecek olan yolumuzun da biraz önce hızlandırılması noktasında Malatyalı arkadaşlarımızın özellikle beklentileri var.

Ayrıca yine biz sizden... Daha önce Malatya Battalgazi ve Elâzığ Baskil arasında çalışan feribotlar vardı. Bir de orada bir elim bir kaza yaşanmıştı. O kazada 13 insanımız hayatını kaybetmişti, sizden iki şey almıştık, köprü değil ama iki feribot sözü almıştık. Onu da vatandaşlarımız "Ne oldu?" diye soruyorlar onun bir an önce gelmesi noktasında.

Malatya-Sivas kara yolunun 54+54'ünün ihale edildiğini biliyoruz. Ancak orada yine KİK'e takıldı. Daha önce de yine Malatya'da yapmış olduğunuz yatırımların tamamında, KİK denilen bir illete, gerçekten hizmetlerin aksaması noktasında takıntılar haddinden fazla. Kamu İhale Kurumuyla alakalı yeni bir düzenleme yapmak imkân dâhilinde midir, değil midir? En azından hizmetin daha da süratli bir şekilde vatandaşlarımızla buluşmasına vesile olur düşüncesindeyim.

Ayrıca Malatya Yeşilyurt-Adıyaman güzergâhı üzerinde, yine onun projesi yapılmıştı, kısmen başlanmıştı. O güzergâhta da eğer Malatya-Adıyaman istikametindeki yol yapılırsa ki o bölgede Çelikhan ilçemiz var, Adıyaman'ın ilçesi, büyük bir çoğunluğu Malatya'yla bağlantılarını sağlıyorlar. O konuda da desteklerinizi bekliyoruz.

Malatya'da hizmetlerin alınmadığı noktasında arkadaşlarıma katılmıyorum. Özellikle bizden önce 36 kilometre olan duble yola, biz, 264 kilometresini net bitirerek şu anda sahip olmuşuz. Bunlar da Karahan Geçidi diyebildiğimiz Akçadağ 1.900 metreli bir rakımdan tünel vasıtasıyla çok ciddi bir yatırım yaptınız, ondan dolayı da ellerinize sağlık.

Ayrıca yine Malatya-Sürgü-Erkenek, güneye giden Kahramanmaraş güzergâhındaki tünelimiz de başladı, bitmek üzere. O konuda sıkıntılarımız yok.

Şehir içerisinde alt geçitlerimiz ciddi bir şekilde, Malatya daha önce çevre yolu olan kısmı çok iyi bir şekilde rahatlatmış durumda. Ben bir örnek vererek sözlerime son vermek istiyorum. Özellikle iktidara gelmiş olduğumuz zamanki

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 51

araç sayısı neydi, şu andaki araç sayısı ne? Türkiye genelinde trafikte seyreden araç sayısı 2002'de 8 milyon 655 bin 170 iken şu anda 16 milyon 751 bin 754. Eğer biz duble yolları yapmasa idik acaba şu anda trafiğimizin hâli ne olurdu? Ancak buna rağmen yine bir ricamız daha var Sayın Bakanım, duble yollardan artık, sanırım, vazgeçme zamanı geldi, triple yollar dediğimiz 2x3 yolların da inşallah devreye girmesi gerekir diye düşünüyorum.

AHMET BAHA ÖĞÜTKEN (İstanbul) – 3x3...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – İnşallah o da olur.

Ben, tekrar bütçemizin hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum.

Hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Şahin.

Bu KİK'le ilgili ifadeniz çok, belki, yakışık almadı Sayın Şahin. Elbette bir kurumda aksamalar olabilir fakat öyle bir ifade kullanmanın çok doğru olduğunu düşünmüyorum. Onu da ifade edeyim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Şahin'in düşüncesi Sayın Başkan.

BAŞKAN – Kamu İhale Kurumuyla alakalı olarak neticede devletin bir kurumu, o şu anda kimse de yok, orada...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Sayın Başkanım, özür dilerim. Yani bizler şu ana kadar yapılan yatırımların tamamında en azından üç ila altı ay arasında beklemlerimiz var. Yani bununla ilgili düzenleme tabii ki yalnız...

BAŞKAN – Elbette aksamalar vardır.

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – ...Bakanlığımızla alakalı değil ama özellikle ben sizlerden de...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Sayın Başkan, arkadaşımız eleştirmiş.

BAŞKAN – Hayır, aksamalar elbette vardır ama orada bir kelime kullanıldı, o kelime hoş olmadı, onu söylemek istiyorum sadece.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Onu söylemiyor.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – “Muhalefet söylesin.” diyorsunuz.

BAŞKAN – Hayır, muhalefetin de söylemesini uygun görmem açıkçası, onu söyleyeyim. Yani o ifadenin kullanılması doğru değil.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Her şey sütlüman gitmiyor yani bazı şeyler gündeme gelmiyorsa da doğrudur hani arkadaşımızın söylediği, gocunacak bir şey yok bunda.

BAŞKAN – Yok, efendim, tabii, eleştirmek en doğal hakkı fakat sadece oradaki bir kelimeye takıldım o kadar.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Takılmayın Sayın Başkan.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Özgürlük.

BAŞKAN – Sayın Nazlıaka, buyurunuz.

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri, değerli bürokratlarımız, sevgili basın emektarları; öncelikle hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

Tabii, son konuşmacılardan biri olduğum için birtakım şeyler söylendi, tekrara düşmemek adına ben, özellikle beni hakikaten çok üzen bir olaya değinmeden geçemeyeceğim. Her ne kadar bu göçükten bahsettiyse de arkadaşlarımız, bildiğiniz gibi, Hava Kuvvetleri Komutanlığı önünde meydana gelen göçükte Kadir Sevim adlı vatandaşımız yaşamını kaybetti Sayın Bakanım. Ben o gün dört saat süreyle oradaydım, göçüğün meydana geldiğini öğrendiğim anda hemen oraya gittim ve iki temel gözlemim oldu. Bunlardan bir tanesi, ben ilk gittiğimde birinci göçük meydana gelmiş ve zamanında müdahale yapılsaydı, aslında Kadir Sevim adlı vatandaşımız kurtarılabilirdi. Ancak daha sonra müdahalede gecikildiği için ikinci göçük meydana geliyor ve pasaport bekleyen, aslında yurt dışına gitmek üzere olan, bu aile babası olan vatandaşımız yaşamını kaybediyor. Birincisi, tabii, orada bürokratlar dışında herhangi bir hükümet yetkilisinin olmaması, Belediye Başkanının olmaması, Valinin olmaması, sizin olmamanız düşündürücüdür çünkü böyle bir şey bir Batı ülkesinde gerçekleşseydi, ben inanıyorum ki o ülkede büyükşehir belediye başkanı derhâl istifa ederdi, hatta bakan istifa edebilirdi. Bu göçük, ilk göçük de olmamıştır, bunun arkası da gelmiştir ve şu anda başkentte vatandaşlarımız can güvenlikleri konusunda endişe etmektedir yani “Düz yolda yürürken acaba bir göçük meydana gelecek de yaşamımı kaybedecek miyim?” korkusuyla yaşamaktadır. Şimdi, bir yandan dünyanın 17'nci büyük ekonomisiyiz diyoruz, bir yandan da başkentimizde böyle bir sorun yaşıyoruz. Tabii, bu hakikaten yakışık almamıştır.

Bir de ben bu acılı aileyi de ziyaret ettim, onlarla da konuştum. Bilmediğim için soruyorum, belki yapılmış bir ödeme olabilir ama bu aileye herhangi bir tazminat ödendi mi? Bununla ilgili olarak açılan soruşturma sonuçlandı mı? Kaç kişi, ne tip cezalar aldı? Gerçekten bu olay için epey zaman ve zihin ayırdığım için ve çok etkilendiğim için bu detayları eğer arz edebilirsiniz çok memnun olurum.

Bir başka dile getirmek istediğim konu, gene başkentimizin ulaşım sorunuyla ilgili. Aslında, şu anda başkentte raylı sistemler toplu taşıma türleri arasında maalesef yüzde 11,6'lık bir paya sahip sadece. Oysaki raylı sistemler hem zaman açısından çok avantajlı hem çok güvenli bir ulaşım biçimi bildiğimiz gibi. Avrupa ülkeleriyle kıyasladığınızda, Avrupa ülkelerinin başkentlerine baktığınızda raylı sistemlerle ulaşımın yüzde 70 hatta yüzde 80'ler civarında olduğu bazı şehirlerle karşılaşıyoruz ama maalesef Türkiye Cumhuriyeti'nin başkentinde bu oran çok düşüktür. Bununla ilgili olarak,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 52

gene net olarak çalışmalar ne aşamada? Sayın Müsteşarla daha önce bir yolculuk yaptık, kendisi bu konuda beni bilgilendirmişti ama net olarak hangi tarihte, tamamlanmamış olan, yarım kalmış olan hatlar tamamlanacaktır? 2013 bütçesinden buna kaç TL ayrılmıştır? Eğer bu konuda da bizi aydınlatabilirsene çok sevinirim.

Bir başka sormak istediğim konu da aslında nakliye esnafının sorunlarıyla ilgili. Bildiğiniz gibi, sürekli artan akaryakıt fiyatları, esnafın ödemek zorunda olduğu gelir vergisi, motorlu taşıtlar vergisi, katma değer vergisi, özel tüketim vergisi, zorunlu sigorta primleri gibi birçok ağır vergi yükü ile mücadele etmek zorunda kalıyor esnafımız. Bir yandan da bu vergi yüküyle birlikte sermayesine emeğini de katarak evine eklemek götürmeye çalışıyor. Ancak maalesef Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nde de sürekli olarak birtakım değişiklikler yapılıyor ve esnaf hem bu düzenlemeleri takip etmekte zorlanıyor hem de bunlara uyum sağlamakta zorlanıyor.

K belgesiyle ilgili düzenleme yürürlüğe girdiği tarihten bu yana Sayın Bakanım, tam 16 kez değişikliğe uğramış. Şimdi, bu aslında, biraz Bakanlığın da kafasının bu konuda bir karışıklık içerisinde olduğu izlenimini veriyor hiç şüphesiz. K belgesi almak için değişik tarihlerde uygulanan belge fiyatları ve değişik cezalar nedeniyle elbette esnaf arasında da bir adaletsizlik söz konusu oluyor. Bu durum dikkate alınarak acaba bir defaya mahsus olmak üzere, bu K belgesi nedeniyle, K belgesinin yenilenmesinde şoför ve nakliyeciler esnafa...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AYLİN NAZLIAKA (Ankara) – ...bir af ya da günün koşullarına uygun bir ücret uygulanamaz mı? Çünkü bildiğim kadarıyla, iki ay geciken bir esnaf yeni K belgesi almak için tam 7.852,5 TL ödemek zorunda. Bu hakikaten çok yüksek bir rakam, esnafın içinde bulunduğu koşullar da düşünüldüğünde gerçekten oldukça yüksek bir meblağ. Bu konudaki görüşünüzü de alabilirsem çok sevinirim.

Ben, Bakanlığımızın bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Sayın Mehmet Yüksel, buyurun lütfen.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Sayın Bakanım, çok değerli Ulaştırma Bakanlığımızın bürokratları, Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, misafir milletvekili arkadaşlarımız, değerli basın mensupları.

Sayın Bakanım, akşamın ilerleyen saatlerinde yeni bir bütçemiz daha var, pek çok arkadaşımız konuları gündeme getirdiler ama burada oldukça büyük bir Bakanlığın, geniş bir Bakanlığın ve vatandaşlarımızın bütün kesimini ilgilendiren, kara yolları, deniz yolları, demir yolları, haberleşme, her alanda vatandaşlarımızla iç içe olan bir Bakanlık yürütüyorsunuz ve burada da "İş bilenin, kılıç kuşananın." demek gibi bir atasözünü söylemek istiyorum. Çünkü gerçekten bunca donanımlı, bunca geniş bir Bakanlığın on yıl gibi bir süre içerisinde ivme kazandırarak, artırarak giden çalışma temposunda ve başarılı bir çalışma temposunda tabii ekibinizle birlikte hem AK PARTİ hükümetlerine güç kattınız hem ülkemize önemli yatırımları, önemli eserleri kazandırdınız. Ben bu vesileyle şükranlarımı sunuyorum.

Değerli Bakanım, kara yollarıyla ilgili tabii arkadaşlarımızın haklı olarak eleştirileri var, Devlet Demiryollarıyla, her konuda ama bir şeyi gözden geçiriyorlar. Elbette cumhuriyetin kuruluşuyla birlikte gerçekleştirilen yatırımlar, ondan önce yapılanlar, ondan sonra yapılanlar, velhasıl bu ülke için kim bir çivi çaktıysa, kim bir taş üzerine taş koyduysa ondan Allah razı olsun ve teşekkür ediyoruz. O konuda bir şeyimiz yok ama çalışma şartları, çalışma metotları, ihtiyaçlar ve dünyanın hızla gelişen sosyal dengeleri, ticari dengeleri, ekonomik dengeleri ve ihtiyaçların çeşitliliği hizmeti de artık sınırsız kılmakta ve insanlar bir doyumsuzluk noktasına geldiler, yeterli bulmuyorlar, daha fazlasını, daha iyisini istiyorlar. Daha önce, en basiti Denizli-İzmir arasında... Bizim Denizli yollarını ben örnek vermeye çalışayım. Eğer bir vatandaş uyuyorsa İzmir'den gelirken, gürültü başladığı andan itibaren artık Denizli yollarına, Denizli sınırına girdiğini bilmesi gerekir. Böyle bir şey vardı, mecazi bir anlatım vardı Denizli'de. "Eğer gürültü başladıysa artık Denizli kara yollarına girmişimdir." diyorlar. Şimdi, bu ve buna benzer pek çok ilimizde olaylar vardı. Bunları görmemezlikten gelmemek lazım. Kara yollarının doğru dürüst uygulamaya yönelik bir kanunu dahi yok. 2003 yılında olayları toparlayan 4925 sayılı bir Kanun çıkarılıyor ve Kanun'la birlikte çıkarılan yönetmeliklerle kara yolları bir standarda kavuşturuluyor, mali ve mesleki yeterlilik anlamında sektöre bir standart geliyor ve yeni yeni firmalarımız kara yolu ağında taşımacılık yapan, yolcu taşıyan, nakliye taşıyan ve vatandaş olarak bizlerin, otomobillerimizi sürmede yeni yeni standartlar gelmekte ancak daha kaliteli, konforlu yollarla ulaşımı sağlamaktayız. Tabii bunları başarmak kolay şeyler değil, sadece inşaat yapıp geçmek kolay değil, bununla birlikte altyapısı olan kanunların, yönetmeliklerin de çıkarılması gerekiyor.

Onun yanında, Devlet Demiryollarına geldiğimiz zaman da yine orada da çok önemli gelişmeler var. Hızlı tren, normal yolların yenilenmesiyle ilgili, normal rayların yenilenmesi, rayların altındaki yolların yenilenmesiyle ilgili bir konu. Burada baktığımız zaman, evet, cumhuriyet döneminde çok önemli şeyler yapıldı. Denizli-İzmir arası yol yenilenmesinde Sayın Bakanım, raylar söküldüğü zaman, altındaki tarihe baktığımızda 1850 damgası vardı rayın üzerinde, 1850. İngilizlerin Ruslarla olan savaş sonrasında, Ruslar savaş tazminatı olarak İngilizlere ray veriyorlar, o raylar da gelip Türkiye'de kullanılıyor ve 1850 damgası. Evet, yapılan bir şey var, güzel. Bunların yenilenmesi lazım, rehabilite edilmesi lazım ve 30'la, 40'la giden tren şu anda 100'le, 120'yle gitmeye başladı.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 53

Bunun yanında, yine aynı tren hattıyla ilgili bizim Denizli-İstanbul seferleri olan ve "Pamukkale Ekspres" olarak anılan ve vatandaşlarımızın büyük bir çoğunluğunun işini gören bu tren, iki yıldır yine yol çalışmaları sebebiyle, yenileme sebebiyle inkitaya uğradı. Şu anda en son Çardak-Afyon arasındaki bir bölüm, o da 65 kilometrelik bölümü, -tahmin ederim- onun birinci ihalesi iptal oldu, şu anda ikinci ihalesi konusunda tam bir bilgim yok, herhâlde o da ihale aşamasında. Orası da tamamlandığı zaman yine bizim Denizli'den vatandaşlarımızın ticaretinin, ekonomisinin veya dostunun, akrabalarının yoğun olduğu İstanbul'a ulaşabilmesi için tren yoluyla, trenle gitmesi kalabalık aileler için sosyal anlamda çok önemli bir hizmet.

Onun dışında, yüksek hızlı tren meselesi var ki bu da şu anda, önce Eskişehir'le sonra Konya'yla Ankara'ya bağladı ve daha sonra Sivas-İstanbul seferleri de çalışmaları yapılıyor. Çok maliyetli ama o kadar da itina ile yapılması gereken imalat olması sebebiyle de zaman alıyor ama yine de buna rağmen çok hızlı çalışmalarla yüksek hızlı trene de yine bizim iktidarımız döneminde vatandaşımız kavuşmuş oldu.

Bir de bunları yaparken de malzeme anlamında demir yollarının sanayileşmesi çok önemliydi ve malzeme üretimi konusunda da özel sektör iş birliği yapılarak demir yolu sanayisinin oluşturulması sağlandı. Her şeyi dışarıdan getirerek bu işi yapmamız mümkün değildi. Bu konuya da el atıldı, bu konuda da çok önemli gelişmeler var, önemli üretimler var. Artık pek çok ürünü bu yenilemede ve yeni hızlı tren yollarında pek çok ürünümüzü kendimiz üretir hâle geldik. Bu da girdi maliyetleri açısından, ithalat açısından önemli bir gelişmedir.

Lojistik merkezleri, -Recai Bey bahsetti- hakikaten yine o da çok önemli. Bizim, bilhassa sanayi şehri olan Denizli'miz için de İzmir Limanı'na ulaşmak en büyük hayalimizdi çünkü Denizli normal demir yoluyla Biçerova İstasyonu'na kadar gelen yükler orada trenden indiriliyor, sonra tırlara, kamyonlara yükleniyor, ikinci bir eziyetle İzmir Limanı'na ulaşıyordu. Bu üstün çalışmalar ve gayretinizle, takibinizle Sayın Bakanım, sayenizde artık, şimdi, Denizli'den yüklenen yükler, mermeri, bakırı, tekstil ürünleri ve diğer ürünler bu yeni yapılan yolda ve kısa sürede artık İzmir Limanı'na ulaşabilmekte. Bu anlamda Denizli sanayicisinin teşekkürleri ve şükranları var sizlere Sayın Bakanım.

Onun dışında, Türk Hava Yolları olarak da Denizli-İstanbul seferlerinden başka seferimiz yok. Çardak Havalimanı gayet lüks, gayet güzel uluslararası bir liman havasında yapıldı ama sadece, İstanbul seferlerimiz var günde 2 defa. Bir de ilave sefer konmuştu, o da üçüncü seferdi. Gece 23.55'te İstanbul'dan çıkıp gece konaklıyordu Denizli'de, sabahleyin de 05.50 uçağı tekrar İstanbul'a dönüyordu. Bu üçüncü seferdi günde. Bunun özelliği şuydu Sayın Bakanım: Yurt dışına gidip gelen iş adamlarımızın, vatandaşlarımızın en çok kullanabildiği, bağlantılı seferlere ancak yetişebildiği seferlerdi. Maalesef 1 Kasım'dan itibaren yolcu sebebiyle değil, kış sebebiyle, kış şartları sebebiyle bu sefer iptal edildi. Şu anda Denizli sanayicisinin bu konuda önemli bir ricası var sizden, önemli bir talebi var bu seferlerin tekrar konulabilmesiyle ilgili.

Onun dışında, denizcilik konusunda söylenecek pek fazla bir şey yok çünkü üç tarafı denizlerle çevrili diye yıllarca ülkemizin güzelliğinden bahsedilir ama gerek deniz taşımacılığı konusunda gerekse balıkçılık konusunda, denize özel olan bu konularda önemli gelişmeler yoktu. Ne zamanki, son zamanlarda, bilhassa son on yıl içerisinde geçtiğimiz dönemlere göre daha önemli gelişmeler oldu. Biliyorsunuz, bu denizcilik tarihi bizim Fatih Sultan Mehmet'le başlayan bir tarihi var, tarihçesi var ve Haliç'le birlikte daha sonra 71 tanesi tersanelerin ülkeye yayılan, daha sonra da 52 tane de şu anda yapım imalat aşamasında, tasarı aşamasında olan tersanelerimiz var ve buradan da görülüyor ki denizcilik taşımacılığı noktasında, ticari filolar noktasında da önemli gelişmeler var. Her ne kadar global krizden etkilense de son zamanda tekrar denizcilik sektöründe, taşımacılık sektöründe önemli gelişmeler var. Bu da takdire şayandır.

Haberleşme Genel Müdürlüğümüzün yaptığı hizmetleri tek tek saymak istemiyorum. PTT Genel Müdürlüğümüz de pek çok hizmetleri vatandaşımızın ayağına getirdi. En önemlilerinden bir tanesi de "PTT Banka" dediğimiz bankacılık hizmetleri noktasında, yüzde 100 bankacılık olmasa da bankacılığın pek çok işlemini gören önemli hizmetler yapmaktadır.

Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğümüzün, diğer genel müdürlüklerimizin de önemli hizmetleri ve çalışmaları var. Velhasıl, topyekûn Ulaştırma Bakanlığımız, hizmetleriyle, çalışmalarıyla, bütçesiyle bizim için önem arz eden bir Bakanlığımız. Ben "Kara tren gelmez mi ola, düdüğünü çalmaz mı ola." deyip tren yollarımızdaki bu başarılarınız, kara yollarımızdaki başarılarınız, havacılıktaki başarılarınız, deniz yollarındaki başarılarınızdan dolayı teşekkür ediyorum. Bütçemizin hayırlara vesile olmasını diliyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yüksel.

Sayın Türel, buyurunuz.

RAHİM AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, basınımızın değerli mensupları; konuşmama başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de bu konuşmamda genel anlamda sektörün perspektifleri üzerinde durmak istiyorum hem rakamsal anlamda hem de politikalar anlamında. Neler söyleniyordu, neler yapılıyor, onları tartışmak istiyorum.

Şimdi, tabii ulaştırma sektörü, ulaştırma ve haberleşme sektörleri önemli sektörler. Özellikle ulaştırma, tarım ve sanayi sektörleriyle zaten çok iç içe. Özellikle o sektördeki gelişmeler doğrudan da ulaştırma sektörünü etkiliyor. Ayrıca sektörün gerek faaliyet alanı gerek o süreç içindeki çalışmaları niteliğiyle ekonomideki diğer sektörlerle çok ciddi ileri geri

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 54

bağlantıları var. O açıdan da gelişmenin olmazsa olmaz ana sektörlerinden birisini oluşturuyor. Bu açıdan da ben de çok önemli olduğunu düşünüyorum. Peki, yeteri kadar önem veriliyor mu? Yani bu biraz önce de bahsettiğimiz, sizin sunuşunuzda da yaptığınız üzere bir ulaştırma sektörü var, geçmişle kıyasladığımız zaman belli performans yükselişlerini görüyoruz ama özellikle bu 2012 yılındaki yavaşlamayla birlikte 2008, 2009 krizi ve 2012'de ekonomideki yavaşlamayla birlikte acaba ulaştırma sektöründe bir performans düşmesi var mı, ona bakmak istiyorum. Mesela, hemen aklımıza gelen ilk, yatırımlar, ulaştırma yatırımları. Yatırımlara baktığımız zaman gerçekten de ciddi bir performans düşmesi görüyorum. Kamunun 2011 yılında kamu ulaştırma yatırımları yüzde 7,7 oranında daralmış, gerilemiş, negatif, 2012 yılında yüzde 0,9 aralığında negatif, 2013 yılında da yüzde 14,3 oranında negatif yani 2011-2013 döneminde kamu ulaştırma yatırımlarında artış değil, gerileme var. Peki, toplam yatırımlar açısından bakınca nasıl? O açıdan da baktığımızda 2011'de özellikle özel sektör çok küçülmemiş kamu kadar, toplamı biraz kurtarmış ama 2012 yılında toplam yani kamu artı özel olarak baktığınızda ulaştırma yatırımlarında yüzde 1,7'lik bir gerileme var, 2013 yılında da yüzde 0,1 yani hiç artış yok. Ulaştırma yatırımlarını bütün toplam kamu yatırımları ortalamasıyla kıyasladığımız zaman da ulaştırma yatırımlarındaki performans, özellikle son dönemlerde Türkiye'nin toplam kamu yatırımları performansının ve toplam yatırım performansının gerisinde kalmış. Şimdi, tabii ki elimizde 2014-2015'in Orta Vadeli Programı var ama ayrıntılı rakamları yok buna ilişkin olarak ama buradaki eğilimin devam ettiğini görüyorum ben çünkü bakıyorum, yatırımlara ekonominin perspektifleri açısından baktığımızda büyük ihtimal 2014-2015'te de öyle bir ciddi yükselme gözüküyor yani bu kadar iddialı hedefler ortaya koyuyorsunuz ama ne yazık ki bu kamu yatırımları, özel sektör yatırımları bunu, sizi doğrulamıyor. Bunun nedenleri nedir, bunu öğrenmek isterim.

Sonra, devletin temel dokümanları var, tabii ülkemizin perspektiflerini çizen dokümanlar var. Bir tanesi kalkınma planıdır, Dokuzuncu Kalkınma Planı, 2007'de başladı, 2013'te bitiyor. Yedi yıllık hazırlanmıştı, altı yılı zaten bitti, bir yılı kaldı. İşte o da -bu 2013 bütçesini görüşüyoruz- bu yıl içinde tamamlanacak.

Orta vadeli programlar var; her yıl hazırlıyoruz, bir yıl ileriye ittiriyoruz onu, üçer yıllık hazırlıyoruz ve yıllık programlar var. Şimdi oradan oranın temel amaçlarına, stratejisine, gelişme eksenlerine baktığımız zaman hep şunu görüyoruz ulaştırmayla ilgili olarak: Kara yolları, demir yolları, deniz yolları, hava yolları arasındaki dengesiz yapının düzeleceği ve aynen oradaki ifadeyi de söyleyeyim: "Ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı, dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında sistem bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak."

Öyle bakıyoruz ama ne yazık ki Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda bu alanda hiçbir başarı da kaydedilememiş. Hem yolcu taşımacılığında hem de yük taşımacılığında kara yollarının payı çok yüksek ve demir yollarının da, deniz yollarının da payı çok düşük.

Hadi, yolcu taşımacılığında bir yere kadar kısmen denebilir ama özellikle yük taşımacılığında bunun olması, son derece vahim bir durum arz ediyor.

Nitekim, gene Kalkınma Planı'nda diyor ki: "Yük taşımacılığının demir yolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır." Ama ne yazık ki biz bakıyoruz, Türkiye'de yük taşımacılığının yüzde 88,5'i kara yoluyla gerçekleştiriliyor. AB ülkelerinde bu oran yüzde 47,3, AB ortalaması. O açıdan da baktığımızda, ne yazık ki bu stratejik amacın kâğıt üzerinde kaldığı, gerçekleşmediği gözüküyor.

Tabii, bu demir yolu ve deniz yolu fiziki altyapısının artan ulaşım talebine uygun olarak zamanında gerçekleştirilmemesi hem yük hem de yolcu taşımacılığında ağırlıklı olarak kara yolunun ön plana çıkmasına ve kara yolu ağına yüklenilmesine yol açıyor. Bu durum, fiziki standartlar ve ağı yoğunluğu açısından yetersiz olan kara yolu altyapısının hızlı bir biçimde yıpranmasına ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına neden olmaktadır. Yani bir kısır döngü oluşuyor; kara yolu yatırımı yapıyorsunuz, o kara yolu yatırımı başka kara yolları yatırımlarını da ondan sonra gerektiriyor hem yeni kara yolları yapmak için hem de diğer taraftan, işte, mevcut yolların bakımını, onarımını yapmak için.

Şimdi, buradan baktığımız zaman şu gözüküyor: Bütün bu stratejik amaçlar yani ulaştırma türleri arasında dengeli bir yapının oluşturulması istenmesine rağmen neden böyle olmadı? Çünkü ben bu duble yolların ortaya çıkışını da hatırlıyorum; Sayın Başbakan bir gün çıktı böyle, bir duble yol üzerinden, -çünkü bu dokümanlarda, ilgili dokümanlarda yok bunlar yani 2006 yılında Kalkınma Planı hazırlandığı zaman bu yoktu- bunun üzerine bütün kaynaklar buraya aktarıldı. Yani burada çok kötüye bir kullanım var. Bu neden kaynaklanıyor, bunu bilmek istiyorum. Yani gerçekten burada yazdıklarınıza ilişkin fikirleriniz sonradan değişti mi yoksa bunlar hâlâ devam ediyor mu? Birinci olarak onu öğrenmek isterim.

İkinci olarak da yani belli baskı grupları mı var bu açıdan da bütün yatırımların ağırlıklı olarak, daha doğrusu bütün demeyelim, çoğu yatırımın ağırlıklı olarak kara yoluna gitmesine neden oluyor? O konudaki samimi fikrinizi öğrenmek isterim.

Gene, "Limanların yükleme, boşaltma yapılan noktalar olmalarının yanı sıra kombine taşımacılık yapılabilen birer lojistik merkezi hâline getirilmesi hedefi doğrultusunda tüm ana limanların kara yolu ve demir yolu bağlantıları tamamlanacaktır." yazıyor. Ne oldu, bu konudaki performans nedir, tamamlanma oranları nedir, geline nokta nedir, buna ilişkin fikrinizi belirtir misiniz?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 55

Gene başka önemli bir husus: "Gemilerin Türk tersanelerinde yüksek yerli katkı oranıyla üretileceği ortamın yaratılması ve Türk deniz ticaret filosunun, özellikle koster filosunun yenilenme hedefleri doğrultusunda yeni tersane alanları tesis edilecektir." ifadesi var Kalkınma Planı'nda. Bu konuya ilişkin nasıl bir gelişme vardır? Yeni tersaneler yapıldı mı? Gerçekten gemicilik sektöründe yerli katkı oranı arttı mı? Yani bir anlamda artık Plan da bitiyor, bu önümüzdeki senenin ortasında yeni Onuncu Kalkınma Planı gelecek. Yani aslında bütün bu muhasebeyi yapmanın tam da zamanıdır, onun da yeri 2013 yılı bütçesidir Sayın Bakan.

İzmir'e geçip İzmir'le ilgili birkaç hususu gündeme getirmek istiyorum. Bir tanesi "Kuzey Ege Limanı" da denen, aslında yatırım programında "Çandarlı" olarak geçiyor. Mendirek inşaatı, bildiğim kadarıyla, 2013 yılında tamamlanacak ama ondan sonra diğer altyapı ve üstyapıyla ilgili olarak sanıyorum yap-işlet-devret usulüyle yapılması planlanıyor. İhaleye çıkılacak.

Şunu sormak istiyorum: Yani süresinde tamamlanacak mı mendirek, 2013 yılında bitecek mi? Onu sormak isterim.

Sonrasında yapılacak diğer altyapı ve üstyapı yatırımları için veya limanın kullanılır, işler hâle gelmesi için nasıl bir takvim öngörüyorsunuz? Ona ilişkin süreçler ne?

Bir de son olarak -biraz önce de yukarıda söylemiştim- bu özellikle limanların diğer hem üretim bölgeleri hem de lojistik merkezlerle olan bağlantıları açısından da baktığımızda, Çandarlı Limanı'nın yani Kuzey Ege Limanı'nın kara yolu ve demir yolu bağlantıları ne durumdadır? Buna ilişkin atılmış adımlar nelerdir?

Gene başka bir husus, kent içi ulaşım sistemlerine ilişkin. Sayın Bakan, Bakanlar Kurulu kararlarıyla, bildiğiniz üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına Ankara ve İstanbul Büyükşehir belediyelerinin yürütmekte olduğu bazı metro projelerini devralma yetkisi verildi. Bu çerçevede siz de Ankara Büyükşehir Belediyesinin yürüttüğü metro projelerini devraldınız. Sanıyorum devam ediyor, çalışmalarınız da devam ediyor buna ilişkin olarak.

İstanbul'la ilgili olarak da devirle ilgili işlemlerin devam ettiği söyleniyor. Zaten 2013 yılı programında da bunlar yazıyor.

Peki, İzmir'deki durum nedir? İzmir metrosu neden Bakanlık tarafından üstlenilmemiştir? İzmir üvey evlat mıdır? Bunu öğrenmek istiyorum.

Basında değişik yorumlar çıktı tabii, bu konuya ilişkin olarak, işte, bu devralma talebinin zamanında iletilemediğine ilişkin bir kısım hususlar da gündeme geldi bu çerçevede. Yani bunlar doğru mudur? Bunu sizden öğrenmek isterim, birinci ağızdan.

Kaldı ki öyle bile olsa devletin farklı kurumları arasında çıkarsa, eğer bir koordinasyon problemi varsa bu çözülür. Yani biz, örneğin şu anda bütçe sürecindeyiz. Bütçe sürecini biz biliyoruz. İşte, bütçe nasıl başlar? Orta Vadeli Program ve Orta Vadeli Mali Plan mayıs ve haziran aylarında çıkardı, sonra yasa değişikliğiyle beraber...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

RAHİMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - ...5018'le eylül aylarına alındı biliyorsunuz ama yıllar yılı hiç çıkmadı, hep ekim ayına kaldı, hep bütçeyi dört beş günde yaptık. Yani gayriresmî olarak o süreçler kurumlar arasına gitti. Yani eğer böyle bir şey varsa bu hiç anlamlı gelmiyor. Bunu da açıklamanızı rica ediyorum.

Birkaç ufak teknik husus var, onları da soru-cevap kısmında iletmek isterim.

Teşekkür ederim. 2013 yılı bütçesinin ülkemize ve Bakanlığımıza hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Türel.

Sayın Bağcı...

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekillerimiz, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben de sözlerime... Sayın Bakanımıza, on yıllık ve başarılarla dolu ve pek çok projeyi heyecanla bitirme çabalarından dolayı teşekkür ediyorum, tebrik ediyorum, zatiinalinizi ve ekibinizi kutluyorum, nice başarılı yıllar diliyorum.

Sayın Bakanım, söz almışken kısa sürede birkaç hususu dikkatinize sunmak istiyorum. Birincisi, çağrı merkezleriyle alakalıdır. Bildiğiniz gibi, sadece bilişim sektöründeki operatörler, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumumuz tarafından denetlenmektedir. Özellikle bekleme süreleri ve ücretlendirmeler ve rekabet şartları bu Kurumumuz tarafından denetlenmektedir ancak bunun dışındaki çağrı hizmetlerinde özellikle bekleme süreleri ve ücretlendirmeler konusunda çeşitli spekülasyonlar yapılmaktadır, basına da yansımaktadır, bizler de bu konuda çeşitli şikâyetler almaktayız. Acaba, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun denetim yetkisi genişletilerek bu alanda hizmet veren çağrı merkezleri denetim kapsamına alınamaz mı diye sormak istiyorum.

Bir diğer konu, istenmeyen SMS'ler gibi istenmeyen çağrılarla da karşı karşıyayız. Özellikle numaralar konusunda, arayan numara konusunda çeşitli şüpheler söz konusudur. 444'lü hatların dışındaki hatlardan arandığında insanlarda arayan taraf konusunda şüpheler oluşmaktadır. Bu çerçevede, çağrı merkezleri tarafından arandığında

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 56

vatandaşlarımızın, arama hatlarının, operatörlerinin 444 veyahut da benzeri uluslararası numaralar gibi olması konusunda bir öneriyi sunmak istiyorum.

Sayın Bakanım, bir diğer konu, ilimizle alakalı bir hususu dikkatinize getirmek istiyorum. Geçtiğimiz günlerde Ağustos 2012 tarihli TÜRKONFED tarafından SWOT analizine dayalı olarak bir rapor hazırlandı ve raporun başlığı "Bölgesel Kalkınmada Yerel Dinamikler, Çorum Modeli ve 2023 Senaryoları" şeklinde bir rapor. Bunu konuşmamın sonunda size de takdim edeceğim.

Bu Raporda ilimizin güçlü yanları, üretim ve ihracat yapan firmaların bulunması, markalaşmış ürünlerin bulunması ve makine imalatında kayda değer bir birikimin bulunması olarak ifade edilmiştir. Aynı şekilde, fırsatlar olarak da Samsun üzerinden Rusya pazarına erişim kolaylığı en önemli fırsat olarak sunulmuştur.

Raporda ilimizle ilgili zayıf yan olarak da demir yolu bağlantısının olmayışı ve havaalanı imkânlarının kısıtlı olması ifade edilmektedir. Bu çerçevede, ilimiz -sunumunuzda da 2013 yılı bütçe konuşmasında da demir yoluyla ilgili 2023 projeksiyonlarını sundunuz- ümit ederim ki Kırıkkale-Çorum-Samsun hattı 2023 hedefleri içerisinde hak ettiği yeri alacaktır. Zira, biz, Samsun Limanı üzerinden hem Rusya hem de Türk cumhuriyetleri pazarına ulaşmak istiyoruz çünkü aynı şekilde raporda en büyük ticari partnerlerin -ilimizdeki firmaların ticari partnerlerinin- Azerbaycan, Rusya Federasyonu ve Ukrayna olduğu ifade edilmektedir.

Bu çerçevede, Kırıkkale-Çorum-Samsun demir yolu güzergâhını değerlendirirken nüfus kriterinin de dikkate alınması gerektiğini ifade etmek istiyorum. Zira, Çorum, Amasya, Samsun, Ordu illerindeki toplam nüfus 2,800 milyon kişidir. Bunu, Samsun'u Eskişehir gibi değerlendirdiğimizde yani bir aktarma noktası olarak düşündüğümüzde, biz çok iyi biliyoruz ki Bursa'ya gitmek isteyen vatandaşlarımız Eskişehir'e kadar gidip oradan da Bursa'ya erişim sağlamaktadırlar. Aynı şekilde Samsun'u bir erişim noktası olarak değerlendirdiğimizde, güzergâhtaki illerin toplam nüfusu 4,5 milyona ulaşmaktadır.

Taşıt trafiği açısından bakıldığında da Çorum-Ankara güzergâhında 2011 yılı taşıt sayısı bu güzergâhta 4 milyon 61 bin adettir ki günlük ortalama 11.500 araç hareket etmektedir. Aynı şekilde Çorum-Samsun hattında 2 milyon 30 bin araç, günlük 5.650 araç ve Çorum-Amasya-Sivas-Erzincan hattında da yaklaşık 1 milyon araç, günlük ortalama 3.500 araç hareket etmektedir.

Bütün bu kriterleri dikkate aldığımızda, güzergâhta demir yolunun ne kadar önemli olduğunu ifade etmek istiyorum, dikkatinize sunmak istiyorum çünkü Çorum ilinin özellikle imalat sektöründeki ihracat artış hızı Türkiye ihracat artış hızının ortalamasının üzerindedir. Bu nedenle, ilimiz yeni bir sanayi odağı olarak tanımlanmaktadır. Bu tanım, özellikle öz kaynak, yerel girişimcilik özellikleri, esnek üretim özellikleri ve ilişkileri, dayanışma, güven ve örgütlenme kapasitesi gibi içsel faktörlere dayalı olarak gelişen bölgeleri tanımlamak için kullanılmaktadır.

Çorum'un birikimlerini ve girişimci gücünü örgütleyerek özgün bir sanayi kapasitesine ulaşabilmesi için en temel destek altyapı desteğidir. Bu desteğin Bakanlığınız tarafından verileceğini umuyorum, demir yolu konusundaki desteğinizi bekliyoruz.

Bütçelerin hayırlı olması dileklerimle hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bağcı.

Sayın Aslanoğlu, buyurun efendim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, çok değerli Komisyon üyelerim, Sayın Bakanım, çok değerli bürokrat arkadaşlarım, değerli basın; Sayın Bakan, on yıllık görev sürenizi bugün tamamladınız. Yaşamınızda nice on yılların da başarılı geçmesini diliyorum.

Sayın Başkanım, yirmi kalem malım var önümde, hemen hızlı hızlı geçeceğim.

BAŞKAN – Onar saniye...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ben, PTT Genel Müdürlüğü ve Sayın Genel Müdürün, banka şubesi olmayan yerlerde açtığı PTT'lerle ve hatta İstanbul'da -belki Ankara'yı bilmiyorum- oralarda çok uzak mahalleler var; ulaşım sorunu olan yerlerde PTT şubesi açıp o yöre halkına yaptığı hizmetin önemli bir katkı olduğuna inanıyorum. Ben özellikle İstanbul'da gördüğüm ve "gecekondu mahalleleri" dediğimiz yerlerde vatandaşın gerek emekli maaşı gerek bazı sorunlarına cevap verdiği için kendisine ve arkadaşlarına teşekkür ediyorum.

Sayın Bakanım, bir havaalanı otobüs yolcu taşıma kavgası başladı. Buna Bakanlığınız niye el koymuyor? Bu İstanbul'da bir HAVAŞ var, bir de Büyükşehir bir şey açtı. Bilmiyorum, Ankara'da bu kavga var mı, başka şehirlerde? Bunu ya rekabete açın ihaleyle, kim girecekse. Verilen hak bir hak değildir; haksız, hak sahibine hakkını verin, eğer yasal bir hakkı varsa yani kamuya bir şey kazandırıyor sa saygı duyarım ama bu bir savaş, kötü bir savaş. Yani yolcu da rahatsız, binen kişiler rahatsız, kimin ne olduğu belirsiz. Lütfen, Bakanlık olarak bunun hakkı kiminse ona verin veya Anadolu'daki illerde, örneğin bunu ihaleyle yapın. Bir şekilde şimdi her hava yolu şirketi kendi otobüsünü, özellikle Anadolu'da yapmaya çalışıyor. Bu konuda Bakanlık olarak bu kavgaya son verilmesi gerekir.

Bir başka konu: Sayın Bakanım, uçak biletleri konusunda sizi yanıltıyorlar. Yapmayın, etmeyin. Eğer bir uçak bileti 99 liraysa yahut 100 liraysa, aynı uçakta 350 liraya yolcu uçuyorsa burada bir haksızlık var Sayın Bakanım. Sizi yanıltıyorlar. İlk 10 yolcuya, ilk 20 yolcuya işte 99 ve 100 lira ile şey açıyorlar, hele bir son günü uçmaya kalkarsanız veya

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 57

iki gün önce, 350 lira- 400 lira fiyat diyorlar. Sizi yanıltıyorlar. Uçak biletleri çok çok pahalı Sayın Bakanım; çok pahalı. Bunun altını çiziyorum. Bir oran olur. Tamam, ilk alanla daha sonra iki gün kala karar veren arasında bir farklı tarife olabilir ama Sayın Bakanım, yüzde 300, yüzde 400 bir fark olmaz. Ben bunu size ispatlayabilirim. Eğer 139 liraya giden bir hatta, bu hat da turizm bölgesi ise, örneğin İstanbul-Bodrum 450 lira, 500 lira Sayın Bakanım. "Business class" değil, normal uçuş. Sayın Bakanım, olmaz böyle bir şey. Yani ucuz uçak bileti yok, sizi yanıltıyorlar, böyle bir fark olmaz, bu fark fahiştir, yolcuların aleyhinedir. Yolcular son derece rahatsız; aynı kişi on gün önce, on beş gün önce almışsa 250 liraya uçuyor, beş gün sonra, iki gün sonra almışsa veya iki saat sonra almışsa 450 liraya uçuyor. Böyle bir şey olmaz.

Onun için, uçak fiyatları ucuz değil, son derece dengesiz bir yapılanma var. Ben bunu X hava yolu, Y hava yolu demiyorum. Sizi yanıltıyorlar. Fahiş fiyat var. 4 kat fiyat olmaz Sayın Bakanım.

Çok hızlı geçiyorum, daha derdim çok da anlatamıyorum yani böyle satır başlarıyla geçiyorum.

Sayın Bakanım, bu yabancı pilot konusunda, artık ne olursunuz... Türkiye'de pilotlar işsiz, Türkiye'de pilotlar açsız. Ya bu pilot yetiştiren okullarda eğer... Bu okullara izin veriyorsunuz, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bunlara izin veriyor. Yani bunların standardı, bunların aldığı eğitim yetersiz mi Sayın Bakanım? Eğer Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bir standartta bir eğitim verdiğine inanıyorsa... Her birinden Sayın Bakanım, 25 bin euro, 26 bin euro, 30 bin euro para alıyorlar. Ha, birileri de "Sizi işe alacağım." deyip bunları kandırıyor, daha sonra "3 bin euro bir daha vereceksin." diyor, "Şu eğitimi de vereceğiz." Sonra da işe almıyor, gönderiyor, kapı dışarı koyuyor.

Şimdi, yabancı pilot furyası başladı. Sayın Bakanım, Türkiye'de iş arayan... Ha, bu pilotlar uçuş emniyeti yönünden yetersizse asla bir şey söyleyemem. Yabancı pilotlar uçuş emniyeti yönünden çok daha kaliteli mi, onu da merak ediyorum. Ama mademki Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü izin veriyor, bu pilotların yetişmesinde belli bir standardı var. "Evet, sen pilot oldun." diye diploma veriyorsunuz, diploma alıyor Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden, eline lisansını veriyorsunuz, o zaman bu adamlara güvenin. Bu yabancı pilot uygulamasını Sayın Bakanım... Her önüne gelene Çalışma Bakanlığı izni veriyor. Bu sizin işiniz, Çalışma Bakanlığının işi değil Sayın Bakanım.

Yine hızla geçiyorum.

Sayın Bakanım, siz haksızlık yapmazsınız da şu yurt dışından gelen bir uçuş primleri var. Burada bu primler bir yerlere geri gidiyor. Örneğin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, örneğin bu işi yapan, Meteorolojide çalışan arkadaşlarımız var. Yani Meteoroloji Genel Müdürlüğünün tümüne demiyorum, salt uçuşlarda görev yapan insanların haklarını verin. Bunların bu primleri geri gidiyor Sayın Bakanım. Yani bunlara vermiyorsunuz, bizim arkadaşlara. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, işin ilgilisi kimse bir standart belirleyin, bu paralar geri gitmesin.

Sayın Bakan, Türk Hava Yolları grevi konusunda atılan 300 küsur kişiyi hazmedemiyoruz. Haksız atılmışlardır. Kendisinin haberi yok, uçuşta. Sayın Bakanım, altını çiziyorum, uçuşta. Tüm atımlara karşı çıkıyorum. Ancak öyle bir şey söyleniyor ki: "Yaşın yanında kuru da yandı." Böyle şey olur mu? Yaş nedir, kuru nedir Sayın Bakanım?

Sayın Bakanım, bu işe el koyun. Burada artık grev yasağı kalktı. Yani bu adamlar, bu insanlar adam mı vurdu, bu insanlar silah mı çekti, bu insanlar ne yaptı?

Sayın Bakanım, aynen söylüyorum, bilmem nerede uçuşta olduğu hâlde atılan insanlar var.

Yine söylüyorum, siz haksızlığı sevmesiniz, lütfen... Mahkeme kararı... Ya, kardeşim, devlet, insanına azap çekirtmez Sayın Bakanım. Devlet "Git, mahkeme kapılarında sürün." demez Sayın Bakanım. Bu işe el koyun Sayın Bakanım. Çağırın tarafları, bir şekilde Sayın Bakanım, çözün.

Sayın Bakanım, Ankara'da ta Kızılcahamam'dan sonra girişte otoyolda gişe var, bir de Kazan'da var. Değil mi, orası Kazan mı?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Orası Kazan.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu taraf neresi Ağabey? Yani burada çıkışta, Samsun çıkışında?

İZZET ÇETİN (Ankara) – Akıncılar...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Akıncılar...

Ankara'ya girenden alıyorsun, ta çıkana kadar. İstanbul'a haksızlık yapıyorsunuz. Nasıl haksızlık yaparsınız? Anasının ak sütü gibi helal. Gebze'den ta Silivri çıkışına kadar... Gebze'de başlayın almaya, çıkışta ama İstanbul'un içinde... Adam Pendik'te oturuyor. Bir kere hemen Pendik'e, Boğaz Köprüsü'nden otoyola girdiği zaman "Gel kardeşim, para vereceksin."

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Orası İstanbul ama.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – "Orası İstanbul..." İstanbul'a haksızlığı kimse yapamaz. Sen Kocaeli'de hiç vermeyeceksin, bir kere vereceksin...

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Veriyoruz. Niye vermeyelim?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Şehir içinde vermiyorsun. Ta bir girişte veriyorsun, bir çıkışta veriyorsun.

Sayın Bakanım, alamazsınız, İstanbulludan para alamazsınız. Gişeler Gebze'de olacak bir de Silivri çıkışında olacak. İstanbul hududundan sonra... İçinde para alamazsınız Sayın Bakan. Haksızlık yapıyorsunuz.

Bir de bu OGS, KGS çıkardınız Sayın Bakan. ("HGS" sesleri)

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 58

HGS, KGS, OGS...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – YGS...

İZZET ÇETİN (Ankara) – YGS...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bir de YGS var.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – O yok ya, o seni... (Gülüşmeler)

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Üniversite sınavı o...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani o, “YGS gibi karıştı.” diyor, onu söylüyor Sayın Bakan, “YGS gibi karıştı.” diyor, “Burada kopya var.” diyor, onu söylemeye çalışıyor.

Sayın Bakan, Boğaz Köprüsü'nden bir geçin ama sivil geçin, önünüzde korumalar olmasın. OGS gişeleri bomboş. HGS'ye girecek arabalar tüm köprüyü kapıyor yani köprüye gelemiyorsun, iki saatte geçiyorsun. Yani bunun bir yolu yok mu? Ya, açın gişeleri Sayın Bakanım. Yani keşmekeş devam ediyor. Boğaz Köprüsü'nden ta kuyruk nerede oluyor? Hayır efendim, Hadımköy, Edirne tarafından gelirken, ta Gaziosmanpaşa kavşağında tıkanıyor Sayın Bakan ama köprüyü çok rahat geçiyorsun, köprüyü çok...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Daha geçtim mi? Ama güzel konular Sayın Başkanım. Sen de seversin bu konuları.

Şimdi, teşekkürlerim var; bir dakika, etmeme müsaade et.

Sayın Bakan, Boğaz Köprüsü'nden para alamazsınız, almayın. Bak, bayramlarda almıyorsunuz, ne kuyruk oluyor ne bir şey. Köprü bomboş, kuyruk Gaziosmanpaşa'da...

BAŞKAN – Tamam, bu maddeyi geçtik.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Tamam, bu maddeyi geçtik. Son, tamam ama almayacak.

Şimdi, yine ben Karayolları çalışanlarının önünde saygıyla eğiliyorum. Kurum kültürünü bilen, hakikaten kurum menfaatini koruyan, yıllardır devam eden bir teşkilat var; başta Sayın Genel Müdüre... Ama Sayın Genel Müdürüm, örneğin, Çatalca'dan giden yollarda köylere giden yolları kestiniz. Bahçelerine giden adamları, tarlasına giden adamları artık ta 7-8 kilometre öteden gönderiyorsunuz. Mutlak buna bir çözüm bulmanız lazım. Özellikle şimdi havaalanı yapacağınız yerden Çatalca çıkışına kadar insanlar köylerine ve tarlalarına gidemiyorlar. Ne altgeçit var ne üst geçit var.

Şimdi bu, Sayın Bakan, hakikaten şu metro maliyetleri nedir ya, kurban olayım? Sayın Genel Başkanımıza bu konuda bilgi verdiler. 52 bin lira mı diyor, galiba. Biri diyor ki “100 bin lira.”, biri “160 bin lira.” Sizin Ankara'da herhâlde ihale ettiğiniz 67 bin lira. Hakikaten yani bu fiyatlara biri el koysun. Eğer bu fiyatla yapılıyorsa... Yani İzmir diyor ki: “52 bin liraya yapıyorum.” Siz 67 bine ihale ediyorsunuz, bir başka ilde 100 bin lira, İstanbul 160 bin lira.

Sayın Bakan, bir kere, bu metro üst... Yani “üstten giden metro” dediğiniz hızlı yani örneğin, Topkapı Beylikdüzü... Yani bir kere, metro falan değil bunlar. Yolları gasbettiler, köprülerin ayağından geçişler, trafik tıkanıyor, bir saatte o yolu yürüyemiyorsunuz, gidemiyorsunuz, adı hızlı... Halk hızlı gitsin de ama artık araç trafiğinden, bilmem Topkapı'dan Beylikdüzü'ne iki saatte gidemiyorsunuz. Köprülerin altında üç arabaya düşüyor, beş arabaya veya dört araba geliyor, iki arabaya düşüyor. Böyle bir şey olmaz. Bu, hakkın gasbidir yani kara yoluyla giden bu insanların hakkı gasbedilmiştir o yolda. Bir bakın, edin, inceletin.

BAŞKAN – Evet...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Efendim, bir şekilde daha toparlayacağım.

Sayın Bakan, bu deniz otobüsü kavgası nedir Allah aşkına ya? Ha, bir kere özelleştirdiniz, zam üstüne zam yaptılar. Şimdi Bursa çıktı, bir Kocaeli çıktı galiba “Ben de deniz otobüsü yapacağım.” diyor, aynı denizde. Rekabet güzel bir şey ama ya izin verin Kocaeli Belediyesine, Bursa Belediyesine, rekabet olsun Sayın Bakanım. Yoksa bu böyle devam eder. Bu bir hakkın gasbı mıdır yoksa onun hakkı mıdır? Hakkıysa ben kimsenin hakkını yemenizi istemiyorum ama halkın adına da, Başkan Çetin'in dediği gibi, halka “yeni bir geçirme sistemi” olmasın. (Gülüşmeler)

BAŞKAN – Evet, ne orada?

İZZET ÇETİN (Ankara) – YGS...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – YGS... YGS...

Sayın Bakan, servis araçları konusunda -altını çiziyorum- zulüm yaptılar, zulüm. O UKOME var ya, UKOME, zulüm yaptılar. İnsanlardan, korsan...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Özellikle okul zamanı...

Sayın Bakanım, açık söylüyorum, bu konuda iki üç firmayı kayırmak amacıyla -bunun altını çiziyorum, bunun altını bir daha çiziyorum- gariban, bir arabası olan insanlara zulüm yaptılar. UKOME'ye müracaatı önce almadılar. Müracaat aldılar, “Senin iznin yok.” dediler, 1.900 lira ceza kestiler, İstanbul polisi. Bir ay süreli ceza kestiler. Bir aydan sonra biz isyan ettik Sayın Valiye. Sayın Valiye, tabii teşekkür ederim. Hayır, Talat Bey, bir ay süreyle insanların anasını ağlattılar. Her bir arabaya 1.900 lira ceza kestiler trafik polisleri...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 59

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Servis arabalarına mı?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Evet. Tek bir arabası var.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – “S” plakalı olanlara...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – İşte, servis...

Ondan sonra UKOME, sonra Sayın Vali olaya el koydu, talimat verdi. Sizin talimatınız öyle olmamasına rağmen -İçişleri Bakanlığı mı, sizin mi bilmiyorum- maalesef trafik bunu öyle uyguladı, insanların anasını ağlattılar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Siz ağlattınız demiyorum veya genelgeyi kim gönderdiyse.

Toparlıyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Evet, bitiriyorsunuz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, bu işe bir el konsun. UKOME'ya müracaat ediyor, diyor “iziniz...” Ya bunu bir sisteme bağlayın... İnsanların anası ağlıyor. Aynen şöyle söylüyor garibanlar, bir arabası olanlar, bir okul servisi taşıyor... İstanbul'da bu işi yapan profesyonel, bin arabası, 5 bin arabası olan firmalar var. Sırf bunları korumak, bunlara yaranmak için bu böyle yapılıyor. Ben ihbar ediyorum. Garibanların cezasını, Sayın Müsteşar Yardımcım, lütfen iade ettirin.

Her arabaya, Sayın Bakanım, 1.800 lira, 1.900 lira ceza verdiler bir aylık sürede. “Korsan” diye zabıt tuttular, “Bu korsan araba.” Olmaz Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Bitti mi efendim?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkanım, şu istenmeyen mesajları yasaklayın. Nasıl burada oturmuştuk yine o istenmeyen telefonları yasaklamıştık ya, öneriyi ben yapmıştım, Sayın Bakana teşekkür etmiştim. Şu mesaj üstüne ya kelalaka mesajlar geliyor. İstemiyorum ben o adamın mesajını veya o kurumdan mesaj. Yani onu önleyebilir miyiz?

Sayın Başkanım, bir de, telefon dinleme... Tabii, mahkemelere biz saygılıyız, yargı her şeyin üstündedir ama telefon dinlemelerinde mahkeme kararı oluyor ama dinleme bittikten sonra bilgi edinme hakkım dolayısıyla bana şu no.lu mahkemeden “Mahkeme kararıyla dindendiniz.” diye bir bilgi almak benim en tabii hakkım. Bana bilgi vermek zorundasınız. “Şu numaralı, İstanbul işte sulh ceza mahkemesinin kararıyla kardeşim...” Ha dinlenme sırasında değil, dinlenmeden sonra bana bilgi verin. Bu benim hakkım Sayın Bakan. Sayın Başkanım, beni niye dinlediler?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ben de gideyim onlara hesap sorayım kardeşim, suçum varsa verin cezamı ama niye beni dinlediniz? İnsanların bilgi edinme hakkıdır Sayın Başkanım bu. Bilgi edinme hakkını lütfen kimse gasbetmesin. Bu benim hakkım. Bunu bana verin.

Efendim, daha var mı zamanım?

BAŞKAN – Bitti efendim, çoktan bitti.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Beşinci ek süre.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Daha on dakika oldu mu?

BAŞKAN – Yirmi oldu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yok olmadı.

BAŞKAN – Yirmi, yirmi.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – İnan, Bakanın sunumundan çok konuştun sen.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Feramuz Bey, burada halkın sorunlarını söylüyorum. Sen de buna inanıyorsun. Burada nerede sorun varsa, nerede dert varsa ben...

BAŞKAN – Son sözlerinizi alalım Sayın Aslanoğlu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – PTT'yi söyledim, Devlet Hava Meydanları Genel Müdürlüğü çalışanlarının duyarlılığına, Sivil Havacılığın duyarlılığına, Bilgi Teknolojideki duyarlılıklara... Başka kurum bilmiyorum burada ne kaldı?

BAŞKAN – Tüm genel müdürlüklere teşekkür ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Duyarlı, hiç bunu inkâr edemem ama eksikleri de söylüyoruz. Bir kere, İstanbul Boğaz Köprüsü'nden ve İstanbul'daki Gebze, Silivri gişelerinden para almanız, Sayın Bakanım, hak gaspıdır. Benim hakkımı alamazsınız. Türkiye'de hangi ilden alıyorsunuz? Bir girişte, bir çıkışta alıyorsunuz. Tamam, İstanbullu olarak bize nereden girirsek, nereden çıkarsak para alın ama arada bilmem Kadıköy gişeleri, İkitelli gişeleri... Onu da söyleyeyim, Sayın Başkanım, ben Bahçeşehir'e gideceğim ya şeyden...

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – İstanbul'da yaşamak bir ayrıcalıktır.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – İstanbul'da yaşıyorsun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Efendim, bir dakika.

Nereye gideceğim biliyor musun? Basın Ekspres yolundan Bahçeşehir'e gideceğim. (“Bastırırsın parayı” sesi)

Nasıl bastıracağım kardeşim ya! Bastır, bastır, şey mi oynuyorsun?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 60

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz Sayın Aslanoğlu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Efendim, hepinize saygılar sunarım, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Soru sorma bölümüne geçiyorum.

Eğer konuşmanız anında soru sormuşsanız lütfen tekrar etmeyelim, doğrudan sorularımızı soralım efendim.

Sayın Badak...

SORULAR VE CEVAPLAR

SADIK BADAK (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Çok kısa, tek soru: Sayın Bakanım, geçen yıl liman başkanlıkları yönetmelikle yeniden belirlendi. Bizim Manavgat ilçemizin liman başkanlığı unutulmuştu. Hâlen kurulmadı. Buradaki denizciler Antalya'ya gitmek zorunda kalıyorlar ve bize soruyorlar “Ne gün açılacak?” diye.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Demiröz...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben konuşmam içerisinde sormuştum ama...

BAŞKAN – Ama sorduysanız tekrar bir daha...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Ama hayır, şunun için... Sayın Başkan, müsaade edin, neden sorduğumu söyleyeyim. Sayın Şahin...

BAŞKAN – O zaman doğrudan sorunuzu soralım efendim.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Tamam, doğrudan soruyorum.

Sayın Şahin “İnegöl Gündüzlü yolu, Oylat yoluyla ilgili vatandaşların bu konuda bilgisi olmadığını, teknik elemanların çok daha duyarlı olduğunu, bunu bildiğini, vatandaşların isteklerinin yanlış olduğunu” ifade etti.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Öyle bir şey demedim.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Ben onun için bir kez daha söylemek istiyorum. Biz...

BAŞKAN – Ya lütfen Sayın Demiröz...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Açıp tutanaklara bakarsınız.

BAŞKAN – Sayın Demiröz, lütfen sorunuzu sorar mısınız. Lütfen... Rica ediyorum. Lütfen...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Başkanım, nasıl sorayım? Yani oradan başlayarak sormam lazım.

BAŞKAN – Yani şöyle yapacağız: Yani bir...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Sonra ikinizi bir araya getirelim de...

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Hayır, ikimizi bir araya getirmek anlamında söylemiyorum. Yani ifadesinin yanlış olduğunu anlatmak anlamında soruyorum.

Tekrar bir şey daha sormak istiyorum. Ya bu yolu vatandaşlarımız, halkımız, köylüler tarih boyunca orada kalmış, köyün içinden geçmesini istiyorlar. Bunu söylemek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum efendim.

Sayın Akçay...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Türkiye'deki toplam trafik kazalarının yüzdesi içinde Manisa'daki trafik kazalarının payı son yıllarda sürekli bir artış göstermektedir. 2009, 2010, 2011, 2012 için binde 93'ten 1,1'e kadar yükselmiştir. Bu yükselişin nedeni, Manisa'daki yolların bozuk olması ve sürekli kazaların olduğu “kör nokta” olarak tabir edilen yerlerle ilgili düzenlemelerin bir türlü yapılmamış olmasıdır. Bu konuda bir tespit ve çalışmalarınız var mıdır?

Ayrıca Manisa'daki yol çalışmaları maalesef yavaş ilerlemektedir ve yolların kalitesinde de sorun vardır. Bu yol yapım çalışmalarını çabuklaştırmayı düşünüyor musunuz?

Yine son olarak Salihli-Gölmarmara arasındaki -konuşmamda bahsettiğim- Gediz ve Alaşehir dur-geç köprüleri hakkında ne yapmayı düşünüyorsunuz?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Üstün...

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sayın Bakanım, ben de bütçenizin hayırlı uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Ben bu pestili, kömeyi boşuna dağıtmadım Sayın Bakanım. Bunların -Bakanlığınız en büyük bakanlıklarımızdan birisi- özellikle ulaştırma ile ilgili Demiryollarında ve Havayollarında ikram olarak dağıtılma imkânı olur mu? Onu soracaktım.

Teşekkür ediyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 61

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

RECAİ BERBER (Manisa) – Olmaz mı? Sen gönder, istediğin kadar dağıt.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Çetin.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Sayın Bakan, iki kısa sorum olacak.

Sayın Bakan, biliyorsunuz, dünyanın pek çok ülkesinde hava yolları şehrin ana arterine raylı sistemlerle bağlı. Yani Esenboğa'dan Kızılay'a veya Ulus'a kadar bir raylı sistem projeniz var mı? Ben hazırladığınız bu güzel kitapta buna rastlayamadım.

İkincisi, gerçekten en çok taşeron işçisi sizin Bakanlığınızla bağlı kurumlarda. Örneğin, Demiryollarında 5 bin civarında...

Kalifiye eleman bulmakta da güçlük çekiyorsunuz giderek. Yani daha evvel var olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Meslek Lisesi ve pratik sanat okulları kapatıldı. Nitelikli iş gücüne ihtiyacın olduğu bir dönemde yeniden açmayı düşünüyor musunuz?

Teşekkürler.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Mustafa Şahin...

MUSTAFA ŞAHİN (Malatya) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Benim sorum yoktu. Özellikle biraz önceki konuşmam esnasındaki “illet” kelimesi kuruma ait değildi, uygulamaya aitti. Normalde ihaleye giren insanların böyle bir yanlış uygulamadan dolayı hizmetin aksamasından kaynaklanan bir sıkıntısı var.

BAŞKAN – Sayın Şahin, çok teşekkür ederim açıklık getirdiğiniz için.

Sayın Hüseyin Şahin...

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Aracılığınızla ben de Sayın Bakanıma bir iki soru yöneltmek istiyorum.

Bursa ili Gemlik ilçesi ve Mudanya ilçemizin balıkçı barınağı talepleri vardır belediye başkanlıklarımızın. Bu konuda aynı zamanda Mudanya ilçemizin de bir yat limanı talebi vardır. Olumlu görüşleri olurlarsa belediyelerimiz bu hizmeti kazandırmak istiyorlar.

İzin verirseniz Sayın Başkanım, Demiröz'ün... Bir açıklama... Ben öyle demedim.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Tutanaklara bakacağız beraber.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Yani biz köylü ne isterse onu yerine getiririz. Karayollarımızın alternatif planları da vardır.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Demir...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Teşekkür ederim.

Katil yosun, balon balığı, balık biti gibi denizlerimizi, kıyılarımızı ve balıkçılığımızı olumsuz etkileyen durumlarla mücadelede Bakanlığınız neler yapıyor?

Balast Suyu Projesi ne aşamada? Uygulamaya ne zaman geçilecektir? Sanıyorum, kıyılarımızla ilgili önemli bir sorun.

Hava meydanlarında pek çok dergi ve basılı yayın görüyoruz. Ancak hep iktidardan yana, tek taraflı olduğunu görüyoruz. Mesela, Ankara'da Ankara Büyükşehir Belediyesinin gazetesi var ama İzmir'de, diğer yerlerde büyükşehir belediyesi yayınları, organları yok. Neden? Onu merak ediyorum.

Üç: Sanatsal ve tarihî eserlere gösterdiğiniz ilgiye çok teşekkür ediyorum. Özellikle Dalaman Çayı üzerindeki Atatürk Köprüsü çok tarihî ve önemli bir geçmişi var. Bunu da planlamaya almayı düşünüyor musunuz?

Bir iki sorum kaldı, hemen onları da söyleyeceğim. Datça'yla Bodrum arasındaki feribot seferleri bu sene oldukça kesintiye uğradı ve burada karşıdaki Kos'tan da yine yavaşmalar, yatların gelmesi çok engellendi. Bu konuda çalışmalar var mı? Kölemen Limanı'ndaki ihale süreci ne aşamada?

Son sorum, özellikle, Sayın Bakan, konuşmacılar belirtti ama ben de dün Antalya'dan Muğla'ya kadar otobüsle geldim. Bu aralarda yolcu indirme bindirme konusu gayet insanları çok üzen bir nokta. Ben hatta bir yerde binmek istedim, bir aktarma yapacaktım. Dediler ki: “Alamayız.” Milletvekili olduğum için aldılar, onu da belirtmek istiyorum. Vatandaşlar oldukça büyük sıkıntı çekiyorlar.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Nasıl? Anlamadım.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Şimdi, bu küçük otobüsler var, iki nokta arasında belirli yerlerden insanların otobüslere binmesi inmesi konusunda sürekli ceza alıyorlar ve cezalandırılıyorlar. Dolayısıyla, yolcu alıp indi bindi meselesi insanların... Özellikle dağlık bölgede, Muğla'da, Antalya'da oldukça zor durumdalar insanlar. Seyahat özgürlüğünü engelleyici bir durumda, maalesef yolcu binmesi inmesi engelleyici durumda. Almıyorlar çünkü ceza yiyorlar yolda. Ama insanlar da gece on birde evine ulaşmak durumunda, çok ciddi bir sıkıntı bizim bölgelerde.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 62

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Sayın Çam...

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Bakan “Anonim şirket” diyeceksiniz, “Ben karışmam.” diyeceksiniz. 305 kişi çocuğuyla çok mağdur. Sizden bu konuda çözüm istiyoruz ve bekliyoruz.

İkinci sorum, İzmir’de İnciraltı’da yola girdiniz, Çeşme otopanına gireceksiniz, bağlantı yolundasınız, ilk gişeler Narlıdere, hemen arkasından Güzelbahçe, İzmir trafiğinde mayıs ve ekim ayları arasında en sıkışan bölge orasıdır. Sizden Narlıdere’de bulunan gişelerin Güzelbahçe’ye aktarılmasını... Çünkü ilçeler birbirine çok iç içe. Dolayısıyla, bunun çözülmesi...

Son sorum, Konak Tüneli’ni yapıyorsunuz. İzmir Büyükşehir Belediyesi Yeşildere-Buca uçan yolunun temelini attı, devam ediyor. Ama bu, otogar yoluna bağlanmadığı takdirde çok fazla bir anlam ifade etmeyecek. Mutlaka otogar yoluna bağlanması gerekiyor. Sizin de bu konudaki çabalarınızı ve desteklerinizi bekliyoruz.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Türel...

RAHİMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) - Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, iki soru yöneltmek istiyorum. Birinci sorum, İzmir’in yanı sıra İç Ege’nin de lojistik merkezi olması planlanan Kemalpaşa Lojistik Merkezinde gelinen nokta gerekli altyapı ve yatırımlar açısından nedir?

İkinci olarak da, yatırım programına göre 2013 yılında tamamlanması planlanan Menemen-Aliağa çift hatlı demir yolu inşaatı için 2012 yılında hiçbir kaynak ayrılmamış, proje iz bedeliyle yatırım programında yer almıştır. Bu durumun sebebi nedir? Proje 2013 yılında tamamlanacak mıdır?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Bağcı...

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, kuzey-güney koridoru üzerinde bulunan Osmancık-Çorum arası bölünmüş yol ne zaman ihale edilecektir?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, yıllardır kurumlarınıza avukatlık hizmeti veren avukatlarınız var. Ama daha sonra bir yetki aldınız, bazı hizmetleri dışarıdan alıyorsunuz. Acaba yıllardır bu kurumlarda çok önemli görevler üstlenen, gerek sizin hukuk mücadelenizde menfi açılan gerekse müspet konularda çok başarılı olan kurum avukatlarınızı acaba farklı bir statüde düşünür müsünüz?

Bir başka sorum, Sayın Aydın, 1.980 liranın yanında bir de bağlıyorlar bir ayda vermiyorlar garibanların arabasını, bir de bağladılar.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI TALAT AYDIN – Yaştan dolayı.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yok, yaştan dolayı değil efendim, korsandan dolayı -“Sen korsansın.” diyorlar- aldılar bağladılar Sayın Aydın.

Gariban bunlar, gariban hepsi ve bunların sayısını biliyor musunuz? Evet, 3.500 tane yani sadece İstanbul’da.

Sayın Süleyman Genel Müdürüm, özür diliyorum sizden hakkınızı veremediğim için. İnan o anda şey yapmadım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Kurt...

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Anadolu Üniversitesinin raylı sistemlerle ilgili iki projesi vardı: Mükemmeliyet merkezi ve test merkezi. Onay bekliyor uzun bir süredir. Ne aşamada olduğunu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Sayın Kuşoğlu...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, biliyorsunuz, bu sizin hem bütçe dâhilinde yaptığınız, bütçe imkânlarıyla yaptığınız yatırımlar hem de yap-işlet-devret-kirala formülüyle yaptığınız yatırımlar bu dönemde konjonktürel olarak çok büyük meblağlara ulaştı. Bu ihalelere girebilecek yatırımcı sayısı Türkiye’de çok az. Belli firmalar var, bunlar yabancı ortaklarla giriyorlar bu ihalelere. Fakat finansman bulmada zorlukları var, finansman bulamıyorlar daha doğrusu. Bu yüzden birçok yatırım gecikmeye başladı. Başlayamıyorlar. Bir de bir prosedür var bağlı oldukları. Geçen yıl bununla ilgili olarak bir kanun çıkardık biliyorsunuz ama bu da yeterli değil. Bu, maliyetleri yükselten bir durum. Bununla ilgili olarak Hükümetin bir çözümü var mıdır? Bir çözüm düşünüyor mu? Çünkü ortaklık kurulmasına rağmen konsorsiyumlarla giriliyor. Buna rağmen maliyetler düşürülemiyor, finansman bulmakta zorluk çekiliyor. Çok önemli bir konudur aslında. Bununla ilgili bir çözümünüz var mı? Hazine garantisi getirilmesine rağmen yeterli olmadı. Biraz daha şey yapılması lazım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 63

Bir de, nahoş bir haber ama belki sizin de bu konuyla ilgili olarak tekrar cevap verme imkânınız olur. 6 Ocak 2012 tarihli Yeni Şafak'ta çıkan ve manşet olan bir haber vardı. Buna göre, TAV'a, İDO'ya yani gemiyle yolcu taşıma yetkisinin yanı sıra kırk limanda kırk ayrı terminal kurarak şehir içinde de yolcu taşıma yetkisi verilmesi bir genelgeyle ve kârlarını dolayısıyla 3 kat artıran bir durum söz konusu olmuş. Bu İstanbul Büyükşehir Belediyesi buna göre dolayısıyla 1,5 milyar –en azından- bir zarara girmiş. Bununla ilgili daha sonra bir açıklama yaptınız mı? Tam takip edemedim ama tekrar bu vesileyle bir açıklama yaparsanız memnun olurum.

Ben onunla beraber bu İran'a olan altın ihracatını, Suriye'deki zararımızı, bir de, Melih Bey'in "828 milyona ben yüzde 92'sini, 72'sini ve 41'ini tamamladım." dediği metroyla ilgili gerçek maliyetleri tekrar soruyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Kaplan...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Teşekkür Sayın Başkan.

TİB'in gizli dinlemede yargı kararı dışında da dinleme yaptığı yönünde haberler var. Örneğin, MİT'in veya daha başka dairelerin... Bu konuda Bakanlığın bir çalışması var mı, hukuka uygun dinleme konusunda? Bu, çok önemli.

Yine Türk Hava Yollarının Lufthansa ve bazı şirketlerle ortaklık yapacağı söyleniyor, Başbakan açıkladı. Bu ortakların hepsinde grev hakkı var, Türkiye'de yok, yasakladınız. Peki, bu ortaklarınız grev yaparken burada yasak olurken bu dengeyi nasıl sağlayacaksınız?

Bir de, 68 milyon cep telefonu var. İthal telefonlara da ücret kesilmeye başlandı. Bu telefonların vergisi de çok yüksek. Hükûmetiniz nezdinde bu vergilerin azaltılması için özellikle iletişim vergisi gibi, özel tüketim vergisi gibi vergiler çok arttı ve...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HASİP KAPLAN (Şırnak) – ...bir ihtiyaç üzerine bunları...

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kaplan.

Değerli arkadaşlar, böylece bütçe ve kesin hesaplar üzerindeki görüşmelerimiz tamamlanmıştır.

Şimdi, soru, görüş ve eleştirilere cevap vermek üzere Sayın Bakan'a söz vereceğim.

Şimdi, efendim, sadece on beş dakika soru soruldu ve onlarca yine konuşmalar esnasında sorular soruldu. Yani makul bir süre aslında kırk beş dakika. Bilemiyorum yani biraz daha belki... Yarım saatte pek mümkün görünmüyor, değil mi? Kırk beş dakika nasıl Sayın Bakanım? Yeterli midir?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, tabii, takdir sizin, Komisyonumuzun. Hayli geniş kapsamlı değerlendirmeler oldu, sorular da geldi, elimizdeki imkânları en iyi şekilde kullanarak cevap vermeye çalışacağız ama buna rağmen zaman sorununuz olursa cevaplayamadıklarımızı bilahare yazılı olarak cevaplamayı yapacağız.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bakanım.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, tabii, Aydın Ayaydın, Değerli Milletvekilimiz, burada değerlendirmeler yaptı. Bütçeyle ilgili çeşitli konulara girdi. Aslında kendisi şu anda burada yok ama ben kısaca bir cevap vermek istiyorum.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Olmayanlara yazılı cevap verilsin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Vermeyelim mi olmayanlara? Hazır zaten, yazılı verilir.

BAŞKAN – Tamam, olmayanlara yazılı olarak verebiliriz. Öyle yapalım, daha hızlı...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Tamam, öyle yaparsak biraz daha...

BAŞKAN – Tasarruf sağlamış oluruz o zaman.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Olabilir.

Sayın Hasip Kaplan Bakanlığımızın çalışmalarıyla ilgili tabii birtakım değerlendirmelerde bulundu. Bazı hizmetlerimizle ilgili teşekkürlerini ifade etti ve bazı konularda da eksikliklerimizi, yetersizlikleri de kaydetti, ifade etti. Bunları tek tek ben not almaya çalıştım. Özellikle Doğu, Güneydoğu yatırımlarının yetersiz olduğunu ve bunun da trafik hacmi haritasında açıkça görüldüğünü ifade etti. Zaten benim de ifadem aynı paralelde ama eğer on yıl önce o trafik hacmi haritasını görseydik bu kadarını bile göremeyecektik; sadece işte şu yukarıda gördüğünüz Ankara-İstanbul otoyol hattı dışında trafik olmayacaktı. Bir gelişme var ama bunlar yılların getirdiği olumsuzluklar. Bunu birdenbire geri döndürmek, Türkiye'nin bütün noktalarına aynı oranda altyapı zenginliğini yaymak biraz zamanımızı alacak ama bu yönde çalışmalarımızın olduğunu ifade etmek isterim.

Bakanlığın denizcilikle ilgili yapılanması, kanun hükmünde kararnameyle Bakanlık bünyesine alındı ve Bakanlığın adına da "Denizcilik Bakanlığı" da ilave edildi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı...

Tabii, denizcilikte değişik bakanlıklarda yetki hâlâ var; olması da doğal. Çevre yönüyle, çevrenin korunması yönüyle Çevre ve Şehircilik Bakanlığı... Belediyelerimiz, özellikle büyükşehir belediyelerinde, sahil belediyelerinde bu yetki yeni yasayla daha da artırılmış durumda.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 64

Balıkçılığın geliştirilmesi de Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığında yer almak durumunda. Tabii, Avrupa Birliği uyum konusuna da değindiniz konuşmanızda. Genel uyumumuz yüzde 60'tır, bunu ifade edeyim.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – En yüksek bakanlık sizsiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) -

Bunun daha yüksek olması mümkündür. Ancak biliyorsunuz, Avrupa Birliği ile Türkiye arasında bloke edilen görüşmeler var. Bu da taşımacılık faslıdır. Taşımacılık faslının arkasında da Kuzey Kıbrıs ile Güney Kıbrıs'ın içinde bulunduğu anlaşmazlık temel nedendir. Lefkoşa'nın, Ercan'ın hava trafik kontrollerindeki çekişmesinin de arkasında bu vardır. Bu sorunun çözümü çok kolay gözüküyor. Avrupa Birliğine Türkiye'nin tam üye olmadan çözebileceğimiz bir konu olarak durmuyor. Sebebi de şudur: Avrupa Birliği diyor ki: "Güney Kıbrıs'ı tanıyın, bütün bu konular hallolsun." Bunu tanıdığımız zaman, biz Kıbrıs'la ilgili davamızı tamamen unutmuş olacağız veya Kıbrıs diye bir konuyu gündemimizden çıkarmış olacağız. Bu kabul edilebilir bir şey değil. Ama şunu söyleyeyim: Kuzey Kıbrıs'taki hava trafik hizmetleri ve altyapı hizmetleri, Rumların bütün antipropagandalarına rağmen Güney Kıbrıs'tan daha kalitelidir, daha iyi hizmet verilmektedir. Bunu da ifade etmekte yarar var. Onların yatay anlaşma, tek hava sahası gibi bir talepleri var. "Biz buna hazırız." diyoruz ama konuşmaya başladığımızda "Nasıl olacak?" diyoruz. Efendim, Avrupa Birliği sizinle bütün yirmi yedi üye adına tek bir anlaşma imzalayacak, siz ama tek tek hepsiyle ayrı anlaşma imzalayacaksınız. Burada bir adil düşünce yok. Yani amaçları, bizi Güney Kıbrıs'ın karşısına oturturmak ve onlarla anlaşmaya zorlamak, Güney Kıbrıs'ı tanımak. Böyle bir politik manevra var. Biz de ülke olarak bunu kabul edemeyiz.

Van-Hakkâri Yüksekova ayrımı 160 kilometre. Bu yolun kalan kısmı 75 kilometredir. Burada çalışmalarımız devam ediyor. Biraz ağır gidiyor ama burada yaşadığımız sıkıntılar var, zaman zaman güvenlik sıkıntıları yaşıyoruz. Çalışmaların ağır gitmesinin temel nedeni o. Bir de buradaki ihalelere maalesef fazla katılımcı olmuyor, rekabet sağlanamıyor bölgenin güvenlik şartlarından dolayı. Ama yapacağız, yolun mecrasında gidiyoruz.

Şırnak-Cizre, 44 kilometrenin 37 kilometresi sathi kaplamalı olarak yapıldı ve trafiğe açıldı. Orada bir 2x800 metrelik tünel, kazı ve destek işleri yapılmış durumda. Nihai betonun da 80 metresi tamamlanmıştır. Kalan 7 kilometrelik kesim -44'ten 7 kalmıştı- devam ediyor. Burada viyadük ve ayrıca bir tünel talebi var yani güzergâhı daha kısaltan, yol standardını daha yükselten bir yeni tünel talebi var. Bu konuyu bizatihi önümüzdeki haftalarda gidip yerinde gördükten sonra bu yönde bir revizyona gideceğiz.

Güçlükonak-İdil, şu anda bunlar tabii yol ağıımızda değil. Yol ağıımızda olmadığı için başlayamadık.

Deyrulzafaran yolu, 4 kilometrelik bu yol da tabii turistik yoldur. Yani Turizm Bakanlığının ağı alması durumunda -bizim Turizm Bakanlığıyla, efendim, protokolümüz var, o çerçevede- bu yol da yapılabilecektir.

Şanlıurfa-Habur yolu, ya bu yol çok dile getirildi. Açıkçası bu yol -hatırlarsanız-

Tek yoldu ve çok kötü bir yoldu. Yani 367 kilometre uzunluğunda, biz buna Güney TETEK diyoruz, bunu çift yol hâline getirdik, şimdi de BSK yapıyoruz, tamamen sıcak asfalt yapıyoruz. 185 kilometresi tamamlanmış durumda, 150 kilometresi de binder seviyesi dediğimiz düzeyde tamamlanmış durumda, kalan kısmın aşınma tabakaları da 2013 yılında tamamlanacak. Cizre-Silopi-Habur hattında böylece eksik işler bitirilmiş olacak. Aslında yol bitti, yol çoktan bitti de, bu asfaltlama işinde iki tane kademe var: Bir, asfalt atıyorsunuz, bir sene sonra da tekrar üzerine bir tabaka daha atıyorsunuz, aşınma diye bir tabaka atıyorsunuz. Binder seviyesiyle yol açılıyor, sonra 5 santimlik bir aşınma tabakası yapıyorsunuz. O aşınma tabakası yolun ömrü boyunca yenilenerek devam ediyor, o yüzden sürekli çalışılıyormuş gibi, bitmemiş gibi bir algı...

HASİP KAPLAN (Şırnak) – Yani, daha önceki programlarda 2012'de bitecek diye...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Bitti yol. Dediğim gibi, bu binder ve aşınma meselesinden dolayı tekrar çalışmaya başlıyorsunuz. Trafik altında da çalıştığınız için mecburen yer yer trafiği bir gidiş tarafına aktarıp geliş tarafını yapıyorsunuz ve o şekilde trafikte bir konfor kaybına da sebep oluyor.

"HGS konusu niye tutmadı?" diyorsunuz; HGS çok yenidir, tuttu. HGS konusu KGS'ye göre çok büyük kolaylık getiriyor. KGS'de biliyorsunuz kart sokuyorsunuz, okutuyorsunuz, sonra hareket ediyorsunuz. Dur-kalk oluyor ve en az otuz saniye kaybediyorsunuz. HGS'deyse 80 kilometre, 100 kilometrede geçseniz dahi otomatik okuma yapıyor ama on senedir, on iki senedir daha doğrusu...

RECAİ BERBER (Manisa) – OGS gibi mi?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – OGS'den daha iyi.

HASİP KAPLAN (Şırnak) – OGS'den daha gelişmiş.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Daha gelişmiş ama takdir edersiniz ki başlıyalı iki ay bile olmadı. Yılbaşına kadar KGS'yi kaldıracamız, tamamen HGS'ye döneceğiz. Onun için Türkiye'nin her tarafında her yerde bankalar, PTT şubeleri, hatta benzin istasyonlarına varıncaya kadar HGS'yi 5 liraya veriyoruz. OGS almak neredeyse 70-80 liraya mal oluyor, hatta toplu alanlardan para da alınmıyor belirli yükleme yapanlardan ama insanların elinde 2 milyondan fazla KGS var, bunların değişimi, dönüşümü biraz zaman alıyor. Bizim

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 65

insanımız son dakikaya kadar maalesef beklemeyi tercih ediyor. Şu anda, 250 bin aktif kullanıcıya eriştik iki ayda. Öbüründe on iki yılda 2 milyon, buradaysa 250 bine iki ayda eriştik.

HGS'nin bir güzel tarafı daha var, başka arkadaşlar da değindi; tamamen uygulama başladığında gişe aralarındaki bölmeleri de kaldırıyoruz, onlar da tamamen kalkacak. Tamamen alından alacak okumayı, dolayısıyla gelip öyle, işte cendereye girmeyecek. Araçlar gelip, acaba çarpar mıyım, sağa mı kaçtı, sola mı kaçtı derdi de ortadan kalkmış olacak.

Van-Hakkâri yolu, az önce söyledim onu.

Kazım Kurt Milletvekilimiz, Eskişehir: Değerlendirmeler var, sorular var. Ankara-Eskişehir demiryolunda ihatalarla ilgili sıkıntılar yaşandığından bahsettiniz. Doğrusu Ankara-Eskişehir tarafında, daha doğrusu bu güzergâhta birçok, sağlı sollu, tarım arazileri var ve geçişler var. Prensip olarak demir yolu, ya alttan ya üstten geçişte hızlı tren olunca müsaade ediyor, hemzemin geçitlere izin vermiyor. Zaten öyle olsa her gün kaza olur. O yüzden, Allah'a şükür bugüne kadar bir kaza yaşamadık. 750 metrede bir geçiş yaptık. Yani 250 kilometrede her 750 metrede bir geçiş sağladık. Bu ihataları da mecburen yapacağız, çünkü demir yollarına çıkışlar oluyor, o da yayaların orada kaza riski yaşamasına sebep veriyor. Bu şu anlama geliyor: 268 alt geçit menfez ölçülerinde, 87 adet karayolu alt-üst geçidi, 3 adet de yaya üst geçidi bu hat üzerinde inşa edildi. Zaman zaman burada geçitlerin yetersiz olduğu bilgisi bize de geliyor; bunu, alt geçit olarak artık imkânsız ama üst geçit olarak ihtiyaçlara göre ileride planlayabiliriz, lazım olan yerlerde bunu yapabiliriz. Buradaki asıl sorun, aslında kamulaştırma problemi olmasa toplama yollarıyla bu geçişler yeterli olabilir ama toplama yolları olmadığı için maalesef vatandaşlarımız sıkıntı çekiyor, orada da tarlalarda istismak problemi yaşıyoruz.

Eskişehir geçişi gecikti, bunu kabul ediyorum ama bu gecikme tamamen bizim taksiratımız değil. Uzun süre, Eskişehir'de şehir geçişinin ve garın yeri tartışıldı. Bu konuda Büyükşehir Belediyesiyle Devlet Demiryollarının aynı fikirde olmadığını, uzun süre farklı yerlerde düşündüklerini biliyoruz ama sonunda Büyükşehir Belediyesi, Demiryolları bir noktada anlaşılar, Büyükşehir Belediyesi planları onayladı ve şu anda bir sıkıntımız yok. Çalışmalar hızlandı. Önümüzdeki sene Eskişehir-İstanbul hattını açacağız, mevcut garda açacağız ama diğer gar ayrıca yapılacak, o da programımızda var. Mevcut alt geçit biraz daha devam edip mevcut garın orada yüzeye çıkmış olacak.

Deniz yolu taşımacılığında ÖTV'siz yakıt uygulaması çok fazla sonuç vermedi ve bazı suistimallere de yol açtı gibi bir yanlış hatırlamıyorsam değerlendirmemiz oldu. Aslında sonuç verdi, ekrana da yansıyor. Ama doğrusunu samimiyetle söyleyeyim, ben daha fazla bekliyordum. Beklediğimiz sonuç yüzde 57 olmuş mesela yolcуда artış, yükte yüzde 49, araç sayısında yüzde 67 artış olmuş. Bunlar çok küçük rakamlar değil ama daha fazla olmalıydı. Fakat tabii insanlar alışkanlıklarını maalesef değiştiremiyorlar. Daha doğrusu değiştiriyorlar ama çok uzun zaman alıyor. Bir de denizci millet olalım diyoruz ama denizci millet değiliz. Yani deniz alışkanlığımız maalesef yok, azıcık lodos, poyrazı gördüğümüz zaman denizde panikliyoruz ve bir daha da deniz yolunu kullanmıyoruz. Yani karacı bir milletiz, doğrusunu kabul etmek lazım. Bu geleneksel bir şey. Yoksa yüz yıl öncesinde dünyanın en büyük donanmasına sahip olan bir ülke bugün denizlerini yeteri kadar kullanmıyor, bunu da biliyoruz. Fakat bu yönde çok ciddi teşvikler var. 2,7 milyar Türk lirası ÖTV'yi devlet almaktan vazgeçmiş, bunun sonucunu da alacağız. Burada bir suistimal yok, sizi temin edebilirim. Bunların hepsi ince detaylarıyla araştırıldı ve burada suistimal olmasına imkân yok çünkü birçok çapraz kontroller var. Maliye Bakanlığı, yeminli mali müşavirler, Deniz Ticaret Odası ve denizcilikle ilgili birimlerimiz bunları teker teker kontrol ediyor.

Mahmudiye-Çifteler yolundan Seyitgazi'ye bağlantı yapılması... Bu çalışmalar başladı, 600 metrelik bağlantı yolu bir de buna ilave olacak ve 2013 sonunda tamamlanmış olacaktır.

Eskişehir çevre yolu 53 kilometre, projesi hazırlandı. Çevre yolları için genel bir değerlendirme yapmak istiyorum, Konya'da gündeme geldi, Malatya'da gündeme geldi, diğer yerlerde gündeme geldi. İlçeler, iller bizden çevre yolu istiyor, bir tane olan, şehir büyüdü, ikinci çevre yolunu istiyor. Bunları doğal karşılıyorum, talepleri de yadırgamıyorum ama ana arterlerinin sorunlarını tam çözmeden Türkiye'nin, diğer projelere öncelik vermesi çok kolay değil, bunun bilinmesini istiyorum. Çevre yollarında şöyle bir prensip kararımız var: Çevre yolu yapılacak il mutlaka kamulaştırmasını kendisi yapacak. Yani şehirler, belediyeler, 18 uygulamasıyla kamulaştırma yapacak, planlara işleyecek; mücavir alan dışında da Tarım Bakanlığı toplulaştırma yapacak ve hazine arazisiyle onlarla trampa yoluyla kara yolu güzergâhı ayrılacak ve böylece çevre yolu yapacağız. Çünkü, çevre yolunun maliyeti kamulaştırma maliyeti yanında bir şey teşkil etmiyor. Kamulaştırma maliyeti en az 2 kat, 3 kat, yerleşim alanları olduğu için daha fazla tutuyor ve dolayısıyla burada çok zorlanıyoruz, kaynak bulmakta zorlanıyoruz. Bunu yapan iller var, Elazığ bunu başardı. 120 trilyonluk kamulaştırmada bir kuruş ödemedik, sadece 31 milyona çevre yolunu yaptık, üç şerit gidiş, üç geliş olarak şu anda hizmet veriyor. Diğer illerde de bu kamulaştırmalar yapılırsa, bütçe imkânları doğrultusunda biz de bu işleri yapmış olacağız.

Sayın Nurettin Demir Milletvekilimiz, Güllük Limanı... Tabii, açıkçası Dalaman-Fethiye, Fethiye-Korkuteli yoluyla ilgili bir sorusu vardı. Dalaman-Fethiye yolu bölünmüş yol olarak zaten hizmet veriyor.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Vermiyor Sayın Bakan, yarım kaldı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Dalaman-Fethiye yolu bölünmüş yol değil diyorsunuz öyle mi?

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Şu an üçte 1'i filan daha tamamlanmamış durumda, yani çökmeler var.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 66

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim şimdi şöyle, onu Sayın Akçay da ifade etti, ben isterseniz genel bir bölünmüş yollarla ilgili değerlendirme yapayım.

Şimdi, bölünmüş yollarda şöyle bir yol izliyoruz: Biz, bölünmüş yolları yaparken mevcut yol güzergâhlarını kullanıyoruz. Büyük oranda, mevcut yol güzergâhlarını sağından solundan şerit ilavesiyle genişletiyoruz. Bazı durumlarda fazla kurp olan yerlerde güzergâh değişikliğine de gidiyoruz yolun standardını artırmak için. Ama ziyadesiyle mevcut güzergâha bağlı kalıyoruz. Neden? Kamulaştırma ihtiyacı daha az oluyor, yapımı daha hızlı oluyor. Trafik altında çalışıldığı için bazı zorlukları tabiatıyla yaşıyoruz. Sayın Akçay dedi ki; “Yenisini yapıyorsunuz, eskisini söküp o asfaltı kaldırıp yeniden yapma ihtiyacı neden var?” Ona ihtiyaç var. İki aşamada yapılıyor bölünmüş yollar; birinci aşama, şerit sayısını artırma, mevcutla yeni yapılanı birleştirme ve onları sathi kaplamayla kaplamak. Tabii mevcut yol yıllarca kullanıldığı için oturmuş oluyor ve orada yatay, düşey geometrilere bozulmalar oluyor. O bozulmaları düzeltmeniz, çukurları doldurmanız, tümsekleri yapmanız mümkün değil, yol tutmuyor. Mecburen onu kaldıracaksınız, aşağıdaki alt temel seviyesinde diğeriyle beraber yapacaksınız. Bunlar keyfekeder yapılan işler değil, teknik bir ihtiyaçtan doğduğu için bunu ifade etmek istiyorum ama bununla bitmiyor. Bütün bu işi yaptıktan sonra eğer en geç iki senede bu yola sıcak asfalt yapmazsanız, bu yol artık elden çıkıyor, âdetâ kullanılamaz hâle geliyor. Şu anda sıcak asfalt programına ağırlık vermemizin sebebi de budur. Bölünmüş yollarımızın mutlaka, kısa sürede, otoyol standardında sıcak asfaltla yapılması lazım. Sıcak asfaltla âdetâ yolu yeniden yapıyoruz. Bu sefer geometriler biraz daha düzeltiliyor. Bazen 20 santim kaplama yapacağımız yerler oluyor, bazı yerde 2 metreye, 3 metreye çıkmak durumunda kalıyoruz. Aksi hâlde böyle iniyor, çıkıyor, tekrar iniyor, çıkıyor, bunlar tabii yolun konforunu azaltan şeyler. Dikkat ederseniz, sıcak kaplama yapılan yollar neredeyse bir tek erişim noktasında farklılık var, onun dışında erişim kontrollü değil, erişim her yerden yapılabiliyor, onun dışında otoyolu aratmıyor. O yüzden de bölünmüş yollarda böyle bir işlem yapıyoruz. Bundan başka da bir yöntemini biz bulamadık. Arkadaşlarla bu soruları ben de sordum vaktiyle, ama şantiyede, işin olduğu yerde baktığımız incelemelerde bu yöntemin doğru olduğu kanaati teknik arkadaşlarca da bize anlatıldı ve biz de ikna olduk.

Şu anda, tabii Fethiye-Dalaman'da yani iyileştirme çalışmaları var. Yani bölünmüş yol, iyileştirme çalışmaları var. Fethiye-Korkuteli...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Bir de Göcek Tüneli meselesi vardı.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Geleceğim oraya da, o bir sonrakinde.

Fethiye-Kemer arası 20 kilometre tamamlanmış durumda, Kemer'den itibaren 16 kilometrede de bölünmüş yol proje çalışması devam ediyor, 2013 yılından itibaren de yapım için çalışmaya başlanacak.

Göcek Tüneli, yap-işlet-devret projesidir. Bu projeye göre, TEFE endeksine göre fiyatlar düzenleniyor ve Karayollarının burada bir tavan ücreti sınırlaması var, onun dışında ücretlere karışmıyor. Ücretler birinci sınıf araçlar için 2012 yılında 3,5; ikinci sınıf 4,5; üçüncü sınıf 7; dördüncü sınıf 10 TL olarak belirlenmiş. Tavan ücretler bundan daha yüksek aslında, 4,56 ile 21, 7.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Sayın Bakanım, o bölgenin insanları için çok büyük engel. İkinci tünel için bir planlamanız var mı, tek geçiş? Birkaç kişi öldü efendim orada.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim tabii, yani malum, tünel dışında da gidiş var da, tabii o çok dolanıyor, dağa çıkıyor, 5 kilometre filan bir yol var.

Şimdi, bu tünel... Yeni bir tünel buraya yaptıracağız, yani onu da yine yap-işlet-devretle yaptıracağız. O zaman burada bir dengeyi sağlayacağımızı düşünüyorum. Yapılmış bir sözleşme var, yani bu bizim dönemden de önce açıkçası. Yani bu sözleşmeyi tek taraflı feshedemeyiz, yükümlülükleri var. Türkiye bir hukuk devleti neticede. Bunun, yeni bir tünel yapmak suretiyle hem orada yolun devamlılığını sağlayacağız hem de buradaki dengesizliği gideceğimizi düşünüyorum.

Yatların yabancı bayrakla geçiş nedenleri ve deniz hudutlarında kaçakçılık gibi konulara değindiniz. Bir ara biliyorsunuz bir yasa çıkardık, 2.500 civarında yat bayrak değiştirerek Türk Bayrağı'na geçti ama yeterli değil, hâlâ yabancı bayrakta olan tekneler var. Açıkçası bunun önemli nedenlerinden bir tanesi, özel teknelerin Türk Bayrağı'na geçtiğinde mal varlığı araştırmalarında adlarına kayıtlı gemilerin görünmesini istememeleri. Yani temel şey, bizim araştırdığımız saha anketlerinde bu ortaya çıkıyor. Yat sahibi olduklarının bilinmemesini istiyorlar. Bunu söylemekte bir beis yok. Doğru, o yabancı bayrak taşıyan yatların içerisinde sizin, bizim gibi insanlar var. Yani burada tekrar bir yasal düzenleme yapılabilir ama bu, Türkiye'de vergi sistemiyle ilgili temel bir sorundur. Yani bu kayıt dışının kayıt içine alınmasıyla birlikte düşünülmesi gereken bir konu olduğunu düşünüyorum.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Bakanım, ona altı ayda bir yurt dışına çıkma zorunluluğu getirirseniz bu iş çözülür.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim onu da yapıyoruz.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Bodrum'un yakınındaki bir adaya değil.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ama onun da kolayını buluyorlar, tabii kara sularımızın sınırı mahdud, çıkıyor kara sularımızın dışına, tekrar geri geliyor, giriş yapıyor. Yani, bunun yerine, aslında burada yat sahibi olmanın, tekne sahibi olmanın bir lüks olmadığının, bunun bir ihtiyaç olduğu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 67

olgusunun Maliye tarafından da kabul edilmesi lazım. Ben böyle düşünüyorum. Şimdi teknen varsa bambaşka şeyler düşünülüyor. Hâlbuki bazı tekneler otomobilden daha ucuz. Yani otomobil alacağınız fiyatin çok daha küçüğüne tekne alabiliyorsunuz.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Bakanım, onlar zaten Türk Bayraklıdır.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Onlarda bile... Ha biz bunları çok kolaylaştırdık. Bakın, 5 metreye kadar harç yok, 5-9 metre arası 272 lira, 9-12 metre 544 lira, 12-20 metre 1.089 lira, 20-30 metre 1.179 lira, 30 metreden büyük 4.358 lira ilk girişte harç alınıyor, onun dışında başka bir şey alınmıyor ve her türlü fener ücreti, gemi sağlık resminden falan, bunlardan da muaf.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Başka ne istiyorlar Sayın Bakanım bu adamlar?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Şimdi, 6/5/2009'da çıkarılan 5897 sayılı Kanun gereğince getirilen hususlar çerçevesinde 2.500 yat Türk Bayrağı'na geçiş yaptı ama ondan sonra bu durdu, çünkü kanunun süresi bitti. Şimdi belki bir yeni bir düzenlemeyle tekrar bu gündeme getirilebilir.

Açıkçası sınırdaki kaçakçılık konusu da hepimizi rahatsız eden bir konudur. İçişleri Bakanlığı koordinesinde sınır güvenlikleri sağlanmaktadır. Bizim, aslında bütün kıyılarımızda gemilerimize takılan bir otomatik tanımlama sistemi var. Yani gemi nereye hareket ederse etsin biz bunun farkına varıyoruz. Burada yapılan kaçakçılık, kaydı olmayan, saf standart dediğimiz standart altı basit, güvensiz teknelerle yapılıyor, asıl sorun burada ve liman çıkışı olmayan yerlerden yapıyor, sarp bir arazinin dibinde sahilde bir yere insanları taşıyorlar, buradan yapıyorlar. Dolayısıyla otomatik tanımlama sistemi de devreye girmiyor. Burada, Sahil Güvenlik Komutanlığı aslında zaman zaman devriye hizmetleri vermekle beraber, bazıları da gözden kaçıyor. 76 limanda 74 iskelede bu kontrollerimizin tamamı gerçekleşiyor. Yat kapasitesi son yıllarda arttı, 17 binin üzerine çıktık, 9 binden 17 bine ama yeterli değil. Türkiye bir turizm ülkesi, deniz turizminde de yatçılık çok önemli bir kalem. 2023 hedefinde 50 bine çıkarılmasını hedefliyoruz.

Güllük Limanı, malum şehir içindeydi, dışarı aldık ve şu anda yıllık 3,5-4,5 milyon ton buradan ihracat yapıyoruz. Rakamlar bu seviyede. Yetmiyor, özellikle maden ihracında İtalya'ya burayı çok yoğun kullanıyoruz. Şimdilerde, onun yakınındaki Kemerköy'ü de devreye alacağız, burada dolayısıyla kapasite artacak.

2023 hedeflerimizde Aydın-Güllük arasında da 130 kilometrelik bir demiryolu projesi yapılması hedeflenmektedir.

Datça-Bodrum feribotu izinsiz çalışıyordu, ruhsatsız; durduruldu, gerekli can ve mal emniyeti teçhizatları yoktu, bunlar konuldu ve seferler tekrar başladı. Yani burada tabii, takdir edersiniz ki can ve mal emniyetinden taviz vermemiz söz konusu olamaz.

Sayın Musa Çam, Konak Tüneli'yle ilgili değerlendirmeleriniz oldu. Konak Tüneli'nde, açıkçası, Büyükşehir Belediyesiyle bir çelişkimiz yok. Büyükşehir Belediyesi de bu projenin gerçekleşmesini istiyor. Nitekim Belediye Meclisinde de onayladı, planlara işlendi, hatta Yeşildere'de de uçan yolun bir buçuk kilometrelik kısmının ihalesini yaptı. Oradan, Buca üzerinden çevre yoluna çıkan 7 kilometrelik kısmın da tabii ki yapılması lazım. Büyük bir projedir, çok büyük kamulaştırma bedelleri gerektiriyor. Bu noktada da biz Büyükşehir Belediyesine yardımcı olmayı arzu ediyoruz, birlikte bu projeyi de yapabiliriz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, arzu ediyoruz, destek olacağız.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Biz, zaten İzmir'de belediyeyle ortak projeler yapıyoruz ve destek oluyoruz. Bunların iki tanesi somut projedir; İZBAN Projesidir, bir tanesi de körfezin temizlenme projesidir. Bunlar, Demiryollarıyla Büyükşehir Belediyesi tarafından müşterek yapılan projelerdir. Şimdi İZBAN'ı Cumaovası'ndan Torbalı'ya uzatıyoruz. Altyapıyı biz yapıyoruz, istasyonları Büyükşehir yapıyor ve altyapı bitti, şu anda istasyonların da ihalesi yapıldı, çalışmaları devam ediyor. Yani biz İzmir'e, ama genelde insanımıza hizmet için siyaseti teferruat olarak görüyoruz. Samimi söylüyorum, bizim için siyaset hizmet demektir, hizmet olan yerde siyaset olmaz.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Oradan aday mısınız Sayın Bakanım?

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sayın Hocam benim bu belediye başkanlığı adaylığı konusuna fazla kafayı taktın.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Efendim, yani İzmir'de şansınız olmadığı için, CHP yüzde 56 alacak... Sizin kazanacağınız yere gitmenizi istiyorum.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim bu sorunun cevabını -teşekkür ederim beni düşündüğünüz için- izin verirsiniz şimdi vermeyeyim, daha sonra...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yazılı verin.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yazılı... Siyasette hiçbir şey bugünden belli olmaz.

Evet, Konak Tüneli'nden bahsettik. Uzun uzun cevap yazmışlar ama ben fazla şey yapmadım. Pamukova'yla ilgili soruya da cevap yazmışlar ama buna müsaadenizle girmeyeceğim. "Yolcu trenleri neden seferden..."

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Güzelbahçe gişelerinin kalkmasını istedi arkadaşlar.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 68

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Oraya da geleceğim şimdi.

“Yolcu trenleri neden seferden kalktı?” Son yıllarda yapılan önemli miktarda yol yenilemeleri olduğu için, yaklaşık 6.500 küsur kilometre yol yenilemesi yaptık. Bu yol yenilemeleri aslında yeniden yolu yapmak anlamına geliyor yani bütün hattı kaldırılıyorsunuz, traverslerini, raylarını, temel alt yapısını kaldırıp yeniden yol yapıyoruz. Dolayısıyla, yol yaparken işletmecilik yapamıyorsunuz yani bir gerileme varmış gibi gözüküyor ama bunun sebebi yüz yıldır bakımsız yolların yenilenmesinden dolayı burada geçici olarak işletmecilik durdurulmuştur. Mesela, Tire'ye kadar, hatırlayın, trenler çalışıyordu ama maalesef kimse kullanamıyordu. Yolları tamamen yeniledik. Tren hatlarını da yeniledik ve şimdi artık ihtiyacı karşılayamaz hâle geldik, çok fazla kullanılmaya başladı. Diğer hatlarda da bunu yapıyoruz. Aydın'da aynı şeyi yaptık, Denizli'ye olan yollarda bunu yapıyoruz. Türkiye genelinde yani zannediyorum 7.120 kilometre yol yenilemesi yapmışız yani 11 bin kilometre hattın neredeyse yüzde 60, 70'ine varan kısmını yenilemişiz yani yıl itibarıyla bir yılda yenilenen yol miktarı da 725 kilometreye ulaşmış.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, bir Bakanlığımız daha var sizden sonra. Mümkün olduğu ölçüde kısa... Eğer cevaplandıramadığınız sorular varsa onları yazılı olarak da aktarabilirsiniz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Epey bir soru daha var yani HGS, PTT, bunlarla ilgili cevaplar var. HGS'yle ilgili bahsettim, buna tekrar girmek istemiyorum.

Gişelerle ilgili konuyu, Narlıdere'den Güzelbahçe'ye alınması konusunu inceleyeceğiz yani bu konuya kapalı değiliz. İnceleyeceğiz, ona göre...

Sayın Kuşoğlu aslında çok güzel değerlendirmeler yaptı, kendisine teşekkür ediyorum yani bunların bir kısmının cevabı var ama bir kısmının biraz daha kapsamlı hazırlık yapılarak verilmesi gerekiyor. Özellikle soru, “Ulaştırma ve haberleşme sektöründe devam eden veya planlanan projelerin hizmete girmesiyle nasıl bir Türkiye hayal ediyorsunuz?” Yani çok kapsamlı bir soru ama bir o kadar da önemli olduğunu düşünüyorum. Bunun cevabı çok basit değil ama şu kadarını söyleyeyim: Bir kere yolların yenilenmesi, yeni yollar planlanmasının tek amacı büyük Atatürk'ün bize hedef gösterdiği muasır medeniyetler seviyesine ulaşmak. Biz bunlara başlarken hakikaten bunu prensip olarak kabul ettik ve ülkemizin eğer cumhuriyetimizin yüzüncü yılında on büyük gelişmiş ülke –ekonomik olarak- olmasını istiyorsak bunları yapmak zorundayız. Eğer “Ülkemiz üç kıtayı birleştiren bir ülkedir, bütün yolların geçiş noktasındadır.” diyorsak bunları yapmak zorundayız. Bunları yapmamızın birçok daha farklı sebebi var. Bölgesel kalkınmışlık farklarını ortadan kaldırmak için bu projeleri yapmak zorundayız. Efendim, can ve mal güvenliğini arttırmak için, kazalardaki ölümleri azaltmak için bu yolları yapmak zorundayız. Bu yolların yapılmasındaki ana nedenler ve gelecekteki Türkiye tahayyülümüz aslında çok kısa sürede anlatılacak bir konu değil. Ben ayrıca kapsamlı olarak size bunu yazılı olarak iletmek isterim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Sayın Bakan, bir de diğer bakanlıklarla ilgili Hükûmetin genel politikasıyla uyumlu, İşleri Bakanlığıyla olan tenakuz, çelişkiler gibi konularda...

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Evet, diğer bakanlıklarla ilgili, tabii özellikle Türkiye'nin dış politikasına bir çelişki olduğunu düşünmüyorum yani sizin değerlendirmeniz öyle. Bunlar konjonktürel farklılıklar olabilir. Bölgemizde, Irak'la, Suriye'yle olan ilişkilerimiz dolayısıyla burada dış politikada konjonktürel farklılıklar olabilir ama uzun vadede bizim düşüncemiz şu: Sadece Balkanlara ve Avrupa Birliğine entegre olmak değil, aynı zamanda tarihsel yapıya bakarak Uzak Doğu, Kafkaslar ve Orta Asya'nın da Türkiye'ye entegrasyonunu sağlamamız lazım çünkü artık zenginlik noktaları dünyada Batı'dan Doğu'ya doğru kayıyor. Son yaşanan krizler bunu gösterdi ve Türkiye, işte şu haritada gördüğünüz gibi ilgi alanı sadece Avrupa değil ve nitekim son birkaç yıldaki kriz dolayısıyla Avrupa'ya ihracatımız, ticaretimiz azalıyor; Afrika'ya, Orta Doğu'ya ve Orta Asya bölgelerine ticaretimiz kuzeyimize, Rusya'ya, Ukrayna'ya, buralara daha çok artmaya başladı. O yüzden tek eksenli değil, üç eksenli bir büyüme stratejisi üzerinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz.

Biz aslında Avrupa Birliği katılım süreci içerisinde fonları, IPA fonlarını en iyi kullanan Bakanlııyız. Birçok fonlar sağlanıyor, herkes 300 bin euro, 500 bin euro, 1 milyon euro; biz 600 milyon euroluk bir fon kullanıyoruz. Bunun fiilen 450 milyon euro'sunu devreye soktuk. Bunlar hibe fonlarıdır. İki tane büyük projeyi bu hibe fonlarla yapıyoruz. Bir tanesi Ankara-İstanbul hızlı trenin Köseköy, Gebze bölümü, bir tanesi de Zonguldak-Karabük-İrmak hattının modernizasyonu ve sinyal sistemini yapıyoruz. Bu anlamda katkı sağladığımız bu fonlardan en fazla istifade eden Bakanlııyız. Ayrıca, Filyos Limanı için de prensip olarak bu fonlardan kullanarak altyapısını yapma konusunda anlaştık.

Şimdi, bu metrolarla ilgili değerlendirme oldu; fiyatları, ne zaman bitecek, maliyetleri konusunda. Biz, biliyorsunuz, Ankara metrolarını... Bir yasa değişikliğiyle metroların büyükşehir belediyeleri yanında Ulaştırma Bakanlığı tarafından da yapılabileceğini öngören bir değişiklik oldu Teşkilat Kanunu'muzda. Bununla beraber, metro çalışmaları devam eden üç büyük ilimiz; İstanbul, Ankara ve İzmir'le biz konuştuk. Ankara üç adet hattı bize yarım olarak yani yaptığı hâlihazır şekliyle devretmek istedi, bununla ilgili kararı aldık. İstanbul da bir tane devretmek istedi, yarım olanın, onun da kararını aldık ama daha başlamadık. İki tane de yeni hat bizim yapmamızı istedi, onlarla ilgili de proje çalışmalarını bitirdikten sonra devralacağız çünkü onlar başlamıştı. Bu konuda İzmir Büyükşehir Belediyesiyle de konuştuk, görüştük. İzmir Büyükşehir Belediye Başkanımız “Ben devam eden metroyu kendim yapacağım. Bunu devretmeyeceğim ama yeni metrolar var –zannediyorum üç tane hat- bu hatları devredebilirim.” dedi. Prensip olarak bunda anlaştık ve bunların da şu

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 69

anda proje çalışmaları devam ediyor, uygulama projeleri. Büyükşehir yapıyor projeleri, o yüzden "devam ediyor." diyorum ve ondan sonra da biz bunları devralacağız.

Bedeller konusuna gelince, esasında bedeller konusundaki tartışmayı ben çok anlamsız buluyorum çünkü bunlar standart bir ürün değil yani bunlar siyaseten yapılan tartışmalardır. Bunlar standart bir ürün değil. Arazi şartlarına, yapacağınız raylı sistemin türüne göre çok değişkenlik arz ediyor. Mesela İzmir'deki proje tam metro değil. Yüzeyden giden kısmı var, yerin altından giden kısmı var. İstanbul'daki Kartal-Kadıköy tamamen yer altında gidiyor. Ankara'da da bir kısmı bazı hatların dışarıdan gidiyor, bir kısmı yer altından gidiyor. Dolayısıyla, bu maliyeti etkileyen bir faktördür. Ayrıca, arazi şartları, jeolojik etütler, yer altı yapısına göre de bu maliyetler değişebilir. Maliyetler arasında anormal bir farklılık yok ve bitmemiş projenin maliyetini konuşuyoruz yani sadece biten Kadıköy-Kartal metrosudur, onun fiyatı bellidir. Ankara da bitmemiştir, İzmir de bitmemiştir. İzmir'in hâlihazırda bir keşif artış talebi var, o da İçişleri Bakanlığındadır. Konuştuk, onun da onayını verecekler, yüzde 30 veriliyor. Bakanlar Kurulu yetkisindedir ve İzmir metrosunda üç tane müteahhit değişmiştir. Yapamamış, bir başkası almış; yapamamış, birkaç... O da 2004 yılından beri devam eden bir projedir. Dolayısıyla, yer altında neyle karşılaşacağınızı bilemiyorsunuz, girdikten sonra birçok sorun yaşıyorsunuz. Bir kaza yaşadık, talihsiz bir kaza, öngörülmeleyen bir kaza ama yer altında çalışmada bunlar oluyor. Benzer kazayı İzmir de yaşadı. 2010 yılı Mayıs ayında iki tane metro inşaatında patlama oldu, 2 tane işçi hayatını kaybetti. Bunlar olabiliyor. Olmasını arzu etmeyiz ama bunlar maalesef olabiliyor çünkü ağır bir risk altında çalışılan projelerdir bunlar.

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanım burada isterseniz, eğer metro konusu tamamsa bitirelim.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Yap-işlet-devret projelerine ilgili kapsamlı bir sorunuz vardı, onları da isterseniz yazılı vereyim, cevapları buradadır ve diğer bir şey "Suriye krizinden dolayı kaybımız nedir?" Onun cevabını hemen vereyim, çok kayda değer bir şey yok çünkü bizim paralel üç tane daha çıkışımız var. Suriye hava sahasını kullanmadan bir yıllık kaybımız 8 milyon dolar civarındadır, farklı alternatifleri kullanmaktan dolayı.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Bursa'mızla ilgili kısa sorularımız vardı Sayın Bakan.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Efendim, hepsi var da yani hepsinin cevabı var.

BAŞKAN – Yazılı olarak gönderelim.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Çok kısıydı yani Bursa'yla ilgili Hüseyin Şahin çok teşekkür etti.

BAŞKAN – Şimdi Sayın Bakanım, yazılı olarak onları alalım lütfen.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Sizinkine geldim bitti.

İLHAN DEMİRÖZ (Bursa) – Çok kısa ama Sayın Başkan, iki dakika dinleyelim müsaadenizle.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben size vereyim bunu isterseniz.

BAŞKAN – Size yazılı olarak versin, evet.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANI BİNALİ YILDIRIM (İzmir) – Ben bütün soruların cevaplarını burada size takdim edeyim efendim.

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakanımıza kapsamlı açıklamaları için çok teşekkür ediyoruz.

PROGRAMLAR

Değerli arkadaşlar, şimdi sırayla bütçe ve kesin hesapları okutup oylarınıza sunacağım.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2013 yılı bütçesi ve 2011 kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Karayolları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Karayolları Genel Müdürlüğü 2013 yılı bütçesi ve 2011 kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu 2013 yılı bütçesi ve 2011 kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Denizcilik Müsteşarlığı Kesin Hesabını okutuyorum:

(Denizcilik Müsteşarlığı 2011 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum.

(Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 2013 yılı bütçesi ve 2011 kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, böylece gündemimizde bulunan ilgili Bakanlığımızın bütçe ve kesin hesapları oylanmış ve kabul edilmiştir. Komisyon üyelerimize, Sayın Bakanımıza, kamu kurum ve kuruluş yetkililerine, basın mensuplarına çok teşekkür ediyorum.

Birleşime 21.30'a kadar ara veriyorum.

Kapanma Saati: 20.50

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 70

DÖRDÜNCÜ OTURUM

Açılma Saati: 21.43

BAŞKAN: Lütfi ELVAN (Karaman)

BAŞKAN VEKİLİ: Süreyya Sadi BİLGİÇ (Isparta)

SÖZCÜ: Ahmet ÖKSÜZKAYA (Kayseri)

KÂTİP: Vedat DEMİRÖZ (Bitlis)

-----0-----

BAŞKAN – Plan ve Bütçe Komisyonumuzun çok değerli üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarımızın, yazılı ve görsel basınımızın değerli temsilcileri; Başkanlık Divanı adına hepinizi saygıyla selamlıyorum.

14'üncü Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

Gündemimizde Kültür ve Turizm Bakanlığı, Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü, Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü bütçe ve kesin hesapları ile Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı bütçesi bulunmaktadır.

Şimdi, sunuşlarını yapmak üzere Sayın Bakana söz vereceğim. Ancak, Sayın Bakanım, size söz vermeden önce bürokrat arkadaşların kendilerini tanıtmalarını rica ediyoruz.

(Toplantıya katılan bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN –Evet, teşekkür ediyoruz arkadaşlarımıza.

Vakit epey de geç oldu, 21.45.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Daha erken.

BAŞKAN – Erken, elbette erken ama bitişimiz biraz geç olacak herhâlde, öyle görünüyor.

Sayın Bakanımızdan mümkün olduğu ölçüde kısa bir sunuş yapmasını istirham ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkanım, sabah bir çorba ısmarlarsınız. Öğlen, akşam yemeklerini yedik, sabah da bir çorba ısmarlarsınız.

BAŞKAN – Elbette. Sabah 10.00'da da Sağlık Bakanlığı bütçemiz var biliyorsunuz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Olabilir, sabah beşte bir çorba ısmarlayın ama güzel olsun.

BAŞKAN – Tamam, memnuniyetle.

Buyurun Sayın Bakanım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sayın Başkanım, değerli arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Arkadaşlarımla birlikte Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesi üzerinde 2012 yılı çalışmalarımızı ve 2013 yılı hazırlıklarımızı sizinle paylaşmaya çalışacağım.

Bu saate kadar çok yoğun bir mesai yaptınız, biliyorum. Yorgunluğunuzu artırmamaya biz gayret edeceğiz. Kısa bir sunuş yapmaya çalışacağım. Arkadaşlarımızın nasıl olsa konuşmalarından sonra belki ihtiyaca göre daha uzun bir açıklama fırsatı doğacaktır diye düşünüyorum.

BAŞKAN – Yirmi dakikada toparlayabilir miyiz Sayın Bakanım?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Siz beni on beşinci dakikada uyarın, ona göre sonunu biraz hızlandırmaya çalışırım. Bu hazırlığının tamamını söylesem herhâlde bir saat sürebilir.

Biz oldukça geniş bir alanda, oldukça sınırlı imkânlar içinde çalışan bir Bakanlığız. Türkiye'de müzecilikten kütüphaneciliğe, sanat kurumlarından sinemaya, kültür varlıklarımızın korunması, iadesi ve tanıtımından yeni yapım ve restorasyon çalışmalarına, turizm planlamasından yurt dışı tanıtımaya, seçkin yapıtların yayınından Türk Edebiyatını Dışarıya Açma Projesi'ne kadar çok geniş bir alanda, çeşitli konularda çalışıyoruz. Bu çalışmalarımızı da büyük ölçüde kamunun öteki birimleri ve özel sektörle, bütün bu alanlarda çalışan özel sektör birimleri ile iş birliği içinde gerçekleştiriyoruz.

Bu çabalarımız son zamanlarda içeride ve dışarıda olumlu destekler bulmaya başladı. Bunu minnetle ve şükranla, arkadaşlarımla çalışmalarını teşekkürle zikrederek anlatmak, aktarmak ihtiyacı hissediyorum.

Uluslararası ödüller alınmaya başlandı son yıllarda ve dünyanın çeşitli ülkelerinden Türkiye'den yasa dışı yollarla çıkarılmış bulunan çeşitli kültür eserleri de bu gayretlerimizin sonucunda bir ölçüde tekrar Türkiye'ye dönmeye başladı.

Önemli bir gelişme, biz geçen yıl sonu itibarıyla -2011 sonuçları itibarıyla, 2012'de de bu sonuçları şu an bu tarihte koruyoruz- dünya turizminde 6'ncılığa yükseldik. Avrupa'da önümüzde üç ülke kaldı, İngiltere, Fransa, İtalya gibi üç önemli ve tarihsel turizm ülkesi. Dünyada da iki kıta, Amerika ve Çin; bunlar ülke ama kıta, devlet ama kıta sayılabilir. Bu önemli bir gelişme.

Dünya seyahat ödülleri ekim ayının başında Portekiz'de yapılan bir törenle dağıtıldı. Türkiye burada otellerin niteliği açısından, kruvaziyer limanları, seyahat acentelerinin çeşitli sınıflandırmaları açısından çeşitli ödüller aldı. Mesela, İzmir en iyi kruvaziyer destinasyonu seçildi bu Avrupa çapındaki ödülde. Kültür ve Turizm Bakanlığı da Avrupa'nın en iyi

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 71

turizm kuruluşu seçildi. Bu dağıttığımız Bakanlık çalışmalarını içeren kitabın arka sayfasında ödülün bir örneğini görmek mümkün.

2012 yılının başında biz turizm gelirlerinin resmî rakamlarla açıklananlardan daha yüksek olduğu görüşündeydik, bu yılda aynı görüşümüzü koruyoruz. Şimdi, bu yıl, 2013'ün başından itibaren TÜİK'le mutabakatımız var, daha önce hesaplama katılmayan bazı kalemler de hesaplama katılacak ve o zaman Türkiye'nin turizm gelirinin TÜİK'in şimdiye kadar açıkladığı ölçülerde değil, daha yüksek rakamlarda olduğu açıkça gözükecek. Bu bilgiyi de sizinle paylaşmak istiyorum.

Şu anda bizim önemli bazı hazırlıklarımız var. Bundan kısa bir süre önce Dünya Turizm Örgütü'nün büyük bir toplantısı, Kent Turizmi Toplantısı İstanbul'da gerçekleşti. Aralık ayının 6'sında İzmir'de altı yıldır geleneksel hâle getirdiğimiz bir büyük fuar, Turizm Fuarı açılışını yapacağız. Yine, ocak ayının içinde İstanbul'daki geleneksel Doğu Akdeniz Turizm Fuarı'mızı yapacağız ve aralık ayı içinde sadece Türkiye'nin değil, Doğu Akdeniz'in en büyük kongre merkezini ve Avrupa'nın galiba 9'uncu sırada yer alacak olan bir kongre merkezinin açılışını gerçekleştireceğiz. Kuşadası'nda bu aslında ama dünyada daha bilinen bir isim olduğu için "Efes Kongre Merkezi" diye isimlendiriyoruz. Bu, kongre turizmi konusunda çalışmalarımızı son derece hızlandıracaktır.

Bir taze bilgiyi de sizinle paylaşmak istiyorum: Ankara'da 1990'lı yılların ortasından itibaren "Senfoni Çukuru" diye bilinen, bizim Bakanlığımızın Sıhhiye'deki binasının tam karşısında Selim Sırrı Tarcan ve Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrasının arkasında bir çukur vardı, birkaç yıldan beri biz onu yoldan geçenlerin görebileceği bir hâle getirmiştik. İmkânı olan arkadaşlarımızın bu hafta görmesini isterim, onun büyük salonunun çeperlerini oluşturacak olan iskelet şu anda gözle gözüktür hâle geldi, 2 bin kişi alacak olan salonun balonu şişirildi ve son derece yeni bir teknikle içi çimentoyle ve daha sonra tabii yalıtma maddeleriyle kaplanacak ve Ankara da böylece yıllardan beri çukur hâlinde gözüken bir mekânda bir büyük konser salonuna, gerçekten dünyada örneklerini gördüğümüz tarzda bir büyük konser salonuna - ödeneklerimiz yeterse inşallah- 2013 yılının sonunda Cumhuriyet Bayramı tarihinde kavuşmuş olacak. Tabii bunların gerçekleşmesi büyük ölçüde Bütçe Plan Komisyonumuzun Bakanlığımıza göstereceği ilgiye de önemli ölçüde bağlı.

Değerli arkadaşlarım, hızlandırmaya çalışıyorum. Biz müze alanında çok yoğun çalışmalar yapıyoruz. 2012 yılı ekim ayı, bugünkü tarih itibarıyla, şu anda açık 190 müzemiz var, 141 türbe var yine yasalarla bizim sorumluluğumuza verilmiş olan, 130 da ören yeri var. Bunlara önemli ölçüde katkı yapmaya ve bunları hem Türkiye'nin hem dünyanın görebileceği hâle getirmeye, bu hâle tutmaya çalışıyoruz. Ülkemizde 1.500'den fazla özel koleksiyoncu var, bunların denetimi Bakanlığımıza ait. 172 adet özel müzemiz var ve 113 adet de kültür varlığı ticarethanesi var. Son yıllarda yeni müzeler yapıyoruz bir yandan, bir yandan da var olan müzelerimizi iyileştirmeye, yenilemeye çalışıyoruz.

Önemli bir gelişme. Bizim şimdiye kadar sadece eski eserlerin bakımı, restorasyonu açısından İstanbul'da bir konservasyon merkezimiz, bir laboratuvarımız vardı. Şimdi Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye'de biz İstanbul'un yanı sıra Ankara, Antalya, Burdur, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, İzmir, Nevşehir ve Trabzon'da restorasyon ve konservasyon bölge müdürlükleri kuruyoruz ve böylece Türkiye sathında eserlerin bakımı konusunda önemli bir adım atmış olacağız.

2012 yılı içinde biz yeni müze olarak Manisa Akhisar Müzesini yaptık, Kilis Müzesini açtık, Kilis ilk defa bir müzeye kavuşmuş oldu böylece. Aydın Arkeoloji Müzesi birkaç yıl önce bir karkas hâlindeydi, şu anda Türkiye'nin gerçekten Ege Bölgesi'nde mücevher gibi yeni müzelerinden birisi oldu. Geçen yıl açtığımız Eskişehir Eti Arkeoloji Müzesindeki teknikleri hatta biraz daha geliştirerek son derece modern bir müze oldu. Erzurum Türk İslam Eserleri Müzesini, Tekirdağ Müzesini, İzmir Etnografya, Kahramanmaraş'ı yeniledik; yeni müze yapmadık, yeniledik. İstanbul Topkapı'da Saatler ve Silahhane Bölümünü yeniledik. Tokat Arkeoloji ve Etnografya Müzesini yeni müze olarak açtık bir bedestenden. Edirne Türk İslam Eserleri Müzesinin birkaç gün önce açılışını yaptım. İstanbul Büyük Saray Mozaikleri, İzmir Birgi Çakırağa Konağı, Galata Mevlevihanesini yeniledik. İstanbul Türbeler Müzesine bağlı Şehzadebaşı türbeleri bitti. Daha önce de Ayasofya müzelerinin bittiğini sizinle burada paylaşmıştım. Bu yıl içinde Konya Akşehir, Diyarbakır Cahit Sıtkı, Diyarbakır Ziya Gökalp, Topkapı Sarayı Arz Odası, Konya Mevlânâ Mescit Bölümünü de yenileyerek tamamlayıp halkımızın hizmetine sunmaya çalışıyoruz.

2013 yılında çok sayıda yeni müzemiz var: Osmaniye, Burdur, Bitlis Ahlat, Hatay Arkeoloji, Şanlıurfa Arkeoloji. Zeugma'yı artık herkes biliyor Türkiye'de ve dünyada, şimdi iddia ediyorum ki Hatay'da yaptığımız müze, Urfa'da yaptığımız müze, belki daha küçük boyutlar da ama Van'da yaptığımız müze birer yeni Zeugma olacak. Aydın Müzesi, Eskişehir Müzesi o kapsamda yeni müzeler.

Uşak Müzesinin temelini önümüzdeki günlerde atacağız. Van Urartu Müzesinin temelini 12 Eylül günü attık, gelecek yıl deprem tarihinden önce bitirmeye çalışıyoruz. Batman'da bir müze yapıyoruz ve 17 müzede de şu anda çalışıyoruz, 2013 yılı içinde açılışını -isimlerini saymıyorum, kitapta var çünkü zaman alacak- yapacağız. 29 müzede de bizim şu anda proje veya uygulama çalışmalarımız var. 2012 yılında ayrıca 19 da ülke düzeyinde özel müze açıldı. Bir anlamda Türkiye bir müzeler şantiyesi hâline gelmeye başladı.

Müzelerimizin niteliklerinin yükselmesi ve yeni müzelerimizin açılması, Avrupa'dan eser talep ettiğimiz zaman bizim elimizi güçlendiriyor. Daha önceki yıllarda bize "Bunları nerede sergileyeceksiniz? Türkiye'de sizin Osman Hamdi Bey'in yaptığı müzeden sonra yapılmış, müze amacıyla yapılmış yeni bir binanız mı var?" diyorlardı. Şimdi, örneğin

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 72

Zeugma Müzesi ya da Aydın Müzesi ya da Kahramanmaraş Müzesi, inanın ki bana, Avrupa'da gördüğümüz birçok müzenin sergileme tekniği açısından standartlarından çok daha yüksek. Ben eskiden Batı müzelerini büyük bir öfke, hüznü ve kışkıklıkla geziyordum, son zamanlarda bir miktar öz güvenim yükseldi çünkü en azından sergileme tekniği itibarıyla biz bu yeni müzelerde onları aşmayı başladık ama bizim de hâlâ elden geçirmemiz gereken çok sayıda eskimiş müzemiz var ve yapmamız gereken yeni müzemiz var.

Bu çerçevede, daha öncede söylemiştim, bu yıl belki somut bir noktaya geldik, Ankara Türkiye Uygarlıklar Müzesi -Ankara'da düşündüğümüz- onun proje ihalesini yapıyoruz bugünlerde. Büyükşehir Belediyesiyle mutabıkız, Çevre Bakanlığı alanla ilgili planımızı onayladı. Bir de İzmir'de tabii Ege Uygarlıkları Müzesi projemiz var, onunla ilgili de bir arazi sorunu var, çözdüğümüz takdirde bu yıl onu da temellendirmeye çalışacağız.

Arkadaşlar, son zamanlarda kamuoyunun çok dikkat ettiği bir konu var Bakanlığımızın bütün çalışmaları içinde, bu eski eserlerin yurda getirilmesi. Bazen kamuoyunda gerçeğin ötesinde hayaller ya da beklentiler oluşuyor, mesela "Bergama Sunağı'nı getirecek misiniz?" diyorlar ya da "Nereidler Anıtı'nı getirecek misiniz Ksanthostaki?" Bunları henüz uluslararası mevzuat talep etmemize imkân vermiyor. Padişahlık döneminde bir fermanla verilmiş bulunan, bir anlaşmayla verilmiş bulunan bu eserleri istememize uluslararası mevzuat izin vermiyor. Biz neyi istiyoruz? Türkiye'den herhangi bir belgeye dayanmadan çıkarılmış bulunan, yani çalıntı olduğu, hukuki tabirle çalıntı olduğu bilinen, anlaşılan eserleri istiyoruz. Nerede var? Amerika'da var, Fransa'da var, Almanya'da var, İngiltere'de var. Bunların bir kısmını almaya başladık ama orada da bazen gerçek dışı bir görüntü yansıyor, sanki dünyadaki bütün eserlerimizi alıyormuşuz... Keşke alabilsek. Henüz bence dünyada var olan eserlerimizin bir kısmını alıyoruz ama bir tempo yükselişi oldu. Mesela, 1993'le 2003 arasındaki on yılda Türkiye'ye binin altında -sikke dâhil olmak üzere- eser gelmişken 2003'ten 2007'ye kadar bu rakam yine binler civarındayken şimdi 3 binler civarına çıktı. Bunun içinde tabii sikkeler var, bu sayıyı çoğaltıyor ama özel olarak kamuoyunun dikkat ettiği eserler... Bu Boğazköy Sfenksi'nden başladı biliyorsunuz, doksan yıl sonra ülkemize geldi, Almanlardan aldık, arkasından Herkül heykelinin üst yarısı Amerika'dan geldi, arkasından biz bu yıl -biraz özel rastlantılar, ilahî yardımlar oldu- bu Haşır Suresi'nin 23'üncü ayetinin üzerinde -kitabın kapağında var- yazılı olduğu ve Yenişehir Sinan Paşa Camii'nden çalınmış bulunan bu 450 yıllık çini levhayı biraz özel yardımlarla ve devletten bir tek kuruluş harcamadan -bunun altını çiziyorum, bir tek kuruluş harcamadan- aldık, Türkiye'ye getirdik. Bu kamuoyunun dikkatini yoğunlaştırdı. En son olarak da Troya Hazinesi, 125 yıl kadar önce ülkemizden haksız biçimde çıkarılmıştı. Tabii Troya Hazinesinin daha önemli bir kısmı yurt dışında. Bizim aldığımız 300 kadar küçük parça, 24 parçalık bir takı seti ama sanıyorum hem Sinan Paşa Camii'nden, Yenişehir'deki camiden alınan eserler, çalınmış olan eserler hem Troya Hazinesi, milyonlarca dolar değerinde. Yani Batılı koleksiyoncuların, bunların bazı parçalarına çok yüksek fiyatlar verdiği dünyada biliniyor. Bunları alıp getirmeye başladık ve şu anda, en son geçen hafta Bulgaristan'da, daha önce biz Bulgaristan'la bir anlaşma yapmıştık, eski eserlerin, çalınmış eserlerin iadesi konusunda, Bulgaristan'a gittim ben arkadaşlarımla, 19 eseri de Bulgaristan Hükûmeti, Kültür Bakanı arkadaşımız verdi, getirdik, kendi arabamızla getirdik hatta. 400 kadar eseri de bu yıl sonu itibarıyla Bulgaristan'dan alacağız bunun anlaşmasını imzaladık. Biz bir simge olarak, bir sembol olarak bunları aldık getirdik. Tabii, bu konuda gayretlerimiz sürüyor ve sürecek, daha epeyce zaman var. Ben inanıyorum ki, bir gün, daha önceki tarihlerde yani padişahlık döneminde bir belgeye dayandığı söylenen eserlerin de ait olduğu ülkeye dönmesi konusunda uluslararası hukuk gelişecek. Ama uluslararası hukuk henüz bunları talep etme imkânını bize vermiyor. Çünkü Batılı müzeler tamamen bu eserlerle dolu ve uluslararası hukuku oluşturan egemen bakış da bu Batılı müzelerin anlayışından kaynaklanıyor. O yüzden, mesela, dünyada şu anda bizim aleyhimize açılmış bulunan büyük bir kampanya var. İşte, Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı, müthiş bir milliyetçilik yapıyor, şovenistlik yapıyor hatta, işte, biraz -o tabirleri kullanmak istemiyorum- daha sert şeyler söylüyorlar. Biz, sadece toprağımızdan hiçbir hukuki belgeye dayanmadan götürülmüş olan eserleri istiyoruz. Yani kimsenin haklı biçimde Türkiye'den çıkardığı veya haklı bir belgeye dayanıyormuş gibi gösterdiği bir eseri değil, tamamen çalıntı olarak gözükten eseri istiyoruz. Ve şunu yapıyoruz: Bizden önceki yıllarda Batılı bir müzede bizden çalıntı olduğu açıkça belli bir duvar çinisi, bir Roma steli, bir lahit kapağı, bir cami mihrabı, minberi olan müzeyle bizim müzelerimiz iş birliği yapıyor yani onlar da o çalıntı eserin var olduğu bilinirken biz gitmişiz onlara yeni eser vermişiz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Evet, on beş dakikamız doldu, devam ediyoruz.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Daha başındayım, peki. Bu konularla kapatıp ben sonra sorularla öbür kısımlara geçebilirim.

Yani, sizin evinizden bir eşyayı çalmış olan komşunuza tekrar evinizden eşya vermeniz, sizi icbar etmeleri gibi, kendinize saygısızlığı neredeyse içerecek bir bakış açısı. Biz bunu kestik yani kendimize saygı, tarihe saygı çerçevesinde bir insanlık hukukunu oluşturmaya çalışıyoruz.

Değerli arkadaşlarım, biz Türkiye'de kültür merkezleri yapıyoruz, başlıklarını söyleyeyim sadece. Şu anda, bizim Türkiye'de 68 kültür merkezimiz Bakanlığa bağlı çalışıyor, 89 kültür merkezi faaliyette, 21 adedini de bazen üniversitelerle, bazen oradaki belediyelerle paylaşarak çalışıyoruz. Yeni kültür merkezi Bartın, Mardin Ömerli, Zonguldak Çaycuma bitti, Elazığ Kültür Merkezi, Hakkâri Yüksekova, Konya Karapınar, Tunceli Ovacık'ta bu yıl sonuna kadar açılmayı bekliyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 73

Dünyada içeride ve dışarıda sergiler yapıyoruz. Bunlar kitapta yazıyor. Sadece yarın akşamki sergiyi söyleyeyim size. Şu anda devam eden Güney Kore Seul'de bir sergimiz var Osmanlı'yla ilgili, çok büyük bir ilgi gördü. Bu yıl Belçika'da Sagalassos'la, Burdur'la ilgili çok güzel bir sergi yaptık. Dünyada devam eden sergilerimiz var. Yarın akşam, Çin Kültür Bakanlığıyla birlikte Çin'in bu meşhur Terra Cotta Askerleri vardır ya, Toprak Askerleri, topraktan. Onların bir kısmını, bir at ve dört parça, onları Topkapı Sarayı'nda bir sergiyle açacağız. Tabii, çok sayıda başka eser var ama Terra Cotta Askerler gerçekten dünyada kültür meraklılarının görmesi gereken bir şey. Devam edecek, bütçe bittikten sonra devam edecek.

Size bugün Müzekart dağıttık biliyorsunuz. Bu akşam dağıttığımız Müzekart'ın bir farkı var, onu söyleyeyim. Bu akşam dağıttığımız Müzekart, sadece müzelere sizin ücretsiz bir yıl içinde defaatle istediğiniz müzeye girmeniz imkânını vermiyor, artı bir sigorta poliçesi anlamı taşıyor. Bir yıl içinde bu Müzekart'ı üzerinizde taşıdığınız müddetçe, bir yıl içinde - Allah esirgesin- Türkiye'de bir kaza geçirirseniz, bir malullük veya bir vefat gibi bir durum yaşanırsa bu Müzekart size kaza sigortası görevi yapıyor yani onun ötesinde Müzekart ötesinde bir anlam var. Bu anlaşmayı geçen gün imzaladık.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Müzede mi?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Hayır müzede değil, Türkiye'de. Yani işin bu yönü "Çok da duyulsun mu?" diye tereddüt ediyorum, gerçekten çok büyük bir akın olabilir Müzekart'a. Bu, belki dünyada yapılmış kültür hizmetleri konusunda ilk defa bu çapta bir anlaşma. Zurich Sigortayla biz bu anlaşmayı yaptık. Bir tür kültür sponsorluğu oldu yani bunun ekonomik bir getiri tarafı yok, kültür sponsorluğu oldu. Böylece, Müzekart'a bir yeni fonksiyon daha vermiş olduk. O Müzekart'la rahatlıkla gidip Topkapı Sarayı'ndaki yarın akşam açacağımız o sergiyi görebilirsiniz.

Çin'de bir sergimiz daha var çünkü bu yıl Türkiye'de Çin yılıydı. Bunun kapanış sergileri hâline geldi. Gelecek yıl da Türkiye Çin'de kültür yılı yapacak. Biz de Topkapı Sarayı'ndan bazı porselenleri, Çin porselenlerini oraya götüreceğiz. Bunlar dünya çapında ses getirecek olan...

İZZET ÇETİN (Ankara) – Eşimle girebilir miyiz? Yoksa tek mi giriyoruz?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Tek giriyorsunuz Sayın Milletvekilim. Eşinize bilet alın.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Eşinizi kapıda bırakacaksınız.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ayrıca, bakan, her vatandaşımız bir Müzekart aldığı zaman, işte dediğim gibi, Müzekart hem sigorta poliçesi hem de bir yıl boyunca 30 lira, 50 lira değerinde iki türü var. 30 liralık Müzekart'la bütün Türkiye'yi istediğiniz zaman bir daha -bizim müzelerimizi ama Meclisin ve belediyelerin değil- gezebiliyorsunuz, bu birinci imkân. Bir de Müzekart + var. Onunla da kitapçılarda, tiyatrodaki, operada, sinemada indirim elde edebiliyorsunuz yani yapabileceklerimiz bunlar.

Arkadaşlar, kütüphaneler konusunda bizim yeni bir konseptimiz var. Edebiyat müze kütüphanelerini ilk defa açmaya başladık. Bunu daha önce bilmiyorum paylaştım mı sizinle? Şu anda Adana Karacaoğlu, Ankara Mehmet Akif, Diyarbakır Ahmet Arif, İstanbul Ahmet Hamdi Tanpınar, Erzurum'da, Erzurumlu Emrah Müze Kütüphanesi açıldı. Kütahya Evliya Çelebi'ye çalışıyoruz. İzmir'de, Trabzon'da başka projelerimiz var.

Kütüphanelerimizde görme engellilere imkânlar tanımaya, rahat hizmet alma imkânları tanımaya başladık. Çocuk kütüphanesi konseptini İnternet'le erişim imkânlarını çoğaltmaya çalışıyoruz, sadece başlıklarını okuyorum. Millî Kütüphanemizde, Millî Kütüphane koleksiyonundaki yazma eserleri, nadide eserleri tamamen dijital ortama aktarmaya çalışıyoruz ve dijital ortamda bunlardan yararlanılmasını sağlamaya çalışıyoruz, mikrofon ortamını kullanıyoruz.

Telif haklarının korunması bizim üzerimizdeki özel görevlerden birisi. Bu alanda yeni bir yasa çalışmamız var. Tamamen konuyla ilgili meslek birlikleriyle beraberce çalışıyoruz. Bandrol satışını zaten Yayıncılar Federasyonuna devrettik ve korsan yayınlarla baş etmek konusunda da ortaklaşa çok sayıda çalışmamız var.

Sinema alanında Türkiye görünür bir sıçrama içinde. 2000'li yılların başında Türk filmi izleyicisi 2 milyona düşmüşken şimdi 20 milyonların üzerine çıktı. Türk filmi üretimi 10'un altındayken şimdi, 60'ın, 70'in üzerine çıktı. Bu yıl bir filmimiz yine "Ateşin Düştüğü Yer" İsmail Güneş'in, Oscar'a gidiyor. İlk 5'e girsek bu Türkiye için bir sıçrama olacak. Ve biz bunları, sinemaya, senaryo aşamasında, yapım aşamasında ve yapım sonrasında destek veriyoruz. Ayrıca, uluslararası büyük yarışmalara katılan filmlerin de tanıtımına önemli destekler veriyoruz, sadece konu başlıklarını okuyorum.

Turizm... Arkadaşlar, turizmde- demin söyledim- dünyanın 6'ncı ülkesi olduk. Bu yıl, 2011, tabii, özel bir yıldır çünkü Kuzey Afrika neredeyse kapatmıştı kepenklerini, biliyorsunuz, Arap Baharı olayları nedeniyle. Bu yıl Kuzey Afrika fiyatları düşürerek tekrar piyasaya girdi. Bizim çevremize sıkıntı bu sefer yansıdı; Suriye, İran gibi. İran'da rial çok düştü, Suriye'den bize turist gelişi gidışı tamamen durdu ki bizim 1,5 milyonluk bir turizm hacmimiz vardı Suriye'yle, o durdu tamamen. Rusya'da ruble düştü, dolar yükseldi. Bütün bunlara rağmen biz şu an itibarıyla söylüyorum, 2011 rakamlarını yakalamış vaziyeteyiz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Efendim, kabahat sizin değil Dışişleri Bakanının.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Biz, bu turizm altyapısı konusunda, Türkiye'nin artık dünyada turizmi, sadece deniz kıyılarına sıkışmış olmayan, ören yerlerine, kültür varlıklarına, müzelerine, yemek kültürüne, geleneksel el sanatlarına yayılmış bulunan, Anadolu'nun tarihine doğru uzanan bir coğrafyada, kış sporları

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 74

başka alanlarda gelişmiş bulunan bir yaygınlık kazanması için çalışıyoruz. Bu alanda büyük mesafeler alındı. Yani, şimdi, Antalya'ya 10 milyon insan geliyor ama Kapadokya'ya giden, Nemrut'a giden, Trabzon'a çıkanların sayısı artmaya başladı.

İnanç turizmi konusunda Türkiye son yıllarda gözle gözükmüş bir gelişme yaşadı. Tabii, turizm altyapısını korumaya çalışıyoruz, mavi bayrağımız, marinamız, yat limanı kapasitemiz artıyor. Çevre kirliliğiyle öteki bakanlıklarla birlikte uğraşıyoruz, mücadele ediyoruz ve mavi bayrak konusunda geldiğimiz yer, Avrupa'da önemli, dünyada ve Avrupa'da önemli bir yer.

Termal turizmine önem veriyoruz. Bizim önümüzdeki ay yeni bir turizm ilanımız, turizm tahsis ilanımız olacak. Termal turizmde Türkiye'nin planlamasını bitirdik, turizm planlamasını. Termal turizmi alanında Türkiye'nin yakın vadede yatak kapasitesini, nitelikli yatak kapasitesini arttırması gerekiyor. Bunu çok önemsiyoruz çünkü termal turizmi gelir bırakan turizm hanelerinden, kalemelerinden bir tanesi. Bu alanda bizim bütün planlama çalışmalarımız bitti. Yurt dışında her yıl tanıtım yapıyoruz. Tanıtımda biz son yıllarda hedefimizi biraz daha revize ettik. Yani alt ve orta gelir grupları yerine, evet, eskiliği bir tarafa itmeden orta ve üst gelir gruplarına da seslenmeye ve Türkiye'yi daha yüksek kültür ve gelir gruplarının gelmesini sağlamaya çalışıyoruz.

Şu anda Türkiye'ye Almanya 1'inci sırada turist gönderiyor, Rusya 2'nci sırada, İngiltere, Bulgaristan, Hollanda, Gürcistan, İran, Fransa, Amerika, İtalya diye gidiyor. Rusya bu yıl 4 milyona doğru ilerliyor, Almanya da 5 milyona doğru ilerliyor. Biz ayrıca dünyada yeni pazarlara ulaşmaya çalışıyoruz çünkü Avrupa pazarı doymaya başladı. Çevremizde, Rusya'dan, her seyahate giden 4 kişiden 1'isi Türkiye'ye gelmiş vaziyette. Onun için yeni pazarlara çıkmamız lazım. Çin'de Pekin'den sonra, Şanghay'da yeni bir müşavirlik açıyoruz önümüzdeki ay içinde -sanıyorum ki- gerçekleştireceğiz bunu. Kanada'da ilk defa müşavirlik açıyoruz, daha doğrusu vardı kapandı galiba, yeniden açıyoruz. Avustralya'da, 2015'te, 1915'in 100'üncü yıl dönümü vesilesiyle Avustralya'da bir müşavirlik açıyoruz. Tunus'ta bir yeni müşavirlik açıyoruz, Kuzey Afrika'da ikinci ilk defa. Brezilya'da Sao Paulo'da... Şimdiye kadar Latin Amerika'da hemen hiç müşavirliğimiz yoktu, Sao Paulo'ya uzanıyoruz, Brezilya'ya. Yunanistan'da yoktu, Yunanistan'a bir müşavirlik açıyoruz ve Rusya'da ikinci müşavirlik açmaya çalışıyoruz. Böylece 39 ülkede 44 müşavirliğimiz olacak önümüzdeki yıldan itibaren.

Güzel sanatlarla ilgili şunu söyleyebilirim: Bizim, tiyatro, korolarımız, senfoni, klasik müzik korolarımız veya Türk müziği, halk müziği korolarımız veya opera balemiz, hepsi önceki yıllara göre turnelerini çok artırdı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yani bizim derdimiz kamu bir imkân veriyorsa bu imkânı olabileceği kadar halka götürmekte sarf edelim. Kendimize her zaman bu güzel sanatlar eserlerine ulaşabilecek insanlara dönüp dönüp aynı şeyleri sunmayalım, olabileceği kadar kamunun ayırdığı imkânları kamuya taşımaya çalışalım.

Benim anlatabileceğim daha çok şey var, Yunus Emre, yazma eserler kütüphanesi konuları geride kaldı. Arkadaşlarımızın soruları ve konuşmaları çerçevesinde Sayın Başkanım ben anlatmaya ve açıklamaya çalışırım.

Çok teşekkür ederim. Zamanı tasarruflu kullanmaya çalışırım. Sağ olun.

BAŞKAN – Sayın Bakana sunuşları için çok teşekkür ediyoruz.

Evet, görüşmelere başlıyoruz.

Sayın Aslanoğlu buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, yaklaşık bir aydır buradayız. Bizim beslenmemiz ve günlük yaşamsal olanakları sağlamakta bizi biraz ihmal ediyorsunuz. Bu konuda birazcık arkadaşlarımızın sitemi var, bunu bir kere size iletirim.

İki: Sayın Başkanım, çok değerli arkadaşlar, Saygıdeğer Bakanım, çok değerli bürokrat arkadaşlar, sayın basın; Türkiye'nin tarihî ve kültürel değerleri açısından, Türkiye'deki sinema, tiyatro, opera, bale, folklor, Türk halk müziği, sanat müziği gibi değerlerin korunması ve yaşaması açısından, tarihî geçmişimizle ilgili olarak müzelerimiz açısından, tarihî değerlerimizin ortaya çıkarılması açısından Bakanlığımızın ne kadar önemli bir görev ve fonksiyonu olduğu konusunu bilgilerinize bir kez daha sunmayı bir görev biliyorum.

Yine, Türk turizmi için, Türkiye açısından ne kadar öneme sahip olduğunu, yıllık 30 milyar dolara yaklaşan bir döviz girdisi olan sadece turizm açısından değil, Şanlıurfa'da yazma oyalayan hanımefendiden, halı dokuyan kadınlarımızdan tutun ekonominin en kılcak damarlarına kadar gerçek katma değer üreten bir Bakanlık konuşuyoruz.

Sayın Bakanım, sizi hayretle karşılıyorum; şu kadarcık, daracık bütçeyle Türkiye'nin artış verilmeyen ve minicik bir bütçesiyle "Bunları hâlâ yapacağım." diye böyle sesiniz gür çıkıyor, size hayret ediyorum. (AK PARTİ sıralarından "Maşallah de." sesleri) Bizim nazarımız değmez kimseye.

Şimdi, Sayın Başkanım, bu kadar önemi haiz olan bir Bakanlığın bütçesinin bu rakamlarda kalmasını hazmedemiyorum, hazmedemiyorum.

İZZET ÇETİN (Ankara)- Önerge hazırla.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu nedenle bu bütçe artmadığı sürece tüm söz hakkımı kullanmayacağım ve Bakanlıkla ilgili tek kelime etmeyeceğim.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyoruz efendim.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Size etme fırsatını belki tanıyabiliriz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 75

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Buyurun, hazırız.

Sayın Bakan, Sayın Başkan, bu artmadığı sürece, Türkiye'nin en önemi haiz, Türkiye'nin geleceği açısından, Türkiye'nin çağdaşlaşmasında, demokrasi açısından her şey açısından ne dersiniz deyin, bu kadar önemi haiz bir Bakanlığın bütçesini artırmadığınız sürece söz hakkımı kullanmayacağım.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Bacasız fabrika.

BAŞKAN – Peki efendim.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bakanlıkla ilgili tek kelime etmeyeceğim, müspet veya menfi.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Arkadaşlarda mı etmeyecek, sadece sen mi etmeyeceksin?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ben şahsıma konuşuyorum, ben şahsıma konuşuyorum. Gerekli önergeleri vereceğiz ama amaç... Şimdi mi verelim? Maliye Bakanlığı bütçesinde mi verelim? O ana kadar bu bütçede konuşmayacağım. Ve tüm söz hakkımı kullanmayacağım ama Sayın Bakanım bir tane soru soracağım. Sayın Bakanım, yüzde 50'sini tamamlayacağımız -söz vermiştiniz- Silivri Kültür Merkezi, yapıyorum yüzde 50'sini demiştiniz.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Arguvan mı?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Arguvan değil, dur Arguvan'a geleceğim. Bir dakika acele etme Sayın Bakan. Silivri Kültür Merkezinin yüzde 50'sini arsası dâhil, yüzde 50'sinin inşaatını yapıyoruz. Ben size arz etmiştim, "Yüzde 50'sini yaparsanız, yapıyorum." demiştiniz. Sözdünüz söz?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Söz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Peki.

Arguvan'da da, gelin, siz Arguvan türküsünü bilirsiniz Sayın Bakanım, iyi bilirsiniz. Arguvan türküsü garibanların türküsüdür, yoksulların türküsüdür Arguvan. Arguvan, bir gariban ve bir şekilde hep mağdur insanların bir vatanıdır. Orada 150 bin lira ben vereceğim, verdik, 100 bin lira harcadım, 50 daha harcayacağım, 50 daha harcayacağım. Bakın, hepsi 400'e çıkıyor. Size bir şey değil bu 250. 150'yi bitireyim, 250'yi siz yapın. Tamam mı Sayın Bakanım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Şu önergeyi geçirirseniz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, bu önergeyle ilgisi yok, ben baştan onu konuştum.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Arguvan İstanbul'un neresi?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Halk müziğinin önemli yerlerinden biri. Arguvan ağzı diye bir şey vardır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım iki konuda mutabık mıyız?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Mutabıkız.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Teşekkür ediyorum. Hiçbir sözümü...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Hatta üçüncü konuda da mutabıkız ama o kayıt dışı.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Vallahi üçüncü konuda da Sayın Bakanım, amaç üzüm yemek değil bağcıyı dövmek. (Gülüşmeler) Özür diliyorum, artık kafamı o kadar karıştırdınız ki... Artık biz bağcıyı dövmek istemiyoruz. Bu Bakanlık üzüm yesin diyoruz, bu Bakanlık. Bu nedenle eğer Komisyonumuz -hele de zannediyorum MHP Grubu da- aynı görüşte- Komisyonumuz eğer izin verirse, bu Bakanlıkta mı... Biz önergelerimizin reddolmasını istemiyoruz. Nerede, ne zaman vereceksek biz imza atmaya hazırız.

(Başkanlığa Başkan Vekili Süreyya Sadi Bilgiç geçti)

BAŞKAN – Maliye'de vereceksiniz, Maliye bütçesinde bakacağız.

İZZET ÇETİN (Ankara) – Attık, attık.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ben Bakanlık bütçesinin hayırlı olmasını diliyorum ama hiçbir söz hakkımı kullanmıyorum Sayın Bakan.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum Sayın Aslanoğlu.

Sayın Kalaycı buyurun lütfen.

Süremiz beş dakika biliyorsunuz.

MUSTAFA KALAYCI (Konya) – Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli milletvekilleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Ben de konuşmamı kısa tutacağım. Sayın Bakanım, Konya adına bir talebim, bir iki de kısa sorum olacak. Konya, sahip olduğu doğal, tarihî ve kültürel değerlere rağmen, turizm sektöründe ekonomik anlamda kendisine düşen payı alamamakta ve mevcut potansiyeliyle bir cazibe merkezine dönüşememektedir. Konya'ya her yıl 300 bini yabancı olmak üzere 2 milyon turist gelmekte ama gelir açısından beklenenin altında durumla karşılaşmaktadır. Aslında, Konya'ya turist gelmemekte, geçerken uğramaktadır, konaklama yapmamaktadır. Bu sorunun çözülmesi için turizm altyapısının kurulması, turizmin çeşitlendirilmesi ve gelen turistlerin Konya'da konaklamasının yollarının bulunması gerekmektedir. Bu yıl uygulamaya konulan yeni teşvik sisteminde, kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgelerinde yapılacak turizm yatırımları öncelikli yatırımlar kapsamına alınarak Türkiye'nin hangi ilinde yapılırsa yapılsın beşinci bölge desteklerinden

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 76

yararlanmaları öngörülmektedir. Bugüne kadar 20 ilde toplam 28 kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgesi belirlenmiştir. Bu iller arasında maalesef Konya yoktur. Konya kent merkezi tarihî ve kültürel eserleriyle açık hava müzesi görünümünde bir şehir olup Mevlânâ Müzesi, İnce Minare, Karatay Medresesi, Selçuklu Köşkü, Selçuklu ve Osmanlı dönemi camileri, Akmanastır, Silile Aya Eleni Kilisesi, Kilistra, Çatalhöyük, Ilgın ve Köşk kaplıcaları, Beyşehir Gölü, Eşrefoğlu Camii, Kubadabad Sarayı, Eflatun Pınarı, Fasıllar Anıtı, İvriz Kaya Anıtı, Isaura kalıntıları, obruklar, Meke Gölü, Yerköprü Şelalesi, Tınaztepe Mağarası gibi yerler turizm hareketleri ve faaliyetleri yönünden önem taşıyan yerlerdir.

Sayın Bakanım, biliyorsunuz, Çatalhöyük, sizlerin özel çabalarıyla Dünya Mirası Listesi'ne girdi, UNESCO Dünya Mirası Listesine. Bu anlamda şahsınıza ve Bakanlık personeline gerçekten teşekkür ediyorum.

Yine, geçici listede, Konya Selçuklu Başkenti ve Beyşehir Eşrefoğlu Camii yer almakta. Yine Eşrefoğlu Camii de döneminizde geçici listeye girdi. Dolayısıyla, Konya'da kültür ve turizm yönünden önem taşıyan hiçbir yer bulamamak gerçekten Konya'ya haksızlık Sayın Bakanım. Yani bunu özellikle ifade ediyorum. Konya'da kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri ilan edilerek beşinci bölge teşviklerinden turizm yatırımlarının yararlandırılması, Konya turizmi ve ekonomisi açısından önem arz etmektedir. Takdirlerinize arz ediyorum.

Kısa kısa ve hassasiyetlerimizle ilgili bir iki sorum olacak Sayın Bakanım. Birincisi, Peygamber Efendimizin kabrinin de içinde bulunduğu Mescidi Nebevi'nin Suudilerce yıkılıp yeni cami yapılacağı iddiaları gündeme geldi. Sizin de "Kutsal mekânları yıkmaya hiç kimsenin hakkı ve yetkisi yoktur." diye bir açıklamanız oldu. Hakikaten bu iddia doğru mu? Yani onun Rus ve İngiliz iddiası falan denildi ama filen böyle bir şey var mı bilmiyorum.

Yine Kâbe'de revaklar yıkılacak. Konya'ya getirilmesi için talepte de bulunuldu. Tabii, bir Konyalı olarak bundan gurur duyuyorum ama revakların yıkılışına mani olmak, yerinde korumak daha önemlidir diye düşünüyorum.

Yine, gündeme gelen Profesör Doktor Nevzat Yalçıntaş'ın gündeme getirdiği, yazılan, Atatürk'e ait gizli bir belgeden bahsediliyor. Suudilerin tüm mezarlıkları yıktığı sırada Peygamber Efendimizin mezarına sıra gelince, bundan Atatürk'ün haberdar olduğu ve Suudi kralına bir mektup yazdığı "Hazreti Muhammed'in mezarının yıkılacağını derin üzüntü içinde öğrendim. Bu kutsal emanete asla dokunamazsınız. Bir tek taşının bile zarar gördüğünü duysam orduyu aşağıya gönderirim." anlamında cümleler olduğu mektupta ifade ediliyor. Bunlar doğruysa Atatürk'ün, Peygamberimizin mezarının ortadan kaldırılmasını önlemesi herkesten niye saklanıyor? Yani bu belge niye saklanıyor? Bir de bir önerim olacak. Hani, revaklar yıkılacak deniyor, Peygamber Efendimizin mezarı yıkılacak deniyor, Sayın Cumhurbaşkanı veya Sayın Başbakan da bir mektup göndersin bakalım sonucu ne olacak?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum.

Evet, Sayın Berber'in çok kısa söyleyeceği varmış, Sayın Berber'e söz veriyorum.

Buyurun Sayın Berber.

Süreniz iki dakika.

RECAİ BERBER (Manisa) – Ben de Sayın Bakanımıza öncelikle gerçekten Mevlüt Bey'in söylediği gibi, bu kadar bütçeyle bu kadar büyük hizmeti gerçekleştirmelerinden dolayı daha doğrusu bir mucizeyi gerçekleştirmelerinden dolayı teşekkür ediyorum, tebrik ediyorum. Ancak şunu da belirtmek lazım: Sayın Bakanım sunumunda da dikkat ettim yani sadece isimden Kültür ve Turizm olarak önce kültür zikredildiği için değil ama sunumun yüzde 80'i kültür ağırlıklıydı turizm kısmı çok fazla yer almadı çünkü o işin büyük bir kısmı ticari boyutu taşıyor. Ben de gerçekten Kültür ve Turizm Bakanlığımızın daha çok kültürel etkinliklerimizi, kültürel değerlerimizi ön plana çıkaran... Daha doğrusu bu yönde fazla ağırlık verilmiyor gibi, turizmin gölgesinde kaldığı gibi iddialar hep gündeme getiriliyor. Bu tavrınızdan ve çalışmanızdan dolayı da ayrıca teşekkür ediyorum Sayın Bakanım.

Bir teşekkürümüz de tabii, Akhisar Müzemiz için. Ben açılışa bulunamadım ama daha önce de gezmiştim, sizin bir ziyaretinizde de görmüştüm. Onun için de ayrıca teşekkür ediyoruz.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Akhisar Müzesinin yüzde 50'sini mi yaptı, yüzde 100'ünü mü?

RECAİ BERBER (Manisa) – Tamamını Bakanlığımız yaptı.

Şimdi, tabii, bizim burada Sayın Bakanım, burada en önemli hususlardan biri de arkeolojik kazılar. Arkeolojik kazılar için çok cüzi de olsa kaynak ayırıyorsunuz ama biz sponsor da buluyoruz. Mesela, bizim orada Bergama Krallığının son sığındığı Stratonikeia diye bir bölgemiz var. Burayla ilgili olarak çalışmalar, yine bir ön çalışma yapıldı. Bununla ilgili olarak da kazı heyeti falan da oluşturulmak durumunda, sponsorlarımızı da buluyoruz. Önümüzdeki yıl hiç değilse... Çünkü burada şöyle bir gariplik var: Bergama ve Sart (Salihli), her ikisi de ayrı ayrı destinasyon olarak kullanılıyor. İzmir'e gelen yabancılar özellikle Bergama'ya gidip, dönüyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

RECAİ BERBER (Manisa) – Hemen bitiriyorum.

BAŞKAN – Lütfen...

RECAİ BERBER (Manisa) – Başka bir gün de Salihli'ye gidiyor, Sart'a gidiyor. Hâlbuki Bergama-Salihli arası şu anda double yol olarak ve büyük bir şey hâlinde. Akhisar da aynı şekilde. Bu dediğim Kırkağaç'taki Stratonikeia ile beraber

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 77

bir güzergâh oluşturup burada konaklamalarını falan sağlamamız lazım. Böyle bir renk oluşturmayı teklif ediyoruz daha doğrusu.

Sayın Bakanım, özellikle bu tarihî ve kültürel değerlerin, sadece arkeolojik değil diğer eserlerin de, restorasyon ve kazandırılması, kullanılarak kazandırılması konusunda ciddi çalışmalarınız olduğunu biliyoruz. Bu konuda yine sponsorlar bularak bu konuya bir nevi bir vakıf ve seferberlik yapmak suretiyle, gönüllü insanların, gönüllü kurumların sosyal sorumluluk projeleriyle buna hız vermemiz gerektiğini düşünüyorum.

Tekrar bütçeniz hayırlı olsun.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Berber.

Şimdi söz sırası aslında Sayın Çandar'da ama Sayın Çandar, bir hanımefendi milletvekili arkadaşımız burada, bir pozitif ayırım öncelikle Sedef Hanım'a yani dostluğa binaen biraz da...

SEDEF KÜÇÜK (İstanbul) – Sayın Başkan, Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Bakanlığın değerli bürokratları, kıymetli basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekilleri, öncelikle şunu belirtmek isterim: Cumhuriyet Halk Partisi olarak, ülkemizin kültür ufkunu, uygarlık ufkunu genişletecek her girişimi destekleriz, her girişimin de arkasında oluruz. Sayın Bakan ve Bakanlığın değerli bürokratları, yurt dışına kaçırılmış kültür miraslarımızı yurda getirdiklerinde, bunun için çaba gösterdiklerinde bizler ancak şükran duyarız. Louvre'deki İznik çinisi panosuna baktıkça vicdanı sızlayan Sayın Bakanla beraber bizim de vicdanımız sızlar. Kültür merkezi sayısını artırırlarsa, müzeleri hak ettiklere yere getirirlerse ancak teşekkür ederiz. Kültürümüze, uygarlığa sahip çıkan herkes bu tip çabalara, parti farkı, görüş farkı gözetmeksizin saygı duyar.

Ancak, böylesi yaklaşımları alkışladığımız kadar Konya'da Aşkar Höyüğü'nün üzerine beton dökülmesine, Berta ve Ferhatlı Köprüsü ile kümbetlerin sular altında bırakılmasına, Latmos'daki kaya resimlerinin taş ocaklarına kurban edilmesine, alışveriş merkezi yapmak için 230 yıllık Kalyoncu Kışlası'nın yıkılmasına, Cumhuriyetin ilk yapılarından biri olan Likör Fabrikası'nın yerle bir edilmesine ses çıkarılmazsa buna da tepki duyarız ve böylesi her girişimin de karşısında oluruz. Zira, bu saydıklarım yalnızca bize ait değildir, insanlığın ortak mirasıdır. İnsanlığın ortak mirası olan kültür varlıklarımızı akıl almaz bir hoyratlıkla barajlara, yollara, taş ocaklarına, AVM'lere kurban etmek uygarlık kavramına sahip hiç kimse tarafından kabullenilecek bir şey değildir. Tabii ki yollara, barajlara, taş ocaklarına ihtiyacımız vardır ama bunun yolu bu değildir. Kültür varlıkları koruma kurullarını ekonomik gelişmenin önündeki engel gibi görmek hiç değildir.

Sayın Bakan Alianói antik kenti sular altında kalacağı zaman "İçime sindiremiyorum." demişti. Emin olun çok az bir kısmını aktarabildiğim bu kültür katliamlarını da biz içimize sindiremiyoruz. Muhtemelen Taksim Meydanı'nın altı kazılırken çıkacak çanak çömlekleri de hep beraber içimize sindiremeyeceğiz.

Değerli milletvekilleri, konu kültür varlıklarından açılmışken bir hususa da dikkatinizi çekmek istiyorum: Bildiğiniz gibi, Anayasa Mahkemesi Nisan 2012'de Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun bazı hükümleriyle birlikte hapis cezasını içeren 65'inci maddesini de iptal etmiştir. Bu durum söz konusu Kanun hükümleri çerçevesinde yapılacak fiillerin yaptırımsız kalmasına yol açmıştır. Sanıyorum Mahkeme gerekçeli kararını hâlâ açıklamadı. Bu nedenle yasal bir düzenleme de yapılamıyor. Bu konudaki boşluğa da dikkatinizi çekmek istedim.

Geçen sene Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesi yine bu Komisyonunda görüşülürken Sayın Bakan, "Benim idealim, Anadolu'da her ilde bir devlet tiyatrosu sahnesinin olmasıdır." dileğini ifade etmişti. Aradan dört ay geçmeden, bu sefer, devlet tiyatrolarının kapatılacağı veya özelleştirileceği haberleri çıktı. Hatta, Adalet ve Kalkınma Partisinin sitesinde, devlete bağlı sanat kurumlarının ömrünü tamamladığı, devletin sanatın işvereni konumundan bir an önce çıkması gerektiği, devlet tiyatrolarının son derece pahalı ve verimsiz olduğuna yönelik ifadeler yer aldı.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Küçük, toparlarsanız lütfen...

SEDEF KÜÇÜK (İstanbul) - Kültür kurumlarını birer iş yeri gibi değerlendirmenin sanatın kâr/zarar mantığıyla sınırlanabilecek bir olgu olmadığını göz ardı etmenin ülkemizin kültür hayatına hiçbir faydası yoktur. Bu sorunların çözüm yolunun devlet tiyatrolarını özelleştirmekten değil, özzerkleştirmekten geçtiği inancını taşımaktayım. "Parayı veren düdüğü çalar." zihniyeti sanat için geçerli olamaz. Böyle olursa adı "sanat" olmaz, olsa olsa adı "sahibinin sesi" olur ki demokrasiye, çok sesliliğe, hoşgörüyeye inanan hiç kimsenin bunu isteyebileceğini sanmadığımı ifade etmek istiyorum.

Teşekkür ediyorum.

Bütçenin kültür hayatımıza ve ülkemize hayırlı olmasını diliyor, saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Sayın Küçük, çok teşekkür ediyorum.

Sayın Çandar, buyurun lütfen.

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Evet, Sayın Bakanım, Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım, sevgili bürokratlar ve basınımızın değerli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Evet, zamanımız kısıtlı, onun için, böyle, birbirinden kopuk gibi görünse de küçük küçük başlıklarla... Tiyatro kültürüne ve tiyatro olarak anılabilecek projelere, yapımlara Avrupa Birliği ülkelerinde yaklaşık toplam 800 bin ile 1 milyon avroya kadar ödenek ayrılmaktadır. Bizde 3,5 milyon Türk lirası verildiği için neredeyse bununla övünülmektedir. Bu 3,5

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 78

milyonla yüz altmış iki tane tiyatronun finanse edilmesi istenmektedir. Bu mümkün değil, tabii ki mümkün değil. Sıkıştırılarak altı yedi tane tanınmış tiyatroya, bu paranın önemli bir bölümü oraya aktarılır ama geri kalan tiyatrolara da işte 1 milyon, 2 milyon gibi paralar vererek tiyatro yapması istenmektedir. Bu mümkün değil. Bu parayı alanlar zaten bu parayla tiyatro yapamazlar, bir akşam belki bir yerde oturup üyelerine bir yemek verebilirler, ancak o kadar. Bu tiyatro yapılacaksa tabii 3,5 milyon lirayla -bu dostlar alışverişte görsün- olacak iş değil. Sayın Mevlüt Aslanoğlu'nun bütçe artırılmasını talebi çok doğru tabii yani Türkiye'de kültür yaşamı geliştirilecekse bu parayla olmaz. Bunun mutlaka artırılması lazım; evet, doğru.

Şimdi, Adalet ve Kalkınma Partisinin web sitesine baktık. Bu "dostlar alışverişte görsün" bütçesini, onu dahi fazla buluyor, onu da eleştiriyorlar, tamamen kaldırılmalı... Ama, bu bütçeyle ben bütün yönetici arkadaşlarımı -işte, Genel Müdürümüz burada- onları kutluyorum. 600 teknik eleman, 600 büro ve organizasyon elemanı, 630 oyuncu istihdam ediliyor, yılda 150 yapım ortaya çıkıyor ve bununla dünyanın birçok ülkesinde Türkiye'yi temsil ediyorlar yani 7 adet uluslararası festival düzenleyerek almakta olduğu bütçeyle mucizeler yaratıyorlar, kutluyorum Genel Müdür arkadaşımızı.

Yani, opera ayrı bir şey. Bakın operayla ilgili ben de yıllarca bu sıkıntıları yaşadım. Operanın ortadan kaldırılmak istenmesini bir türlü anlamak mümkün değil yani o başka bir sanat ama operacıların türkü söylemesinin cezalandırıldığı enteresan bir ülke burası yani benimle birlikte bir opera sanatçısı türkü söyledi diye maaş kesilme cezası aldı bu ülkede; çok da yakın zamanda, çok geçmişte değil, arkadaşlarımız da bilirler. Bunların ortadan kalkması çağdaş Türk kültür ve sanatının yaratımına katkıda bulunacaksa eğer, Kültür Bakanlığı, bu tür ucube örneklerin açıkçası ortadan kaldırılması...

Telif Hakları Yasası yıllardır bir türlü çözülmedi. Neden bu dağınıklık anlamıyoruz yani bu işte bire bir, yüz yüze olan birisi olarak bu Telif Hakları Yasası'nın neden bu kadar dağınık ve bir türlü çözülmediğini anlamam mümkün değil. Hüseyin Çırakman mesela... "Çağdaş Türk kültürünü yaratacağız." diyorsak bunu kendi öz kaynaklarımızdan hareketle yaratacağız, kendi Anadolu kültüründen hareketle yaratacağız. Bütün dünya böyle yapmış bunu. Rachmaninov'lar, Tchaikovsky'ler, Hollanda'nın, işte Carl Orff'a bakın, Carmina Burana'sını Hollandalı bir halk şarkısından hareketle yapmış ama dünyada bugün olağanüstü evrensel öğelerle... Bunu biz de yapabiliriz ama bunu yapabilmemiz için bunun gelişmesine katkıda bulunması lazım Kültür Bakanlığımızın. Hüseyin Çırakman mesela. Bu, kaynak kişilerden bir tanesi. Onun "Bugün bize hoş geldiniz erenler..." Mustafa Kemal Atatürk için yazdığı bir şey. Necefli masrapa içinde TRT'de gösterildiği kadar, çalışıldığı kadar dünyanın herhangi modern, gelişmiş bir ülkesinde çalınsa, telif hakları yasasının işlediği bir ülkede çalınmış olsaydı, bırakın özel araba almayı, özel uçak alabilirdi ama Hüseyin Çırakman rahmetli olduğunda bir kırık sazından başka hiçbir şeyi yoktu.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Allah korusun, bir gün de sen öyle olmayasın.

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Efendim aman...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Allah korusun, Allah korusun.

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – İnşallah, Allah gecinden versin.

Sayın Bakan, ben birkaç gün önce Milas'la da görüştüm. Milaslı bütün, Cumhuriyet Halk Partili veya sokaktaki insanlar Milas'a gösterdiğiniz, özellikle bu son kazı dolayısıyla gösterdiğiniz ilgiden elbette memnun yani, ama bunun daha da gelişmesini... Özellikle, siz Sayın Belediye Başkanımıza söz vermişsiniz bir Atatürk Kültür Merkezi'yle ilgili. Bu konuda katkılarınızı bekliyoruz ve Sayın Belediye Başkanımız verdiğiniz bu sözün arkasında duracağınızdan emin.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çandar, toparlarsanız...

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Toparlayacağım, çok değil, bir iki tane, izninizle, hemen... Keşke vaktimiz olsaydı, söylenecek çok şey var.

Hemen, şuradan bir tane daha şöyle... Muğla ilinde biliyorsunuz Atatürk Kültür Merkezini yaptık ve teknik donanım olarak, bina olarak her şeyimiz hazır. Muğla Devlet Tiyatroları uzun yıllardır gündemdedir, bu bir türlü sağlanamıyor. Muğla Devlet Tiyatroları için her türlü alt yapıımız hazır. Bu konuda sizden şiddetle yardım talep ediyor Sayın Belediye Başkanımız.

Ayrıca operanın... Muğla, biliyorsunuz, beğeni düzeyi ve eğitim düzeyi gelişmiş bir ilimizdir. İzmir Devlet Operasının zaman zaman Muğla'da eserlerini sergilemesini talep ediyor Muğla. Belediye Başkanımız ve Muğla halkı özelinde söylüyorum. Bu konularda da desteklerinizi rica ediyoruz, desteklerinizi bekliyoruz.

Evet, zamanım da doldu. Keşke vaktim olsa da...

Peki, efendim.

BAŞKAN – İki dakika daha vaktiniz var.

Buyurun.

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Var mı vaktimiz? Evet. O zaman çok teşekkür ederim.

Şimdi, yıllardır bu Anadolu'nun, Ege'nin, özellikle Ege'nin Anadolu efsaneleri, Ege'nin halk efsaneleri Avrupa okullarında Yunan efsanesi olarak okutulmaktadır yani biraz da biz sağlamışız bunu. Biraz önce sizin söz ettiğiniz bir padişah fermaniyle "Ne etçez ula biz bu gada daşı, daş mı yok ula bizde? Alın gidin kardeşim." dedikleri Anadolu'nun o güzelim tarihî eserlerini bugün British Museum'da dolaştığım zaman ben ağlayarak izliyorum açıkçası. Yani Bergama

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 79

Müzesini dolaşırken -arkadaşlarımız bilirler- turizm fuarına gittiğimizde ben göz yaşlarımı tutamadım. Bu bizim malımızdır. Ben, beş bin yıldır Anadolu'da olduğumuzu, Anadolu'nun ev sahibi olduğumuza inanan birisi olarak bu eserlerin tamamının bize ait olduğunu ve mutlaka bir gün geri getirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Aynı zamanda Anadolu efsanelerinin de bu kadar kolay Yunanlılara, Yunan efsanesi olarak Avrupalılara bırakılmaması gerektiğini düşünüyorum. Yani bir Çine Çayı'nın kenarındaki 2 tane Egelinin, o Tanrı Apollon'la o Pan'ın masalından Atina'daki Yunanlıya ne?

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Hiç alakası yok.

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Onlar bizim efsanelerimiz ama biz kendi efsanelerimizi kendimiz reddedersek, Anadolu efsanelerini kendimiz reddedersek, ortada bırakırsak sahip çıkan çok oluyor. İşte, bunu da yapmamak lazım diye düşünüyorum. Anadolu efsanelerinin, bu Anadolu kültürünün tamamıyla bize ait olduğu gerçeğini görüp tüm şeyin, sadece arkeolojiye değil...

Son bir şey söyleyeceğim Sayın Başkan, çok teşekkür ediyorum toleransınız için.

BAŞKAN – Buyurun.

TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Ben Sayın Genel Müdürümüze de daha önce söylemiştim. İki konu bir türlü nedense çözülüyor. Lagina yatağındaki Lagina antik kenti. Yapbozun bütün parçaları dizilmiş ve ortada duruyor, küçük bir destekle, bir vinç, belki birkaç tane çalışanla "Lagina" diye ortaya konacak bir tapınak çıkacak. Bütün parçaları... Bunu bir türlü bir araya getiremiyoruz. O konuda bir ödenek bir türlü sağlanamıyor. Bunu da anlamış değilim açıkçası.

Pedasa antik kenti, birlikte dolaştık, hatırlarsınız Sayın Bakan. Buradaki takas konusu, bu da çözülmedikçe, bu Pedasa antik kenti, Bodrum'un... Eskiden bizde bir laf vardı: "Bodrum Bodrum" dedikleri birkaç tane dükkân, birkaç tane fırın, her gün peynir ekmek yemekten ne ağız kaldı ne burun." derlerdi. Şimdi, bunu destekleyecek her şey yapılıyor. Oysa bizim bu görüntüyü silebilmemiz için Bodrum'un aslında bir kültür kenti olduğunu, kültür başkenti olduğunu, Karya uygarlığının çok önemli bir başkenti olduğunu, çevresinin de bir kültür yuvasını olduğunu gösterecek işler yapmamız lazım ki, Pedasa bunlardan, Karların ilk şeyi, Pedasa çok önemli bir şeydir. Buna bir özel ilginizi bekliyoruz.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Toleransı için teşekkür ederim Sayın Başkana.

BAŞKAN – Biz çok teşekkür ediyoruz Sayın Çandar.

Sayın Koca...

SALİH KOCA (Eskişehir) – Sayın Başkanım, Değerli Bakanım, değerli hazırun; gecenin bu vaktinde ben de hazırunu saygıyla selamlıyorum. Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Süreniz iki dakika...

SALİH KOCA (Eskişehir) – İnşallah daha az zamanda bitireceğim.

Sayın Bakanım, özellikle 2011 yılında Başbakanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın kararıyla Bakanlar Kurulumuzun vermiş olduğu kanun tasarısı ve Meclis Genel Kurulumuzda tüm siyasi partilerimizin destekleriyle birlikte Eskişehir 2013 yılında Türk Dünyası Kültür Başkenti ilan edildi. Bunun yanında, aynı zamanda, UNESCO'nun Somut Olmayan Kültürel Miras Dünya Başkentliği seçilmesi de şehrimizde sevinçle karşılandı. Bu anlamda, vermiş olduğunuz desteklerden dolayı teşekkür ediyoruz.

Özellikle Bakanlığımızın 2013 yılında yapacağı kültürel faaliyetlerde Eskişehir'i ön plana alacağınızı ümit ediyor, şimdiden, vermiş olduğunuz desteklerden dolayı teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Bir dakika Sayın Başkan.

BAŞKAN – Biz de size çok teşekkür ediyoruz bu sürat için.

Sayın Kuşoğlu, buyurun lütfen.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, değerli milletvekilleri, Sayın Bakanım, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum gecenin bu saatinde, on bire doğru geliyor, sabahın beri çalışıyoruz.

Sayın Bakanım, kültür -biliyorsunuz- bir toplumun teknolojisi, ekonomisi, aklınıza ne gelirse, askerî faaliyetleri de dâhil olmak üzere bütün aktivitelerin bir imikten geçmesi sonucu ortaya çıkan bir olgu, çok önemli bir konu. Aslında, mesela büyümeye uğraşılıyor. Büyüme rakamdan ibaret bir şey. Kalkınma, yine o da rakamdan ibaret bir şey yani sonuçta o da biraz daha anlamlı rakamların bir araya gelmesiyle oluşuyor ama kültür bütün bunların imikten geçmesi, süzülmesi, öyle zaman içerisinde oluyor, en önemli konu bu. Hele bu kültür, yine, çok daha uzun bir zaman içerisinde medeniyete dönüşürse o müthiş bir şey olur tabii ki. Bütün amacımız da bu olmalı tabii ki, bu yönde çabalarımız olmalı. Yani, Türkiye büyür, kalkınır, gelişir, bunlar amenna, olması gereken şeyler ama bütün bunların kültür alanına yansması lazım. Bizim kılık kıyafetimizden yürüyüşümüze kadar her şeyin kültürlü olduğumuzu göstermesi lazım, farklı olduğumuzu, kendimize has bir kültürümüzün olduğunu göstermesi lazım. Türkülerimizle, kılık kıyafetimizle, kilim desenlerimizle, evimizde mimarimizle her şeyin bu kültürle yoğrulması lazım. Ama bu anlamda sizin işiniz zor çünkü, hem toplum olarak hem zihniyet olarak çok farklı bir noktadasınız. Bunu bu ortamda geliştirmekle ilgili çok büyük sıkıntılarınız var.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 80

Çalışmalarınızı takdirle karşılıyoruz, uğraşıyorsunuz, didiniyorsunuz ama bir taraftan da bakıyorum ben geçmişle ilgili. Plan Bütçe Komisyonunda olduğumuz için biz, dönem içerisinde de her bakanlıkla ilgili faaliyetleri, gelişmeleri, zamanında biriktiriyoruz, dokümanlarımızı biriktiriyor ve bugüne getirip kullanmaya çalışıyoruz. Şimdi, ben baktım, Kültür ve Turizm Bakanlığı yıl içerisinde en fazla hangi konularla ilgili gündeme gelmiş? Biraz önce bazı arkadaşlarım söyledi, şehir tiyatrolarının, devlet tiyatrolarının kapatılmasıyla ilgili uzun zaman uğraşmışız, bu konu gündeme gelmiş. Böyle bir şey olamaz bir kere. Böyle bir konunun -siz bu konuyu gündeme getirmediğiniz ama böyle saçma bir şey olamaz- bir tiyatronun kapatılması diye bir konunun, bunun tartışılması bile abestir. Dershaneleri kapatmıyoruz, sonuçta tiyatrolardan bahsediyoruz. Ondan sonra Devlet Resim ve Heykel Müzesinde 202 eserin kayıp, 46 eserin sahte, 26 eserin orijinalliği konusunda da ağır şüphenin olduğu bir şey olmuş, olay.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – 1995'ten beri... 1996 tarihi...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – 1995'ten beri...

Bu, bu eserlere verilen önemi mi gösteriyor yoksa...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bazı mekânların hafızasının olmadığını ve aynı konuları biteviye, tekrar gündeme getirdiğini...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) - Getirdiğini gösteriyor. Yani birileri demek ki bunun kıymetini çok iyi biliyor, birileri de hiç bilmiyor, bilmesi gerekenlerin bir bölümü hiçbir şekilde bilmiyor demek ki, maalesef. Çok üzücüydü, hiç unutamadığım bir konu.

Yine -siyasi olarak söylemiyorum, kimse yanlış anlamasın- mesela Cumhuriyet Bayramı kutlamalarının ve 10 Kasım anma törenlerinin, bir de bunun tarihî yönü vardır, kültürel yönü vardır. Bu yönüyle gündeme gelmeleri gerekirken tamamen siyasi olarak tartışıldı. Bu da bir anlamda kültürel bir konuydu.

Bir diğer konu, mesela İstanbul Radyosu. İstanbul Radyosu gibi bir binanın, ki orası hakikaten tarihî bir eserdir, cumhuriyet döneminin en önemli yapılarından bir tanesidir. Onun Birleşmiş Milletlere, UNESCO'da bir gruba verilmesi gündeme geldi. Bir süre de o tartışıldı, hâlen de devam ediyor. Yani, bu tür konuları gündeme getiriyoruz. Ben isterim ki çok başarılı yönetmenlerimiz var, mesela film yönetmenlerimiz, onlarla gündeme gelelim -biraz önce söyledim- hakikaten uluslararası ödüller alma peşindeler, alanlar var. Bunları konuşmuyoruz da maalesef bu tür konular gündeme geliyor. Bu, zihniyetimizin ne kadar dar olduğunu, sığ olduğunu gösteriyor; çok üzücü. Dolayısıyla yani ben sizin en fazla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Kuşoğlu, lütfen toparlarsanız, buyurun.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Başkanım, beş dakika mı vermiştiniz?

BAŞKAN – Beş verdim Sayın Kuşoğlu...

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Hayır, ben çok mu konuştum acaba dedim.

BAŞKAN – Yok, yok, beş verdim.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Tamam, yok, uzatmayacağım ben de zaten.

Bir de şey vardı notlarım arasında. Fazıl Say'ın sanatçı kimliğinin unutulması -politik sözlerini tasvip etmek mümkün değil ama- sadece politikacı gibi düşünülerek gündeme getirilmesi de kötüydü. Gündemde olan konulardan bir tanesi de oydu.

Sizin zaman zaman yurt dışındaki Anadolu, Türk medeniyetlerine ait eserlerin ya da eski Anadolu medeniyetlerine ait eserlerin Türkiye'ye getirilmesiyle ilgili çalışmalarınız oldu, başarılı çalışmalarınız oldu ama bu da yeterince gündeme oturmadı maalesef.

Bir diğer konu da, bu -biliyorsunuz- geleneksel kültürümüzün en önemli dallarından bir tanesi de işte müzik, Türk müziği. Bu alanda yetişen, konservatuvardan yetişen ya da konservatuvar dışından yetişenlerin değerlendirileceği kısıtlı yerler var. İşte, TRT var bir aklıma gelen, üniversiteler var. Millî Eğitim Bakanlığında öğretmenlik yapabilirler bir de sizin Bakanlığınızda çalışabilirler ama bildiğim kadarıyla TRT'de kadroları kısıtlanıyor, Türk müziği kadroları, halk müziği ve Türk sanat müziği kadroları TRT'de kısıtlanıyor, kadrolar verilmiyor, mevcut sanatçılar emekli olmaya zorlanıyor. Anlaşılması zor bir tutum, davranış. TRT'de aşağı yukarı kadro karşılığı sanatçı alımı durmuş vaziyette. Sizin Bakanlıkta nedir bilmiyorum ama öyle bir şikâyet yok sizden.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyoruz.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – İyi şeyler yaptığınızda söylemezler.

Sayın Başkan, bir dakika müsaade ederseniz...

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, on dakikayı verin, insanların konuşma hakkını elinden almayın.

BÜLENT KUŞOĞLU (Ankara) – Turizm faaliyetlerine girmeyeceğim, Başkan acele ediyor.

Sayın Bakanım, sizin yapmanız gereken galiba en önemli faaliyetin, çalışmanın, toplumu bu alanda uyandırmak olması lazım. Yani, kültürün ne olduğunu, ne olması gerektiğini anlatmak, bu yönde... Bu anlatmakla da olacak bir şey değil, bu iliklere işlemesi gereken bir konu ama bunun önemini anlamaları lazım. Arkanızdaki idareciler, staff arasında sanatçı kökenliler var mesela, onların daha ayrıcalıklı, daha popüler olması lazım ama maalesef hiç öyle değil.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 81

Bir de son olarak -kısa kesiyorum- şu Avrupa İlerleme Raporu'nda kültürle ilgili bir eleştiri var, bunu dikkatinize sunuyorum. Dikkatinizi çekti mi bilmiyorum, 81'inci sayfada "Kültür alanında sınırlı ilerleme kaydedilmiştir. Kültürel temas noktası tarafından gösterilen çabalara rağmen, Türkiye'nin AB'nin kültür programına katılımı görece düşük kalmaktadır. Türkiye, kültürel ifadelerin çeşitliliğin korunması ve desteklenmesine ilişkin UNESCO sözleşmesini henüz onaylamamıştır."

Şimdi, Avrupa Birliğiyle ilgili belli bir noktaya gelebiliriz ama kültür alanında belli bir noktaya gelmiyorsa hiçbir anlamı yok.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben çok teşekkür ederim Sayın Kuşoğlu.

Sayın Bağcı...

Süreniz üç dakika Sayın Bağcı.

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Teşekkür ederim Başkanım.

Sayın Bakanım, değerli milletvekillerimiz, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Tabii ki süre sorunu var, o nedenle bazı başlıklara kısa kısa değinmek istiyorum. Öncelikle Sayın Bakanımızı, bütün eserlere ayrımsız sahip çıkmayı ilke edindiği için ve yaptığı çalışmalar nedeniyle kutluyorum ve bu çerçevedeki faaliyetlerine bir destek olarak Uludağ Üniversitesi tarafından verilen unvanı da fazlasıyla hak etmiş birisi olduğuna inanıyorum. Tebrik ediyorum, başarılar diliyorum.

Sayın Bakanım, "İnsanlık hukuku" tabirinizle "Taşların dahi dili vardır." ifadeleriniz hakikaten hoşuma gitti. Bu, sizin yürüttüğünüz çabaları ne kadar özümsemişinizi göstermesi açısından da önemli. Varlıkların ait olduğu topraklara iade edilmesi, kültürel ve tarihî varlıkların kendi topraklarında korunması ve yaşatılması ve gelecek nesillere aktarılması misyonuyla yürütülen çalışmaların bir örneğini de UNESCO 2012 Dünya Miras Listesi'nde bulunan Hattuşa'ya, Hitit başkentine sağladığınız katkı nedeniyle Boğazköy Sfenksi'nin ait olduğu topraklara iadesi ve bu çerçevede Boğazköy Müzesinin yeniden yapılarak burada sergilenmesine verdiğiniz çaba, katkı nedeniyle size Çorumlular adına özel olarak teşekkür ediyorum. Sfenks'in Boğazköy'e kazandırılmasıyla ziyaretçi sayısında da inanılmaz artış yaşanmıştır, bunu da belirtmek istiyorum.

Bir diğer değinmek istediğim konu, tabii ki başlıklar itibarıyla, uluslararası tiyatro festivallerinin önemli bir etkinlik olduğunu görüyoruz. Aynı şekilde tiyatronun sosyal sorumluluğun bir parçası hâline gelmiş olması da önemsenmesi gereken bir misyondur. Genel Müdürlüğümü, ekibini ve zatialinizi bu açıdan kutluyorum.

Yunus Emre Enstitüsü'nün faaliyetlerine değinecektim ama vaktin olmadığını düşünerek ben sadece bir inancımı ve temennimi paylaşmak istiyorum: Yıllardır faaliyet gösteren Goethe Enstitüsü ve British Council gibi inşallah Yunus Emre Enstitüsü de bir gün bu hak ettiği değeri kazanacaktır içeride ve dışarıdaki faaliyetleriyle. Bu açıdan Yunus Emre Enstitüsünü hararetle destekliyorum.

Sayın Aslanoğlu'nun bütçe artışı konusundaki teklifini ilke olarak da benimsediğimi ve desteklediğimi de ifade etmek istiyorum.

Çorum'la ilgili bir hususu dikkatinize sunmak istiyorum Sayın Bakanım: İskilip ilçemizde inanılmaz derecede çalışmalar yapılıyor. Meslek Yüksek Okulu bünyesinde Mimari Restorasyon Bölümünün kurulması bir ivme kazandırdı. Aynı zamanda, İskilip Belediyesi Restorasyon Atölyesinin kurulmasıyla Çatalkara Kültür ve Sanat Evi, İskilip Etnografya Müzesi ve dört arastanın sokak sağlıklılaştırma ve restorasyon çalışmaları yerel imkânlarla devam ediyor. Sizin de katkı verdiğiniz biliyoruz ancak katkının miktarını biraz daha artırırsanız daha kısa sürede bu kültürel mirasımızın iç turizme katkısını da bu şekilde sağlamış oluruz.

Arkeoloji etkinliklerinin 34'üncüsü ilimizde yapıldı; Kazı Araştırmaları Sempozyumu. Bunun ilimize de katkısı bu açıdan önemli olmuştur. İlimizdeki öğren yerlerinin daha da ön plana çıkarılmasını sağlamıştır.

Son olarak şunu söylemek istiyorum Sayın Bakanım: Somut olmayan kültürel mirasın okul müfredatlarına dâhil edilmesi yani öğretilmesi, çocuklara ve gençlerimize sevdirmesi ve bir değer olarak benimsetilmesi konusunda etkili bir yöntem pedagoğlarla çalışılmalıdır. Yani bizlere dağıtılan bu kültürel mirasa ilişkin hem bilgiler hem belgeler hem müzeler konusundaki çalışmalarınız ve çabalarınızı biraz da yeni nesillere ve kuşaklara aktarma konusunda bir yöntemi mutlaka müfredata yerleştirmemiz gerektiği düşüncesindeyim.

Bakanlık bütçelerimizin hayırlı olmasını diliyorum.

Çalışmalarınızda başarılar diliyor, kutluyorum Sayın Bakanım.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bağcı.

Sayın Ayaydın, buyurun lütfen.

AYDIN AĞAN AYAYDIN (İstanbul) – Sayın Başkan, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayın Bakanım, kamu kurum ve kuruluşlarımızın değerli temsilcileri; ben de Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesi üzerinde kişisel görüşlerimi sizlerle paylaşmak üzere söz aldım. Bu vesileyle hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 82

Türkiye gibi hızlı büyüme ve ayrıca döviz ihtiyacı içinde olan genç nüfuslu bir ülke için hizmetler ağırlıklı turizm önemli bir sektör olacaktır. Turizm, Türkiye için önemli bir döviz kaynağı oluşturarak yeni istihdam olanaklarının meydana getirilmesinde dolayısıyla da işsizliğin azaltılmasında ve ödemeler dengesi problemlerinin giderilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Buna bir de ülkemizin sahip olduğu eşsiz güzellikler ve olanaklar eklendiğinde turizm potansiyelimizin fazlasıyla mevcut olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır sanırım. Hele kronik olarak cari açık veren ve yüksek cari açık nedeniyle büyümesini dahi frenlemek zorunda kalan bir ülkede döviz kaynağı olan turizm şüphesiz ki bulunmaz bir fırsattır. Nitekim, Türkiye'nin turizmi özellikle 1980'lerden itibaren önemli bir gelişme göstermeye başlamış ve ülke ekonomisine çok büyük katkı sağlayan gelir kaynaklarından biri durumuna gelmiştir.

Turizm gelirlerinin millî gelirimiz içindeki payı 1980 yılında binde 6 iken bu oran 2002 yılında yüzde 6,6'ya çıkmış, bununla beraber turizm gelirlerinin toplam ihracat içindeki payı da aynı dönemlerde yüzde 11'den yüzde 32'ye yükselmiştir. 2011 yılında ülkemize gelen turist sayısı 31,5 milyon kişi, turizm gelirleri ise 23 milyar dolar olmuştur. Bu rakamlarla 2011 yılı itibarıyla ülkemiz, dünyada turist girişleri açısından yüzde 3,2; turizm gelirleri açısından ise yüzde 2,2 pay almıştır. Hizmetler dengesinin en önemli kalemi olan turizm gelirlerinin 2012 yılının tamamında ise ancak 23,5 milyar dolara ulaşacağı tahmin edilmektedir. Tüm bu veriler göstermektedir ki, turizm gelirlerinde kayda değer bir artış gerçekleştirilememektedir. Her ne kadar son bir iki yıldaki istenmeyen performansın altında gerek komşu ülkelerde yaşanan olumsuzluklar ve sıkıntılar gerekse de AB ülkelerindeki durgunluk olsa da bu eksik bir değerlendirme olacaktır. Zira, Türk turizmi arzu edilen düzeyde değildir ve bu durum AKP döneminin istikrarlı bir sonucudur. 2002 yılında turizm gelirlerinin millî gelir içindeki oransal payı yüzde 6,6 iken bu oran bırakın artmayı, her geçen yıl düşmüş ve nihayet 2011'de yüzde 3'ü bile bulamamıştır. Turizm gelirlerinin bu dönemde 12 milyar dolardan 23 milyar dolara çıkması mutlak anlamda bir artış ifade etse de aslolan nispi artışı dikkate almak ve artan bu tutarın millî gelir içindeki yerine bakmaktır.

Üzülerek görmekteyiz ki, sahip olduğu avantajlar ve üstünlükler nedeniyle ülke ekonomisinin lokomotiflerinden biri olması gereken turizm son 10 yılda gittikçe geri plana düşmüştür. Bu tablonun altında, AKP'nin sahillerde istediği düzeyde oy almamasını mı, yaz turizmine çok sıcak olmamasını mı aramak gerekir bilmiyorum ama bildiğim, AKP iktidarının turizm alanında çok istikrarlı bir çizgi izlediğidir. Sayın Bakanın özverili ve gayretli çalışmaları da maalesef bu sonucu pek değiştirememektedir.

Turizm alanındaki önemli bir diğer sıkıntı ise turizm politikamızın verdiği sonuçtur. Evet, Türkiye'ye gelen turist sayısı yıllar içerisinde artmaktadır ama ülkenin turizm gelirleri reel olarak artmamaktadır. 2002 yılında Türkiye'ye gelen bir turistin ortalama harcaması 640 dolarken 2011 yılında bu tutar 565 dolara düşmüştür. Aynı dönemde ülkemize gelen turist sayısı 13 milyondan 31,5 milyona çıkmış ama turistlerin ülkemize bıraktığı döviz gittikçe azalmıştır. Oysa turizmdeki ana politikamız bu tutarı yükseltmek olmalı, çabalarımız başarılı konukseverliğin ötesinde ekonomik gelir anlamında da yeterli sonuç vermelidir.

Ne yazık ki tüm bu veri ve tespitlerden, ülkemizin sahip olduğu büyük potansiyeli hayata geçirmekten uzak olduğunu; istihdam, yatırım ve cari açık sorunları ekseninde turizm gibi bacasız sanayiden yeterince istifade edemediğimizi görmekteyiz.

İzninizle, kültür alanındaki görüşlerimi de sizlerle paylaşmak istiyorum.

Büyük bir kültürel miras sahibi olan ve zengin bir kültürel çeşitliliğe ev sahipliği yapan ülkemizde, Kültür Bakanlığı, kültür varlıklarının korunmasını ve dünyaya sergilenmesini temin edecek olan, kültürümüzü emanet ettiğimiz birim olması hasebiyle en önemli bakanlıklardan birini oluşturmaktadır. Özellikle, kültürel erozyonun hızlandığı günümüz dünyasında, ülkenin değerlerine ve geçmişine sahip çıkarak onları yaşatmak ve topluma anlatmak önemli bir misyon ifade etmektedir. Bir yandan çağın gerekleri ve geleceğin değerleri, diğer yandan da zengin tarihsel mirasımız arasında köprü kurulması önem arz etmektedir.

Maalesef, tüm bu önemli işlevleri yerine getirme yolundaki en büyük engel ise Sayın Bakanın da yakından hissettiği mali yetersizliktir. Geçen yıl bütçe görüşmelerinde Sayın Bakanın da dediği gibi, aksiyonun çok ama paranın yok olduğu bir alandan söz etmekteyiz.

Bakınız, AKP iktidarları döneminde, tüm bu zenginlikleri korumak, geliştirmek, tanıtmak ve dünyaya sunmakla görevli olan Kültür Bakanlığının bütçesi genel bütçenin yüzde 1'ini bile bulamamaktadır.

Yine, 2013 yılı için ortaya koyulan bütçe ise turizm dahil sadece 2,2 milyar Türk lirasıdır. 404 milyar liralık bütçede, kültüre, az önce önemini belirtmeye çalıştığım turizm ile birlikte ayrılan tutar topu topuna 2 milyar Türk lirası, yani bütçenin binde 54'ü. Üstelik, bu bütçeye Devlet Tiyatroları ile Devlet Opera Bale genel müdürlükleri ve Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı harcamaları da dâhil; söylenebilecek bir şey var mı, bilemiyorum.

Nitekim, geçtiğimiz günlerde, Sayın Bakan, bu sınırlı bütçe ile beklentileri karşılamanın mümkün olmadığını, onun için bazı geceler uykusunun kaçtığını belirtmiştir. Doğrusu, Sayın Bakan haklıdır, bu bütçe karşısında uyumaz bile. Ama şunu da eklemek gerekir ki Bakanlığa bu bütçeyi reva görenler de Sayın Bakanımızın kabinedeki arkadaşlarından başkası değildir.

Anlaşıyor ki Sayın Bakan bütçenin hazırlanması sürecinde ya bu rahatsızlığını gündeme getirmemiş ya da bu rahatsızlığı dikkate alınmamıştır. Gerçek hangisi olursa olsun, ülkenin kültürü ve turizmi için hazin bir durum demektir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 83

Bu çerçevede, gerek ülkemizin değerleri için, gerekse de Sayın Bakanın rahat uyuyabilmesi için Bakanlığa ihtiyaç duyduğu ödeneklerin tahsis edilmesi gerektiğini önemle vurgulamak isterim. Buyurun Sayın Bakanım, ülkenin kültürü ve turizmi için AKP iktidarının olmasa da Cumhuriyet Halk Partisinin desteği sizinledir.

Hazırlamış olduğumuz önerge, Başkanlık Divanına verilmiştir. Biraz önce iktidar partisinden Sayın Bağcı da önergemize destek vereceğini belirtmiştir. Dolayısıyla, bu önergemizin bugün kabul edilerek Tanıtma Fonu'na 41 milyon TL, yatırım harcamaları için de 160 milyon Türk lirası artırmayı önerdik. İnşallah bu önergemiz de Turizm Bakanlığı bütçesine katkı olur, bu vesileyle hem turizm hem kültür alanında daha iyi hizmet yapma imkânına sahip olursunuz.

Bu duygu ve düşüncelerle hepinize saygılar sunuyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Ayaydın.

Sayın Akçay, buyurun lütfen.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakan, sayın milletvekilleri, Kültür ve Turizm Bakanlığının değerli mensupları, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bizim de Milliyetçi Hareket Partisi olarak Kültür ve Turizm Bakanlığının bütçesinin artırılması için gereken desteği vermeye hazır olduğumuzu ifade etmek istiyorum.

Vaktimiz kısa olduğu için, maalesef, sadece başlıklarla yetinmek istiyorum. Turizmle başlamak istiyorum.

Şimdi, 1980'li, 1990'lı yıllara göre bir değerlendirme yaptığımızda, kültür ve tarih potansiyelimizi turizmimize yeterince yansıtmadığımızı, özellikle son yıllarda bu konuda biraz daha zayıf kaldığımızı düşünüyorum. Bunun nedenlerinden biri de, yine son yıllarda, tarih, kültür ve yöreden çok tesis tanıtımına önem verilmektedir. Tüm otelciler, acenteler, tur operatörleri, yüzlerce sayfayı geçen kataloglarında ürün olarak sadece otelleri tanıtmaktadır. Katıldıkları fuarlarda, çeşitli stantlarla ören yerleri, tarihî eser afişi ve posterini koymak yerine otelleri tanıtmaktadırlar ve sonrada her şey dâhil paketiyle gelen turistin de dışarıya çıkmadığından şikâyet ediyoruz. Ve Türkiye, kıyı turizminin yanı sıra alternatif turizm konusunda da turizm potansiyelini yeterince değerlendirememektedir. Sağlık, termal, kış sporları, dağ, doğa, yayla, kırsal turizm, kongre ve fuar turizmi, yat, golf, kültür turizmi çok büyük, eşsiz imkânlar sunmaktadır ancak bunlardan yeterince yararlanamıyoruz.

Şimdi, TÜİK verilerine göre, 2011 yılının üçüncü döneminde ülkemizden çıkış yapan turist sayısı 14 milyon 991 bin kişi, 2012'nin aynı döneminde 15 milyon 552 bin kişi; artış, yüzde 3,7. 2011 itibarıyla kişi başı harcama 623 dolar, yalnız 2012'de 576 dolara düşüyor. Dolayısıyla, turist sayısında artış olmakla beraber turizm gelirlerimizde bir düşüş gözlüyoruz.

Kültür ve Turizm Bakanlığının turizm ve turist profili nedir? Daha ucuz Türkiye imajı ve gelir düzeyi düşük turist sayısı ve her şey dâhil sistem mi, yoksa bu hak edilen tatil bedeli kadar otel dışında kültür turlarına katılan kentte alışveriş yapan turist midir?

Bir de Sayın Bakan ifade etmişti, yine turizmde de ustalık dönemine gelindiğini, üçüncü evreye geçilmesi gerektiğini ifade etmişti. Ancak, henüz, Sayın Bakanın, Bakanlığın "evreka, evreka" diye bağırıldığını daha henüz duymadık; Sayın Bakanım, ustalık döneminde ülkemizin tanıtım sloganını daha henüz ortaya koyabilmiş değiliz.

2015 yılına iki yıl gibi kısa bir süre kaldı. 1915'in 100'üncü yılında Ermeni diasporası kapsamlı faaliyetlere hazırlanıyor, bu faaliyetleri yürüteceği anlaşılıyor. Acaba siz Hükümet olarak -sadece Kültür Bakanlığını kastetmiyorum, Hükümet olarak- ne gibi çalışma ve hazırlıklar yapıyorsunuz? Acaba ne gibi çalışmalar yapılacaktır?

2012 yılı içinde devlet tiyatroları ve tiyatro sanatçılarımızla ilgili çeşitli tartışma ve spekülasyonlara tanık olmuştuk. Şimdi, devlet tiyatroları, kültür ve sanat hayatımıza çok güzel ve kaliteli oyunlarla hizmet vermeye devam ediyor. Seyirci akın akın tiyatroya geliyor, talep her geçen gün artıyor. Buna ilişkin destekleriniz ve çalışmalarınız devam ediyor mu?

Bir de bizim parti olarak önerimiz vardı. Özerk bütçeli ve hayatını sanatın gelişmesine adanmış isimlerden oluşacak bir sanat yüksek kurulu oluşturmayı düşünür müsünüz?

Uluslararası Kazı, Araştırma ve Arkeometri Sempozyumu'nda yaptığınız konuşmada, arkeolojik kazılara son yıllara çok kaynak aktardığınızı ifade ettiniz.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hangi kaynak Erkan Bey? Kaynak yok.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Olmayan kaynaklardan Mevlüt Bey.

Bu kazılar hangileridir?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – 123 tane. Tek tek sayayım mı?

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Yok Sayın Bakanım, sağ olun.

Türkiye veya Türkiye dışında Türk kültürü ve Türk tarihiyle ilgili hangi arkeolojik çalışmaları finanse ettiniz ve ediyorsunuz?

Onun dışında, tabii, Bakanlık bütçesiyle yakinen ilgili olmakla beraber, Manisa'da bir mesir festival kutlaması var, bu aynı zamanda bir nevrüz kutlamasıdır ve bütün Türkiye'ye, dünyaya nevrüzün nasıl kutlandığını gösteren en güzel

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 84

örneklerden de biridir ve 500 bin lirası Manisa Belediyesi, 500 bin lirası Manisa İl Özel İdaresi tarafından 1 milyonluk bütçeyle yürütülüyordu. Tabii, Kültür ve Turizm Bakanlığının da 2011 ve 2012 yılları için çok mütevazı bir desteği...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Tabii, önce Bakanlığın bütçesinin artırılması ve buna paralel de bu festivale desteğin artırılması gerekmektedir.

Bir de geçen yıl da yine Plan Bütçe Komisyonunda, 22 Kasım 2011 tarihinde, Manisa'da devlet tiyatrosunun açılacağını ifade etmiştiniz. Ancak, bir yıla aşkın sürede henüz açılmadı Değerli Bakanım. Bu konuda bir çalışma ne aşamada, bunu öğrenmek istiyoruz ve Manisalı kesinlikle tiyatroyu istiyor Sayın Bakanım, seyirci de var.

BAŞKAN - Teşekkür ediyoruz.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Son cümlemi ifade ediyorum.

Yine, Manisa'nın Kula ilçesinde Süleyman Şah Türbesi bulunmaktadır, Germiyoğlu beylerinden, aynı zamanda Yıldırım Beyazıt'ın kayınpederi. Bu türbe son derece bakımsız ve metruk ve restorasyon ihtiyacı had safhadır. Dil ve Tarih - Coğrafya Fakültesiyle Kula Belediyesi arasında bir protokol yapılmıştır ancak türbe Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından mı, Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından mı...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Vakıflar Genel Müdürlüğü...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Vakıflar Genel Müdürlüğü...

Çok teşekkür ediyorum.

Sözlerime şimdilik son veriyorum.

Çok teşekkür ediyorum.

BAŞKAN - Evet, teşekkür ediyorum Sayın Akçay.

Sayın Badak, buyurun.

SADIK BADAK (Antalya) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Bakanım, Komisyonumuzun değerli üyeleri, Kültür ve Turizm Bakanlığının değerli bürokratları, sayın basın mensupları; sizleri saygıyla selamlıyorum.

Bakanlık bütçesi üzerinde birkaç hususa temas etmek istedim. Öncelikle, tabii, ifade etmem lazım ki Sayın Bakanımız Anadolu kültürüne son derece önem veren, gerek altyapı gerek üstyapı itibarıyla son derece önem veren bir strateji takip ediyor. Bu, hem kültürel hayatımızı zenginleştiriyor hem de Bakanlığın adına da münasip şekilde turizmi destekleyen bir tarafı var, bunu kabul etmemiz lazım. Bu bakımdan, kültür ve turizmin aynı Bakanlık çatısı altında bulunmasını da çok doğru bir hâle getiriyor. Keza, doğru bir yaklaşımla müze ve ören yerlerinin TURSAB vasıtasıyla işletilmeye başlanması karşımıza son derece modern tablolar çıkarmaya başladı. Doğrusu Müzekart uygulamasını da bir kendi açısından inovasyon olarak gördüğümü ifade etmek istiyorum. Üstelik, son iki yılda, bu yeni argümanlarla da kendi için de yine yenilikler getiriliyor. Bu yıl da ona bir sigorta eklenmiş. Bu, aynı zamanda sigortacılığa, sigorta kültürüne de bir destek olarak değerlendirilebilir. Bu bakımdan -dünyada örneği var mı bu Müzekart uygulamasının bilmiyorum ama- fevkalade iyi bir buluş; bulanları, uygulayanları kutluyorum.

Türkiye'de turizm fuarları yapılıyor. Yurt dışında da tanıtım için, bu yıl, baktım, 134 turizm fuarına katılıyor. Tabii ki bu, bizim özellikle hedef olan pazarlarımızda ekonomik krize rağmen turizm gelirlerimizin son iki üç yılda düşmemesi, kendi seviyesini koruyabilmesi, gerek sayı gerek rakam itibarıyla yurtdışındaki pazarlarda krizin iyi yönetildiğini gösteriyor. Bu bakımdan Bakanımızı ve ilgili arkadaşları kutlamamız lazım.

Ülkemizin içinde de turizm fuarlara yapılıyor, bu hem iç turizme hem dış turizme hitap ediyor. Bunlardan İzmir var. Ne kadar faydalı, bunları tabii bir gözden geçirmek gerektiği kanaatindeyim ama Van fuarının son derece isabetli olduğunu düşünüyorum. Hitap ettiği alan itibarıyla, Basra'dan Hindistan'a kadar, Kafkaslara kadar hitap eden bir konsepti olacaktır. Ancak, ülkemizdeki fuarların konseptlerinin de, gerek İstanbul'daki gerek diğer fuarlarındaki konseptlerinin de değiştirilmesi ve gözden geçirilmesinde fayda olacağını düşünüyorum. Nitekim, ITB Berlin de 2013'te yeni bir tarza geçiyor. Bugüne kadara misafir ülke uygulaması yapıyordu, bundan sonra tema uygulaması yapacak. 2013'teki teması da kültür ve alternatif turizm.

Bu, dünyadaki turizm trendlerinin değiştiğini gösteriyor. Bizim de içerideki turizm fuarlarımıza bir yenilik getirmemiz lazım diye düşünüyorum. Bunlar bizim hayal bile edemeyeceğimiz rakamlardı. Yani, dünyada en çok turist çeken altıncı ülke olmak, İstanbul'un –yanlış hatırlıyorsam- yedinci kongre şehri, en çok kongre yapılan yedinci şehir olması, bunlar hiç hayal bile edilemeyecek şeylerdi. Keza, Antalya'nın Londra ve Paris'ten sonra en çok ziyaretçi gelen üçüncü şehir olması çok övünülecek şeyler. Ben Bakanlığımızı bu bakımdan kutluyorum.

Son olarak, biz mas turizm yapan bir ülkeyiz ve buna mecburuz, buna devam etmek zorundayız. Her türlü destekleri, kültür turizminin, Anadolu turizminin, tabii, geliştirilme çabalarına rağmen asıl gelirimizi Akdeniz turizminden ve Ege turizminden kazanıyoruz. Burada da mutlaka tur operatörlerine bir güç vermemiz gerektiği kanaatindeyim. Tur operatörlerinin mevzuatlarını güçlendirmek suretiyle, belki yeni bir metotla, yani Avrupa'daki Amerika'daki tur operatörlerinin yanında bizim bu operatörleri destekleyebilecek yeni birtakım argümanlar da bulmak suretiyle sürdürülebilir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 85

rekabetlerini artırabilmemiz gerektiği kanaatindeyim. Yani, bütün olarak baktığımızda, dünyadaki, Akdeniz çanağındaki bütün bu problemlere rağmen, hedef pazarlardaki kırılmalara rağmen seviyeyi koruyabilmek bence başarıdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

SADIK BADAĞ (Antalya) – Bu itibarla ben, Bakanlığın son derece başarılı çalışmalar yaptığını düşünüyorum.

2013 yılı bütçesinin hayırlı, uğurlu olmasını temenni ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum.

Sayın Nazlıaka, buyurun.

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Sadece beş dakika mıydı?

BAŞKAN - Evet efendim.

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Peki.

Sayın Başkan, Sayın Bakan, değerli Komisyon üyeleri, değerli bürokratlarımız ve sevgili basın emektarları; öncelikle hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Hızlı olabilmek adına hemen okuyayım o hâlde.

Şimdi, Sayın Bakana birçok ayrı konuda dile getirmek istediğim soru var aslında ama önce müsaade ederseniz operadan başlayayım. Sayın Bakan, maalesef, bildiğiniz gibi Ankara’da bir tane bile opera icrası için inşa edilmiş bir salon bulunmamakta ve şu an opera binası olarak kullanılmakta olan bina, aslında sergi salonu olarak inşa edilmiş durumda. Üstelik de Ankara halkının operaya ilgisi yüksek, biletler satışa çıkar çıkmaz tükeniyor, bu yönde ciddi bir talep var. Ancak, maalesef, bu talebi karşılayabilecek, seyirci kitlesini içinde barındırabilecek bir opera salonumuz yok. Onun için, Ankara’daki opera severler için ne yapmayı planlıyorsunuz, onu öğrenmek istiyorum.

Şimdi, Ankara’dan bahsettik ama İstanbul’da durum daha da vahim maalesef. Orada da AKM kapatıldığı için Süreyya Sineması opera salonu olarak kullanılıyor. Ancak, mimari yapısı buna elverişli olmadığı için, hakikaten çok can yakıcı tablolara karşı karşıya kalıyoruz. Örneğin, koro, eserleri kulisten okuyor. Bu, tabii, hakikaten utanç verici bir şey, koronun kuliste olmak durumunda olması. Bu durum tüm sanatçıları ve sanatseverlerin yüreğini sızlatıyor. Bildiğiniz gibi, opera ihtişamlı bir sanattır, görkemli bir sanattır ve opera binaları aslında dünyada da o şehrin simgeleridir. Bugün, “Avusturalya Sidney” denildiğinde hemen aklımıza oradaki opera binası gelir. Onun için, sizin, opera binaları, tabii, Bakanlığınızın sorumluluğunda olan turizm açısından da bir cazibe merkezine dönüşeceği için bu konuda nasıl bir düşünceniz var? Yani, iktidarınızda böyle opera binaları yapmak gibi planlarınız, projelerinizi var mı, eğer onu paylaşabilirseniz çok memnun olurum.

Bir başka dile getirmek istediğim konu, yedinci sanatla ilgili, sinemayla ilgili. Emek, Atlas ve Beyoğlu sinemalarının kapatılması girişimi Beyoğlu’nda uygulamaya çalışılan kentsel dönüşüm planınızdan bağımsız bir girişim değil. Emek’i, Atlas’ı ve Beyoğlu Sinemasını kapatmak demek, Türkiye’nin sinema belleğini silmeniz demek, bağımsız sinemanın yaşam alanı bulamaması demek, festivallerin soluğunun kesilmesi demek, sanatı yok saymak demek. Sayın Bakan, sinemanın sembollerini yok etmiş olacağız bağımsız sinemayı yaşatamazsak ve sinemayla derdi olanlar, sanatla, sinemayla, “Yeşilçam”la derdi olanlar, aslında, sinemanın benliğini silenler, tabii, tarihe de çok olumsuz olarak geçecek. Ben, sizin sol duyurunuzu biraz kaybettiğinizi biliyoruz ama sağduyurunuzu kaybetmediğinizden eminim. Onun için, bu konuda sağduyulu davranmanızı umut ediyorum ve gereğini yapacağınızdan hiç şüphem yok ama bunun teyidini bir de sizden alabilirsek çok mutlu oluruz.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sinema alanında yaşanan gelişmelerden hiç haberiniz var mı?

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Konuşuruz, konuşuruz.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Türkiye’de film sektöründeki gelişmelerden haberiniz var mı?

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Konuşalım. Ben süre baskısı altındayım, onun için...

SADIK BADAĞ (Antalya) – Önemli olan sağduyuyu kaybetmemek...

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Şimdi, bir diğeri de dizi sektörüyle ilgili. Türkiye’de dizi sektörünün durmaksızın büyüyen hâli ve televizyon-sinema ilişkilerinin düzenlenmemiş olması, tabii, Türkiye’de sinema sektörü açısından da büyük zarara yol açmakta. Bu konuda ne tür düzenlemeler yapmayı planlıyorsunuz?

Bir başka sorum: Televizyon filmleri ve dizi filmlerinde yüzlerce eser sahibi ve komşu hak sahibinin Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu’ndan doğan hakları mevcuttur. Bakanlık, televizyon dizi ve filmleri için kayıt tescil uygulaması yapmayarak esasen yasal bir görevi de aksatmaktadır. Bu konuda herhangi bir girişiminiz olacak mı?

Yine, sanat alanında başarılı olan öğrencilerin gelişimine katkıda bulunmak amacıyla yürürlüğe konmuş olan 15 Şubat 1956 tarihli ve 6660 sayılı Güzel Sanatlarda Fevkalade İstidat Gösteren Çocukların Devlet Tarafından Yetiştirilmesi Hakkındaki Kanun, AKP iktidarı döneminde -eğer son dönemde bir gelişme olmadıysa, bildiğim kadarıyla- kimsenin yararlanmadığı bir noktadadır, herhangi bir kişi faydalanmamıştır. Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz? Acaba sizin iktidarınız döneminde sanata olan ilginin azalmasıyla ilişkilendiriyor musunuz?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 86

BAŞKAN - Teşekkür ediyorum Sayın Nazlıaka.

AYLIN NAZLIKA (Ankara) – Daha sorularım vardı ama sürem dolduğu için...

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, saygılar sunuyorum.

Sağ olun.

BAŞKAN – Sayın Çam, buyurun lütfen.

MUSA ÇAM (İzmir) - Sayın Başkan, Plan ve Bütçe Komisyonunun saygıdeğer üyeleri, Sayın Bakan, kamu kurum ve kuruluşlarının değerli temsilcileri, basınımızın çok değerli emekçileri; hepinizi saygıyla selamlıyorum. Kültür ve Turizm Bakanlığının 2013 yılı bütçesini görüşmekteyiz, öncelikle bütçenin hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, elbette, uygulamalarını ve projelerini anlattığınız hizmetleriniz ülke turizmimize ve ulusal kültürümüze büyük katkılar sağlayacaktır. Ülkemizi ziyaret eden turist sayısının ve buna bağlı olarak turizm gelirlerimizin artması hepimizin ortak arzusudur. Bunun için, gerekli altyapı çalışmaları ve proje uygulamalarının süratle hayata geçirilmesinde büyük fayda vardır.

Ülkemizdeki yatak kapasitesinin artırılması ve bu kapasite artırımıyla doğru orantılı olarak hizmet verecek personelin eğitimi ve istihdamı turizmimize büyük katkı sağlayacaktır.

Ayrıca, ülkemizdeki turizm faaliyetlerini salt deniz turizminden kurtarıp ülkemizin tamamına yaymak ve bunun yanında kıyı turizmini kültür ve tarih turizmine de bağlatmak en öncelikli hedefiniz olmalıdır. Bu şekilde, ülkemizi ziyaret eden turistlerin ülkemize bir kez daha gelebilmelerine yönelik istekleri katlanmış olacaktır.

Kültür hizmetlerinizde de müzelerimizin sayısını artırılma çabalarınız, devlet tiyatrolarında yeni açılan sahne sayısı, opera ve balede yapılan program uygulamaları, elbette, kültürümüzün gelecek nesillere aktarımı ve evrensel kültür ile ilişkisi bakımından desteklediğimiz hizmetlerdir. Ancak zannediyorum ki Hükûmette görev yapan bakanlardan en fazla zor durumda kalanı Sayın Kültür ve Turizm Bakanıdır. Başbakanının sanat eserlerine “ucube” dediği bir ülkede, Kültür Bakanı olmak bir yana, o makamda kalabilmenin de önemli meziyetler gerektirdiğine şüphe yoktur.

Bilindiği gibi Türkiye'mizin en büyük zenginliklerinden biri kültürü. Bu toprakların geleneği ve göreneğiyle yoğrulmuş, bu toprakların hüznü, kahkahası, gözyaşıyla büyümüş, kardeşliğiyle beslenmiş, vefasıyla boy vermiş bir kültür ağı ve hazinesi var. Bu hazinenin gittikçe tahribata uğradığını her geçen yıl daha açık bir şekilde görüyoruz. Özellikle Sayın Bakanın hem bu ülkenin kültürel değerlerini korumadaki yetersizliği hem de Sayın Başbakanın işaret ettiği kimi konularda hiç düşünmeksizin kendi sanatçısını kolayca ezebilen tavrı gidişatın hiç de iyi olmadığını en önemli göstergelerindendir.

Sayın Bakan her geçen yıl daha da kötü bir performans sergilemekte ve maalesef, bu ülkenin en değerli kesimlerinden olan sanatçıların AKP'nin baskısı altında kalmasına aracılık etmektedir. Liberallerin sözde özgürlükçü söylemiyle topladığı söylemsel üstünlüğün artık içi boş bir özgürlük söylemi olduğu daha da açık bir şekilde görülüyor zannediyorum. Soldan devşirilen kimi siyasetçilerin de huzuru her geçen gün biraz daha kaçmaktadır. En azından ben böyle umuyorum.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; böylesine derin ve büyük bir birikimin sahibi olan bu coğrafyanın bu anlamda iyi yönetilmediğini görüyoruz. Başta da belirttiğimiz gibi Sayın Bakan kötü bir performans çizmektedir ve eğer kendisine biraz dışarıdan bakılma durumunda olsaydı istifasını isteyecek ilk kişinin de yine kendisi olacağını görecektik.

Biliyorsunuz, Sayın Bakanın kötü geçen sınavlarına bu yıl en önemli örneklerden biri, tiyatro sanatçılarının Başbakan tarafından hedef alınmasıyla yaşanmıştır. Başbakanın "Devletin tiyatrosu olmaz, özelleştiriyorum." fetvası ile birlikte Bakanlık devlet tiyatrolarının özelleştirilmesi yönünde çalışmalara başlamıştır. Bu ülkede devletin imamı vardı ama devletin tiyatrocusu olmayacaktı.

Sosyal devlet anlayışını makarna dağıtımına indirgeyen, önce aç bırakan sonra doyuran AKP'nin tiyatro sanatına ne zaman saldıracağını açıkçası merak ediyordum. Oysa bizler biliyorduk ki devlet kamu yararına kurumları oluşturmakla yükümlüydü. Sosyal devlet anlayışı gereği, eğitim, sağlık, kültür ve sanat hizmetleri kâr amacı güdülmeden halkın hizmetine sunulmalıydı. Bu nedenle, devlet kurumları olan tiyatro, opera ve baleye, halkın oylarıyla işbaşına gelen her hükûmet aynı gözle bakmak zorundaydı. Tüm gelişmiş ülkelerde ödenekli sanat kurumlarını kuran devlet, onları desteklemekte ve yaygınlaşmasını sağlamaktaydı.

Ancak her alanda olduğu gibi bu alanda da Hükûmet önce itibarsızlaştırma eylemine gitti ve daha sonra da kendi hegemonyasının karşısında hâlâ ayakta durduğunu gördüğü bu alanı, kurumları ve çalışanları potansiyel suçlu ilan ederek onları toplum önünde hedef gösterdi. Ne yazık ki bir zamanlar bazı gazetelerin yaptığı hedef göstermeler, artık Hükûmetin en üst düzeyinde, Sayın Başbakan tarafından yapılmaya başlanmıştı. Kültür ve sanatla uğraşanları elitistlikle, jakobenlikle etiketleyip, onları yarım porsiyon aydın olarak niteleyip küçümseyen anlayışın aslında bu ülkenin en kalburüstü tabakasını oluşturduğunu gördükçe ne denli trajikomik bir durumun içerisinde olduğumuzu da anlıyoruz. Yalnızca Başbakanın kendi yaşantısına ve servetine bakıldığında dahi kimin elit ve jakoben olduğunu açıkça görmek mümkündür.

BAŞKAN – Sayın Çam, bu ifadeler hoş ifadeler değil, yani...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 87

MUSA ÇAM (İzmir) - Jakobenizmin tarifi bugün Sayın Başbakan için birebir uymaktadır çünkü tıpkı bu olayda olduğu gibi, tepeden inme emirlerle toplum mühendisliğine soyunmuşlardır.

"Gelişmiş ülkelerin hemen hepsinde devlet eliyle tiyatroculuk olmaz." diye yola çıkanlar...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSA ÇAM (İzmir) - ...Almanya, Fransa, İngiltere gibi birçok Avrupa ülkesinde devletin bütçesinden tiyatroya büyük paylar ayrıldığını...

BAŞKAN – Evet, lütfen tamamlayınız Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – On dakikam dolmadı.

...belli ki görmezden gelmektedir. Üstelik bu gelişmiş ülkelerdeki tiyatroların özerk yapıları hükümetlerin repertuvarlara müdahalesini de engellemektedir. Böylesine kritik bir konuda Sayın Bakanın söylediklerine baktığımızda, aslında cenazedeki bandoya bile müdahale etmeyi geleneklerine uygun gören Sayın Bakanın, işine gelmediğinde nasıl da asıl sorumluluk alanından hızla uzaklaştığını da göstermektedir.

Bakınız Sayın Bakan bu konuda diyor ki: "Sanata müdahaleden yana değilim. Sanatçıların da toplumsal bazı değerleri dikkate alması gerekir." Aslında müdahale işte tam da bu sözlerle başladı. Devam ediyor Sayın Bakan ama bundan sonra ne söylediğini ben açıkçası anlayamadım. Yani koskoca bir Türkiye Cumhuriyeti Kültür Bakanının bir konuda nasıl lafı dolaştırabileceğinin en güzel örneğini herhâlde bu demeçte görmek mümkün: "Şehir tiyatroları doğrudan doğruya bize bağlı değil, büyükşehir belediyesine bağlı. Bu yeni düzenleme diyalog anlayışına yönelik, yani belediye yöneticileriyle sanatçıların aynı kurumda bulunması bir tarafın diğerine tahakkümü değil, bir diyalog anlayışı içinde sorunları çözmeye yöneliktir diye düşünüyorum." Kısacası, Sayın Bakan krize ilişkin hiçbir şey söylemiyor, söyleyemiyor, tıpkı diğer meselelerde olduğu gibi.

Hükümet şimdi genel bir kanıyı yerleştirmeye çalışıyor: Tiyatrolar kâr etmiyor.

Zaten kâr mantığı güttükleri için hızla zenginleşen elit bir tabaka tarafından yönetilmeye başlandık. Ancak ben size bu kâr-zarar işlerine girmemenizi öneririm. Eğer kâr etmeyen kurumların hepsini satacak olursanız, birisi de çıkar size Diyanet İşleri Başkanlığının ne kadar kâr ettiğini sorabilir.

Aslında, açıkça görülmektedir ki Kültür Bakanlığı artık gittikçe muhafazakârlaşan ve gericileşen bir zihniyetin yürütücüsü konumuna evrilmiştir. Ben Sayın Bakanın da hızla muhafazakârlaşan ve muhafazakârlaşmayla kalmayıp gericileşen bu siyasi ortamda artık kendini suya saldığını düşünüyorum. Geçen aylar içerisinde bir şehit cenazesinde verdiği demeçle de zaten Sayın Bakanın da devlet işlerini Allah'a havale ettiğini gördük. Ne demişti Sayın Bakan? "Şehitlerimiz ölmüyorlar. Onlar bir davanın, bir mukaddesatın arkasında oldukları için ölmüyorlar. Bayrakları bayrak yapan üstündeki kandır, toprak eğer uğrunda ölen varsa vatandır."

Üzgünüm ama o çocuklar ölüyor Sayın Bakan. Sizin Hükûmetinizin yanlış, ayrıştırıcı...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

MUSA ÇAM (İzmir) - ...ve yaralayıcı politikaları nedeniyle ölüyorlar. Bence asıl alanınız olan, olması gereken kültür alanına dönseniz ve o alanda söylemler üretilip sanatı ve sanatçınızı destekleseniz ülke için daha hayırlı olacaktır.

Sayın Bakan, değerli milletvekilleri; tiyatro krizi bize yalnızca spesifik bir sorunu değil, bir zihniyeti göstermesi açısından oldukça anlamlıdır. Yapılması gerekenler basittir ve kültür ve sanat alanının özgürleştirilmesinin, yalnızca bu coğrafyada yaşayan kültürlerin sürekliliğinin sağlanması açısından değil, aynı zamanda kalkınma projelerinin de işlerliğinin sağlanması bakımından önemi büyüktür.

Doğal ve tarihi SİT alanlarının korunması konusunda gösterilmesi gereken hassasiyetten, kültür miraslarımızın arsa spekülâtorleri ve yağmacıların elinden kaybolmasını engelleyecek önlemlere kadar yapılması gereken daha çok işler bulunmaktadır.

Amatör ve ödenekli tiyatrolar feryat ediyor.

Uygar bir ülkede devletin sanata desteği, insana yatırımdır, vazgeçilemez. Bilim ve sanat özgürdür. Çağdaş ve uygar devlet, sanatın özgür üretilmesini sağlar ama sanatın nasıl olması gerektiğine karışamaz. Sanatın içeriği ve biçimi siyasal iktidarların günlük politikalarının konusu değildir, olamaz. Devletin, hükûmetin ya da yerel yönetimlerin sanat kurum ve kuruluşları için sanat politikası oluşturmaları düşünülemez. Erk, ancak siyasal iktidarların değişiminden etkilenmeyecek kalıcı yönetim politikası ile sanata özgür ortam yaratmakla yükümlüdür.

Sanat ve kültür alanlarına destek, yandaş beslemeye yarayan bir yemliğe veyahut da ihale ve rant sürecine dönüştürülmemelidir. Sanat, kurum ve kuruluşlarının belirleyeceği objektif kriterlerle destek oranları oluşturulmalıdır.

Bakanlıklarda ve yerel yönetimlerde ilgili kuruluş olarak korunacak ve yeni kurulacak tüm sanat kurumlarının özerklik prensibi Anayasa'da açık biçimde güvence altına alınmalı, uygulanmalıdır.

BAŞKAN – Sayın Çam, tamamlar mısınız.

MUSA ÇAM (İzmir) – Bitiriyorum Sayın Başkan.

Tiyatroyu tiyatrocular yönetir. Her bir tiyatro kendini yönetir. "Davul sanatçının boynunda, tokmak siyasetçinin elinde." durumu, tiyatro için ölümcüldür.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 88

Özel, amatör ve ödenekli tiyatrolardaki "Edebi Kurul" ve "Repertuar Kurulu" gibi oluşumlar tiyatroların sansür, baskı ve servis bataklığıdır. Bir zorunluluk olmaktan çıkmalıdır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Çam, lütfen tamamlayınız.

MUSA ÇAM (İzmir) – Bitiriyorum.

Her bir tiyatronun ihtiyaç duyması hâlinde bu tür komisyonlara başvurmasının önünde zaten hiçbir engel yoktur.

Bitiriyorum Sayın Başkan.

Bu anlamda sanat ve kültür alanında insanları bünyelerinde toplayan vakıfların ve meslek örgütlerinin daha fazla güçlendirilmesi ve desteklenmesi gerekmektedir. Sivil toplum örgütlerinin özendirilmesi ve güçlendirilmesi için bu konudaki kamu politikalarının da gözden geçirilmesi şarttır.

Son olarak belirtmek gerekiyor ki, kamu fonları çok yetersizdir ve bu fonlar yıllar içinde azalma eğilimi göstermektedir. Merkezî hükümet dışında yerel yönetimlerin kültür ve sanat faaliyetlerine katkıları ihmal edilebilir düzeydedir.

Bu nedenlerden, Sayın Bakanın sanatı ve sanatçıyı koruyan ve kültürel miraslarımızı belirli bir siyasal, dinsel ve kültürel görüşün ellerine terk etmeyecek olan duruşu bir an önce göstermesi gerektiğini tekrar vurgulamak istiyor ve bütçenin hayırlı olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Sayın Yüksel...

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Sayın Bakanım, Turizm ve Kültür Bakanlığımızın çok değerli bürokratları, çok değerli Komisyon üyesi milletvekili arkadaşlarımız ve misafir milletvekili arkadaşlarımız ve değerli basın mensupları; hafta sonu bir toplantıda iletişim uzmanı dostumla beraberdik. Bir radyo programında, çok kısa süre içerisinde, iki saatlik programı yarım saate sığdırmak zorundaymış ve çok hızlı konuşuyor. Bir bayan dinleyicisi telefonla bağlanıyor ve diyor ki: "Çok güzel şeyler söylüyorsunuz ama çok hızlı konuşuyorsunuz, Allah aşkına biraz yavaş." Uzman da diyor ki: "Hanımefendi, ayağım frende.", "O zaman, el frenini de çekin." diyor.

Şimdi, biz beş dakikada, iki dakikada el frenini de çekip nasıl konuşacağız bilmiyorum ama çünkü dostlarımız oldukça yoğun şeyler söylediler.

Tabii, muhalefetteki değerli arkadaşlarımızın eleştirilerine saygı duyuyoruz ama çoğu şeyine de katılmıyoruz çünkü gerçekten, Kültür ve Turizm Bakanlığının, kültürün ve turizmin, Devlet Tiyatrolarının nereden nereye geldiğini kronolojik olarak göstermeye kalkarsak onlar da şaşırırlar. Keşke bu rakamlara baksalardı.

Sayın Bakanım, çok istihdam ediyorum, devlet, tiyatro ve tiyatro sanatçılarıyla ilgili ortada dönen bu fluluğu lütfen kaldırın çünkü bununla ilgili çalışmalarınızı biliyorum ve bu çalışmaların onların hayallerinde dahi olmayacak bir çalışma olduğunu çok iyi biliyorum ve tiyatrocularımızı, sanatçılarımızı hangi konuda özgürleştiklerini anlatan, hazırlayan, onları yarınlara hazırlayan çok güzel bir çalışma olduğunu biliyorum. İnşallah, bu konuya değinirsiniz.

Bir de turizm bölgeleri için yapılan yatırımların teşviklenmesi konusunda da tahmin ederim, turizmin gelişmesi noktasında önemli katkılar olacaktır çünkü turizm bölgeleri zamanında ilan edilmiş, bu bölgelerle ilgili bilhassa yatırımların desteklenmesi ve 5'inci bölge'ye yatırım desteğinin verilmiş olmasının, teşvikinin verilmiş olmasının turizme iyi ivme kazandıracağını tahmin ediyorum.

Sayın Bakanım, bir de her sene sizlerle burada konuşuruz, bu, okullarımıza drama derslerinin konması. İlk defa, Millî Eğitim Bakanlığı 4+4+4'te bu defa seçmeli 21 dersten bir tanesini drama dersi olarak aldı ve çok mutluyum. Artık okullarda, ilköğretim ve ortaöğretimde drama dersleri var, öğrenciler bunları isteyebilecekler ve bunların eğitimini de verecek sanatçı arkadaşlarımız da orada kendilerine yeni bir iş alanı bulacaklar.

Bütçeye bakıyoruz, bütün arkadaşlarımızın da söylediği gibi, bizler de bu bütçeyle ne yapılır? Elinizde sihirli değnek mi var, bilmiyoruz. Ekibinizle beraber çok güzel şeyler başarıyorsunuz. Başta size ve ekibinize ben yürekten teşekkür ediyorum.

2 milyara yakın sizin, Devlet Tiyatrolarının 6 milyon, Devlet Opera'nın 7 milyon, Yazma Eserler'in 11 milyon; bunlarla bu devasa işlerin nasıl yapıldığına ben de şaşıyorum.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yatırım.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Biliyorum yatırım olduğunu. Yatırımla ilgili.

Bunların nasıl başarıldığına ben de şaşıyorum ama tamamen bir amatör ruhla, bir millî sevdıyla bu işlerin yapıldığını tahmin ediyorum.

"İlk"ler, "en"ler konusunda da yine herkesin küçümsediği ama bizim için çok önemli olan ve ülkemizin düne kadar turizm konusunda emeklediğimiz yerden şu anda 2023 hedefi olan ilk 5'e girmede, ilk 6'ya bugün girmiş olmamız, İngiltere'yi falan geçmiş olmamız, aslında ciddi bir gelişmedir. İnşallah, daha kısa sürede daha yeni yerlere de geliriz, ülkenin menfaati açısından söylüyorum.

Burada, yine, baktığım bütçelerde, ilk defa, Bakanlık merkez kurumlarının bütçesine göre sanat kurumlarının bütçesi 2 kat artmış ama bu buruk bir sevinç çünkü ne onlar için artış yeterli ne sizin merkez bütçelerinizin artışı yeterli.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 89

Aslında daha çok olsaydı da bu artışa hep beraber sevinseydik ama yine de değişik bir durum, ilk defa böyle bir şey olmuş.

Yine, ilk defa, eski eserlerin korunmasıyla ilgili, siz de ona değindiniz, benim de çok önem verdiğim bir konu, restorasyon, tarihî eserlerin korunması, bunun içerisinde çok geniş bir perspektiften bakmak lazım bu konuya ve burada İstanbul'dan sonra ilk defa 9 adet restorasyon, konservasyon ve laboratuvar kurulmuş. Bu da çok önemli bir gelişme.

Yine, 2 tane, biri Ege'de biri Ankara'da olmak üzere çok önemli uygarlık müzelerinin kurulacak olmuş olması, böyle bir planlamanın yapılmış olması çok önemli diye görüyorum.

Sinemaya gelince de artık çok konuşacağım şey var ama sinemaya mutlaka girmek istedim. Burada, en basitinden, 2013 yılı içerisinde 5 milyon TL ayrılmış bunun yatırımıyla ilgili. Ulusal film, arşiv ve müze kurulması; tamamen millî ve kültürel belleğimizin, hafızamızın oluşması ve bunun devamını sağlamak açısından çok önemsiyorum ben bunu.

Ayrıca, Müzekart konusundan arkadaşlarımız da bahsetti ve bunun sigortalı olmuş olması ilk defa yapılıyor.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Tamamlayabilir misiniz lütfen.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – İlk defa yapılıyor olması bizim için çok önemli.

Yurt dışına kaçırılan eserlerin gelmesi, getirilmesi sıradan bir olay değil Sayın Bakanım ve yıllarca ıskalanmış acı bir gerçeğimiz. Bunu, siz ve ekibiniz büyük bir gayretle başarıyorsunuz ve her gelen eserle biz bir taraftan buruk bir sevinç duyuyor, bir taraftan da üzülüyoruz zamanında bu eserlere nasıl sahip çıkamadık diye.

Bunun dışında, yurt içinde olduğu gibi yurt dışında da bakanlarımıza bazen üniversitelerin verdiği fahri akademik unvanları var ama tahmin ederim, siz yurt dışında da bir fahri akademik unvan almışsınız. Bu da olayın neresinde olduğunuzun, hem Bakanlık olarak hem de şahsi olarak neresinde olduğunuzun en güzel göstergesidir diye düşünüyorum ben.

Burada, yapım öncesi aşamaların desteklenmesi amacıyla doğrudan ve geri ödemesiz proje desteği sinemada, daha sonra tüm yapım aşamalarının desteklenmesi amacıyla doğrudan veya dolaylı geri ödemesiz yapım desteği, yine sinema filmlerinin izleyiciye ulaşabilmesi amacıyla tanıtım, dağıtım ve gösterim aşamalarının desteklenmesine yönelik doğrudan veya dolaylı geri ödemesiz ve geri ödemesiz yapım sonrası desteği; bununla ilgili Sinema Destekleme Kurulu 17-18 Nisan ve 16-17 Ekim tarihlerinde Ankara'da toplanarak tam 42 uzun metrajlı film için 11 milyon TL ayırmış. İnşallah, bu rakamlar giderek daha da artar diye de düşünüyorum ben.

Bunun dışında, tiyatromuz ve operaya değinmeden geçemeyeceğim. Yine Devlet Tiyatrolarımız, şu anda geldiği noktaya baktığımız zaman, evet, Devlet Tiyatroları seyirci sayısı 1 milyondan yüzde 75'lik artışla...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Lütfen tamamlar mısınız.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – 2011-2012 sezonunda 1 milyon 777 bin, neredeyse 2 milyona ulaşmış.

Yine Devlet Tiyatroları koltuk sayısı olarak da 2013 yılına kadar 8 bin 300'müş koltuk sayısı, yüzde 141'lik artışla 20 bine ulaşmış.

Yine 2013 yılında açılacak olan sahnelerle şu andaki sahne sayısı, daha önceki 23 olan sahne sayısı, Devlet Tiyatrolarında 60'a ulaşmak üzere.

Ulusal ve uluslararası festivallerin toplam sayısı 4 iken, şu anda yeni yılda düzenlenen festivallerin sayısıyla birlikte 7'ye çıkmıştır.

Özel tiyatrolara verilen destekler 850 bin TL'den, 2011 yılında yüzde 311'lik artışla 3,5 milyon TL'ye, şu ana kadar, 2012 yılı içinde Ocak-Ekim döneminde 4 milyon TL verilmiştir. Desteklenen özel tiyatro sayısı da 59 iken, 2011 yılında yüzde 174'lük artışla 162 olmuştur, 2012 yılı Ocak-Ekim döneminde bu rakam 178'e yükselmiştir.

Yine, burada yurt içi, yurt dışı Devlet Tiyatrolarımız 450 yerde 855 temsil uygulamış ve yurt dışında 14 ülkede 355 turnede 41 temsil yapmıştır.

Bunlardan çok daha önemlisi, yine Devlet Tiyatrolarının sosyal sorumluluk projeleri kapsamında... 23 Ekim 2011 tarihinde Van'da depremin olduğu gün Devlet Tiyatroları Genel Müdürü Van'da halkın arasında, öğrencilerin yanındaydı. Öğrencilerinden bir tanesini ben dinledim, o dumanın, o sisin arasında hocasını gördüğü anda şaşırıyor "Hocam" diyor yani Devlet Tiyatroları böyle çalışıyor. Ayrıca, yine Devlet Tiyatroları çadır tiyatrosu açarak yine orada deprem boyunca vatandaşımıza destek vermiştir. Yine Van Valiliği ve Van Devlet Tiyatrosu Müdürlüğü iş birliğiyle Devlet Tiyatroları Tır Projesi yapmıştır.

Ayrıca, ülkemize gelen Suriyeli mültecilere Hatay ve İskenderun'da moral ve motivasyonlarını sağlamak amacıyla Diyarbakır Devlet Tiyatrosunun biri çocuk oyunu olmak üzere, iki farklı oyunu ve temsili gerçekleştirmiştir. Daha bunlar artarak gidiyor.

Opera ve baleye de oldukça önemli ivmeler kazandırılmıştır.

Ben, bunları söylerken, bir de müzecilik konusunda devrim niteliğinde önemli gelişmeler vardır. En sonunda, Denizli'de, Laodikya'da, sizin de bulunduğunuz ortamda, bir iş adamımızla iki tane, biri Hierapolis'te -Pamukkale'de- olmak üzere, bir de Denizli merkezde arkeoloji müzesi yapma konusunda protokol imzalanmıştır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 90

Onun dışında, Denizli olarak... Her yıl UNESCO'ya asil ve geçici olarak eserler teklif ediliyor, benim Laodikya konusunda Sayın Bakanım, sizden istirhamım var, geçici liste, hiç olmazsa, Dünya Miras Listesinde Laodikya'nın teklif edilmesini rica ediyorum.

BAŞKAN – Evet, Sayın Yüksel...

MEHMET YÜKSEL (Denizli) - Ayrıca, Bozdağ Kayak Merkezi var Denizli'de. Bu, hemen hemen Uludağ'la aynı özelliklere sahip, yılda altmış gün kayak yapma imkânına sahip ve 2.475 metre yükseklikte. Buranın da Denizli Bozdağ Kültür ve Turizm Koruma ve Geliştirme Bölgesi ilanının hızlandırılması hususunda desteklerinizi bekliyorum.

Bütçenin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Pamukkale'yle ilgili bir şey söylemediniz.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – Söyledim, Hierapolis diye bahsettim.

BAŞKAN – Sayın Kurt, buyurunuz.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, sayın bürokratlar, sevgili arkadaşlar; iyi akşamlar diliyorum.

Ben de bir iki teşekkür edecektim ama arkadaşlar zaten o teşekkürleri yaptı. Özellikle bu çalınan tablo ve tarihî eserlerin geri kazandırılmasıyla ilgili yapılan çalışmaları teşekkürle anıyoruz. Bunların devamını da diliyoruz tabii.

Sayın Bakanım, Eskişehir'le ilgili çok büyük yatırım beklentimiz yok ama Eskişehir'e katkı sunmak, katkı yapmak durumunda olduğunuzun da bilincinde olduğunuzu biliyorum. O nedenle, biz de özellikle Frigya Vadisi'yle ilgili ve oradaki o vadinin merkezi olan Yazılı Kaya'yla ilgili çalışmaların hızlandırılmasını bekliyoruz çünkü bu, hem dünyanın hem Türkiye'nin çok iyi tanıdığı ama ciddi anlamda da riskli bir yapı. Bunun bir an önce düzeltilmesi ve giderilmesinin yararlı olacağını düşünüyoruz.

Sayın Bakanım, bizim Eskişehir'le ilgili çok ciddi bir beklentimiz de Kızılınler Termal Turizm Merkezi. Bununla ilgili, bir yıl kadar önce sizinle -Belediye Başkanımızla- bir görüşme yapmıştık ancak bazı bürokratik eksiklikler vardı. Şimdi, tamamı tamamlandı. Tepebaşı Belediyesi yapması gereken bu işlerin tamamını yaptı ve liste hâlinde de bana göndermiş, aşağı yukarı bu bitmiş, sizin onayınıza kaldı. Eğer bu onaylanırsa, bölge ciddi anlamda Avrupa'dan, Orta ve Kuzey Avrupa'dan hem yatırımcı hem de turist çekebilecek pozisyonda. O nedenle, ben onunla ilgili dosyayı danışmanınıza sunmuştum, desteğinizi bekliyoruz.

Ayrıca, 2013 Türk Dünyası Kültür Başkenti olması nedeniyle Eskişehir'e kalıcı bir eser bırakmanızda yarar olduğunu düşünüyorum çünkü bu, İstanbul Kültür Başkenti 2010 gibi olursa hiçbir somut kazanım elde etme şansımız olmaz.

Bizim Eskişehir'de Büyükşehir Belediyemizin organize ettiği 6-7 tane sahnemiz var. Bu sahnelerde Türkiye'deki belki de en ucuz tiyatroyu ve konseri biz izlettiriyoruz. Siz de bu konuda bize oyun ve konser desteği sağlarsanız, özellikle de 2013'le ilgili bir çalışmayı birlikte gerçekleştirebilirsek daha yararlı olur.

Ayrıca, tabii Yunus Emre'yle ilgili bir çalışma var ama Yunus Emre deyince Eskişehir'i öne almak lazım. O enstitünün bir biçimde Eskişehir'deki Yunusemre'yle bağlantısını kurmamız ve Eskişehir'de Yunusemre beldemizdeki bu mekânların biraz daha modernize edilerek geliştirilmesine katkı vermenizi diliyorum.

ERKAN AKÇAY (Manisa) - Sayın Kurt, çok özür diliyorum.

Biliyorsunuz, Manisa'da merkezde kurulan iki ilçeden birini adına Yunusemre dediler.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Öyle dediler.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – O konuya da değinir misiniz.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Manisa... Aslında Eskişehir'de Yunusemre beldesi var. Bir ilçe Yunusemre olarak Eskişehir'e kurulacaktı ama Manisa'ya kurulmuş. Onun nedenini bilemem ama Eskişehir'de Salih Koca beceremedi, Manisalıları aldı götürdü Yunusemre'yi.

SALİH KOCA (Eskişehir) – CHP'li belediye başkanları karşı çıktı.

BAŞKAN – Sataşmadan söz vermeyeceğim Sayın Koca.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Verme.

O nedenle, biz Eskişehir'de özellikle en son olarak da şu, bir kültür sitesi inşaatı vardı yarım kalan. Tepebaşı Belediyemiz onu belli bir oranda, yüzde 70 civarında bitirdi. O konuda da bir destek sözünüz vardı. Onu da sağlarsanız Eskişehir olarak teşekkür ederiz.

Bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ben de size çok teşekkür ediyorum Sayın Kurt.

Sayın Gümüş...

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - Sayın Başkan, Sayın Bakan, Plan ve Bütçe Komisyonumuzun değerli üyeleri, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Başbakanın... Başbakanı başlayacağım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 91

Başbakanın, derin sanat ve estetik bilgisiyle “Ucube” olarak tanımladığı, Türkiye'nin en iyi heykeltıraşlarından biri olan Mehmet Aksoy'un bitmemiş bir eserini yıkabildiği bir atmosferde nefes alıyoruz. Kendi kendime soruyorum acaba bu durumun sanat ve kültür açısından estetik bir yönü var mıdır diye ama şunu da biliyorum: Sanat ve estetik öz ve mesele ister yani meselemize katkıda bulunduğu için Sayın Başbakana buradan farklı bir teşekkür ediyorum.

Dünyaca ünlü piyano virtüözü Fazıl Say, sosyal paylaşım sitesinde bir ileti paylaştığı için yargılanıyor veya tiyatrocuların eserleri Başbakan tarafından yersiz bulunarak Şehir Tiyatroları yönetimlerine bürokratlar atanıyor ve bizzat Başbakan “İtiraz etmeyin, yoksa tiyatroları da satarım.” diyor, özelleştirecek.

Bir ülke düşünelim, tiyatrocuların sahneleyeceği oyuna ve bu oyunda yer alacak oyunculara bürokratlar karar veriyorlar. AKP'nin sözde ileri demokrasisi de bu olsa gerek diye düşünmeye başladık.

Bu çağda hedeflenen, istenen sanata bir bakın: Benim istediğim oyun oynansın, benim istediğim müzik çalınsın, benim istediğim şairler, yazarlar okunsun, benim istediğim heykeller yapılsın, benim istediğim filmler çekilsin, benim istediğim resimler yapılsın; durum böyle bir durumdur.

Sayın Bakan, sizin göreviniz devlet adına sanatçıları korumaktır, onların özgürce, hiçbir baskı altında kalmaksızın sanatsal üretimlerini gerçekleştirmelerinin önünü açmaktır.

Ben merak ediyorum, Hükûmetinizin üyeleri ve AKP'li milletvekilleri, Fazıl Say'ın üzerine giderken sizden birisi “One minute” diyor mu? İşte “One minute” denecek bir yer. “Bir dakika, Hükûmet ne yapıyorsunuz?”

Evet, gerçekten merak ediyorum, niçin böyle bir şey yok. “One minute” demek şöyle dursun, bir de iyice hedef göstererek “Fazıl Say'ı zaten halk cezalandırdı.” diye bir yorum yapıldı yani doğrudan suçlu ilan edildi.

Bunlar dünyada farklı bir şekilde değerlendiriliyor ve gerçekten o inşa etmeye çalıştığımız yurt dışı imajı birebir etkileyen bir durumdur. Dışarıda sanatçılara bizim kadar marjinal bir muamele yapılmaz. Sanatçılar, gelişmiş ülkelerde en müstesna yerde tutulurlar ve onlara davranış şekliniz sizin kimliğinizi belirler. Her ne düşünürlerse düşünsünler. Bir gün, Jean- Paul Sartre'a görev verildiğinde onu eleştiriyorlar, De Gaulle tarafından görev veriliyor kendisine...

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Tweet işini Fazıl Say kendisi yaptı, kimsenin bir şey dediği yok.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Ben de bu düşüncenize söylüyorum zaten. Daha dikkatli dinleseniz anlarsınız, isterseniz sonuna kadar dinleyin.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Söylenmemiş sözlerle cevap veriyor.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Ben Bakanlığınıza konuşuyorum, şahsınıza değil Sayın Bakanım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bana bir laf ediyor, bana cevap veriyor, söylemediğim şeyler üzerinden bana cevap veriyor.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Yani şahsınıza değildir, bu genel eleştirileri içerir, özellikle şahsınıza olan yerleri özellikle şey...

Temsil olduğu için buradaki Bakanlık, Başbakan dâhil Türkiye'de sanatla ilgili her ne edim yapılırsa yapılsın sizden soracağız Sayın Bakanım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ben de burada bir yeri temsil ediyorum.

EKREM ÇELEBİ (Ağrı) – Bakın şunu da bilin yani: Sayın Günay şu anda Türkiye'de sanatın sigortası.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Dakikalarımı eklersiniz umarım...

BAŞKAN – Sayın arkadaşlar, müsaade eder misiniz. Lütfen...

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Bakınız, bu ülke ilk defa bir dünya sanatçısını...

BAŞKAN – Sayın Gümüş de kendi düşüncelerini paylaşıyor.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Tabii, yani sizinkileri paylaşamayacağım açık. Zaten, onun için buradayım.

Yani bu iş sizinle başlamadı. Bu bir gerçek ki, onlarca hatta yüzlerce dünya çapında sanatçımız ya cezaevlerinde ya da sürgünlerde tüketilmeye çalışıldı geçmişte. Ancak işin ilginç yanı, sizler bir yandan bu durumu değiştirdiğinizi iddia ediyorsunuz, her konuşmanızda ülkemizde özgür sanat ortamı olduğunu söylüyorsunuz. Bu nasıl bir çelişkidir diye yine size soruyorum Sayın Bakanım.

Fazıl Say, dünyanın en önemli müzik adamlarından birisidir, dünyanın en önemli orkestraları onun eserlerini çalmaktadır ve yaptığı her işte, siz isterseniz de istemeseniz de ülkemizi temsil eder ve tanıtır. Ancak ne yazık ki bu davaya bugün bütün dünya gülmektedir. Gerçekten, Sayın Bakanın yapacağı şey az olabilir ama dünyanın hâli bu durumdadır Sayın Bakanım. Yani açık söylemek gerekirse Fazıl Say'a açılan dava bir hukuk meselesi olmaktan çok bir fikir meselesidir, siyasi bir konu hâline gelmiştir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Buyurun.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Hükûmet, açık ve net bir şekilde bu sanatçımızın fikirlerinin yargılanacağı bir dava açılmasının arkasında durmuştur, normalde tam tersidir.

Dakikalarımın bitmemesi lazım zannediyorum, daha yeni başladım yani on dakika da bitmedi de o yüzden.

BAŞKAN – Sorun yok Sayın Gümüş.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 92

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Peki.

Sayın Bakan, kaç yıllık Galata, bu dönemde Galata Port olmuştur, kaç yıllık Haydarpaşa, Haydarpaşa Port hâline dönüşüyor. Bu ihalelerin kültür varlıklarını ne hâle getirdikleri ve İstanbul'da, kaç yapıyı derken göz çıkarma misali kent kültürünün yok edildiği açıktır. Kültür ve Turizm Bakanlığının burada da tavrını ne yazık ki, İstanbul'un tarihsel ve kültürel yapısını korumaktan yana kullanmadığını görüyoruz.

Dilimiz, bizim kültürümüzün en önemli dayanak noktasıdır. Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşu itibarıyla Türk dilinin yücelmesi ve geliştirilmesi prensibi üzerine kurulmuştur. Bugün, bakıyoruz, Haydarpaşa, Haydarpaşa Port. İstanbul'da, Ankara'da birçok mahalle büyüklüğünde sitenin adı İngilizce yani içler acısı bir durum. Bu nedir? Bu ne demektir Sayın Bakan? Siz gidin Fransa'da bir şirketin ismini İngilizce koymaya çalışın, bakalım izin alabilecek misiniz? Şirketlerinizin ismini dahi İngilizce koyamıyorsunuz. Bırakın, biz mahallerimizin ismini İngilizce koymaya başladık. Bu, açıkça söylüyorum, geçen sene söyledim, utanılacak bir şeydir Sayın Bakan. Bilmiyorum hangi baskılar altındasınız ama sizin döneminizde olması beni gerçekten üzmemektedir.

Sayın Bakan, şimdi önümüzde kentsel dönüşüm gündemi var.

BAŞKAN – Sayın Gümüş, baskı söz konusu olamaz. Aman efendim.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Sayın Bakan cevap versin ona.

Siyasette her şey olmuştur tarihte, bugün de olabilir. Yoksa “Yok” derler Sayın Bakan.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sokak isimlerine ben karışmam.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - Ama kültürel meseledir sokak isimleri. Bizzat sokak isimleri, mahalle isimleri, kendi kültürümüzü temsil eden bir meseledir. O zaman, Türkiye'nin adını da değiştirelim. O zaman, şehirlerin adını teker teker modaya göre değiştirelim, her sene başka bir isim koyalım şehirlerimize. Bakalım, millet ne diyecek?

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Bir milletvekili olarak bu konuda sizi destekliyorum. Ben de bu durumu hiç sevmiyorum.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - Evet, biliyorum, sevmediğinizi biliyorum. Bile bile damarınıza basıyorum çünkü bunu sen de sevmiyorsun, biliyorum.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sevmiyorum.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - Ama senin döneminde oluyor. “Bir dakika.” de. “One minute” de.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) - Bizim dönemimizde değil, eskiden beri vardı.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - “One minute” de. İşte sırası. “Bir dakika Sayın Başkan, ne oluyor?” de. (AK PARTİ sıralarından gürültüler)

BAŞKAN – Sayın Üstün, Sayın Çelebi, Sayın Gök, Sayın Yüksel... Sayın Ögütken... Değerli arkadaşlar...

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – On binlerce bina yıkılacak ve yapılacak, dozerler, kepçeler şehri bayağı bir tahrip edecekler.

SALİH KOCA (Eskişehir) – Eskişehir'de sokak isimleri...

BAŞKAN – Sayın Koca...

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – Dünyanın en önemli kültür varlıklarından, kentlerinden birisi olan İstanbul'da rant pazarı yaşanırken Kültür Bakanlığının bu süreçteki rolü ne olacak? Biraz önce dendiği gibi “Yeni şehirlerin yapımı kültürel bir mesele değildir.” diye çekilecek misiniz Sayın Bakan? İstanbul yeniden inşa edilirken sizin bu konudaki inisiyatifiniz ne olacak? Kepçeler, dozerler İstanbul'un kültür varlıklarını tahrip edecek mi? Yoksa o dozerlerin, kepçelerin, yeri geldiğinde önünde duran bir Bakanlık gibi mi olacaksınız? İstanbul'da nelerin nasıl kazılabileceğine ilişkin hâlihazırda bir ön çalışmanız var mı? Yoksa tarihî eserlerin kepçeler takılınca mı farkına varacağız? Yoksa onu bile fark edemeyerek bu durumu özel sektörün, müteahhitlerin vicdanına mı bırakacağız? Yoksa bu işler sadece birkaç dikkatli basına mı kalacak? Tarihî binaları, tarihî eserleri nasıl koruyacağız? Kültür ve Turizm Bakanlığı bu konuda birinci dereceden sorumlu bakanlık olmasına rağmen, sürece müdahalesi engelleniyor mu acaba? Eğer yoksa, varsa ayrı.

Sayın Bakan, bu konudaki samimi fikirlerinizi açıklamayı Plan ve Bütçe Komisyonunda paylaşmanız gerektiğini düşünüyorum.

Sayın Bakan, ülkemizde kütüphanelere ve müzelere ayrılan bütçelerin artırılması gerekmektedir. Oldukça sınırlı olan kaynakların daha da sınırlandırıldığı yönünde duyumlar alıyoruz. Bu konuda durum nedir?

Tabii, burada müzeler derken bilimsel normları olan müzeleri kast ediyorum, birkaç gün önce basında konu olan, âdeta sahte fosil sergisini değil.

Sayın Bakan, müze açmanın prosedürleri vardır. Sizin de bu konuda mutlaka hassas bir insan olduğunuzu düşünüyoruz ama benim anladığım, sahte fosiller yer alan müze nasıl oluyor da her gittiği yerden kovulmasına rağmen, tekrar şehir şehir dolaşıyor.

Bakin, Konya Selçuk Üniversitesinde öğrenciler müze görevlisine fosillerin künyesini soruyor, aldıkları cevap “Künye de ne demek?” oluyor. Yine, bu tablonun yaşanmaması gerektiğini düşünüyoruz.

Kazı ve koruma bütçelerinin de artırılması gerekir. Ülkemizde koruma işi neredeyse maliyetleri sebep gösterilerek bir külfet olarak gösterilmektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 93

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)
BAŞKAN – Sayın Gümüş, lütfen toparlar mısınız.
HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – İki dakika...
BAŞKAN – Yok, on dakika oldu.
Buyurun.

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) – On dakikayı basmadın zaten, o yüzden bir sıkıntı oldu. Yarısını zaten sizin arkadaşlar kullandı.

Hâlbuki, korumak işin en önemli kısmıdır ve işin bizzat devlet tarafından yapılması ve işletilmesi şarttır. Eserlerin korunması ancak o eserlere devlet tarafından yeterli kıymet verildiği takdirde mümkün olabilir.

Sayın Bakan, yazarların, şairlerin, çevirmenlerin telif hakkı meselesi de bir diğer sorun teşkil eden konudur. Bildiğiniz gibi, yurt dışından getirilen çoğaltma makinelerinden donanım harcı alınmaktadır. Bu harç ile elde edilen gelirin telif hakkı sahiplerine ödenmesi gerekirken, bu para ne yazık ki, ödenmemektedir.

Sayın Bakan, geçen yıl, burada, Anadolu'da Roma ve Osmanlı dışında medeniyetlerin ortaya çıkarılmasının son derece önemli olduğunu ve bunu sizden beklediğimizi belirtmiştim. Bu konuda özel çalışmalar var mı, oldu mu?

Roma, tabii ki önemlidir. Roma'yı hem kuranların hem de yıkanların...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

HALUK AHMET GÜMÜŞ (Balıkesir) - Elbette Roma dünyada her konuda fikir ve katkılar yapmıştır. Roma'nın hem dünya hukuku hem kültürü, mimarisi, siyasi kuramları önemlidir, dünyaya çok şey vermiştir ama tarihte siyasetin, felsefelerin, eski tanrıların, onların doğduğu yerin Anadolu'da olduğunu da iyi biliyoruz. Dünyanın dengelerinin değiştiği bugünlerde, bu yıllarda tarihe de farklı bir bakışla bakılacaktır. Bu konuda sizin Bakanlığınızdan katkılar bekliyoruz.

Balıkesir Milletvekili olarak son bir konuya burada değinmek isterim. Daha çok Çevre Bakanlığı konusunda sizi de dolaylı olarak ilgilendiriyor. Balıkesir'in bir Cunda Adası var. Çok nezih ortamı, harika bir doğası ve kültürel varlıkları var tarihten gelen. Burada Cunda Adası'nın ortasına yani o adanın içine ve karşıdaki o "Şeytan Sofrası" dediğimiz o tarihî yere ki burası Kuzey Anadolu'da, Ege kıyısında Bodrum'la yarışacak bir yerdir, çok önemli bir yerdir. Buraya, bu adanın ortasına rüzgâr gülleri dikilmek için izin alındı Sayın Bakan. Hem oraya hem oraya ve izin alınan yerlerde biliyoruz ki, daha sonra da emlak izinleri verilecek, bazı hesaplar yapılıyor olduğunu biz duyuyoruz. Bu konuda büyük tartışmalar vardır lütfen... Tabii ki, temiz enerji iyidir ama temiz enerji uygun yerlerde iyidir, onlara özellikle Ayvalık Belediyesi tarafından yer gösterilmesine rağmen özellikle bu yerler seçilmiştir. Cunda gibi tarihî önemde, Ayvalık gibi tarihî önemde ve güzelliklerin diyarı olan bu yerleri lütfen ihmal etmeyiniz, el koyunuz Sayın Bakanım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gümüş.

SALİH KOCA (Eskişehir) – Sayın Gümüş'e bir destek vermek istiyorum, müsaadenizle.

BAŞKAN – Peki, lütfen yani 30 saniye, 10 saniye...

SALİH KOCA (Eskişehir) – Peki çok kısa.

Ben Sayın Gümüş'e teşekkür ediyorum bu hassasiyetinden dolayı ama Sayın Gümüş'ün o konuşmasının o bölümünü ben Eskişehir'de Kazım Bey'in de Meclis üyesi olduğu dönemde zannediyorum, değişen bazı sokak isimlerini yani CHP'li bir belediye tarafından değiştirilen bazı sokak isimlerini okumak istiyorum: Firavun Sokak, Konçerto, Hipotenüs, Dolamit, Ekselans, Akrostiş, Plazma, Platform, Mikado, Senfoni, Urartu, Diyalekt, Kordonat gibi sokak isimleri...

BAŞKAN – Kötü emsal misal olmaz Sayın Koca.

SALİH KOCA (Eskişehir) – ...bu dönemde verilen sokak isimleri.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – "Senfoni" demek bir suç mu?

SALİH KOCA (Eskişehir) – Yani şimdi bir tane geçme, bir tanesini söyleme. Firavun ne demek?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Tamamı uydurma.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Kazım Bey'den önce ya da sonra olabilir.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Ben doğruyu söyleyeceğim şimdi, öyle değil.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – "Urartu" ne demek Sayın Milletvekili?

SALİH KOCA (Eskişehir) – Urartu bir eski kültür ya.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Tamam. Bir Anadolu kültürüdür.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Onlar da var ama Firavun da var.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Sayın Başkanım, bir kere Salih Bey'in söylediği sokakların hiçbirisi yok.

BAŞKAN – Eskiden mi vardı orada?

KAZIM KURT (Eskişehir) – Tamamı uydurmadır, bir tane göstereyim... Bunu o dönem Eskişehir'de bir vatandaş yarattı "Böyle böyle yaptılar." dedi ama maalesef ispat edemedi. Dolayısıyla, Salih Bey, o on sene önce olan bir olaydı, bu yanlış bir şey.

BAŞKAN – Amacına ulaşmıştır, sağ olun.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 94

Sayın Türel, buyurun lütfen.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Salih Bey, “Varsa ispat et.” diyor. “İspat et.” diyor sana yani bir şeyi söylüyorsan arkasında duracaksın.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Kifayeti müzakere.

BAŞKAN - Kifayeti müzakere doğru. Arkasında duruyor, tamam.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır Sayın Başkan, hayır. Bak diyor ki ispat etsin...

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Ya tamam.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama “Ya, tamam.” olmaz. Nasıl “Ya, tamam.” Ya? Hayır, olmaz böyle bir şey ya. Ne alakası varsa “Senin belediyen, senin zamanında bunları yaptı.” Diyor. “Böyle bir şey yok,” diyor adam.

KAZIM KURT (Eskişehir) – “Söyledim gitti.” olur mu?

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Tamam.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – “Tamam.” olur mu? Bu nasıl “Tamam.” ya?

SALİH KOCA (Eskişehir) – Ne yapalım peki şimdi?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu nasıl “Tamam.”? Özür dilesin.

SALİH KOCA (Eskişehir) – Bunlar belediye meclisinde gündeme gelen konular diyorum.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, gündeme gelen konu demedin.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Hayır, gündeme gelen konu başka.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Sayın Başkan, arkadaşımız mademki bana katılıyor, şu İstanbul’dakilere “Hayır.” de de görelim.

SALİH KOCA (Eskişehir) – Hayır diyorum, bunların hepsine hayır. Firavun ismine hayır.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Başkan, aynen dediği şu Sayın Koca’nın...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Ya, üstadım Via/Port’a hayır diyor musun?

BAŞKAN – Sayın Koca, evet sokaklara isimlerinin verildiğini söyledi.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Ya, niye uzatıyoruz?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır, bir dakika.

Sayın Beyefendi, dedi ki Sayın Gümüş’e: “Doğru katılıyorum ama sen biliyor musun Sayın Kurt’un belediye meclisi üyesi olduğu dönemde bunlar yapıldı. Bu sokaklara bu isimler konuldu.”

SALİH KOCA (Eskişehir) – Benim dediklerimi tekrarlama ben söyleyeceklerimi söyledim. Bakın bunlar belediye meclisinde...

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Şimdi diyorsun ki kifayeti müzakere.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama bir dakika efendim.

Sayın Kurt da diyor ki: “Bunların bir tanesi yok.” diyor.

SALİH KOCA (Eskişehir) – “Hepsi var.” demek istiyor.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Tamam.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Bu nasıl tamam ya?

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – O güne gider inceleriz Mevlüt Ağabey.

SALİH KOCA (Eskişehir) – Bir tanesi yok ki, hepsi var.

KAZIM KURT (Eskişehir) – Ama çok ayıp.

BAŞKAN – Evet, ben de Kültür ve Turizm Bakanlığımızın bütçesi neden bu kadar sönük geçiyor diye düşünüyordum, renk getirdiniz teşekkür ediyorum.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Niye uzatıyorsunuz?

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama olmayan bir şeyi... Sokak ismi Eskişehir’de olmadığını bile bile, burada “Bir CHP’li belediye tarafından...” şeklinde söylemen hakikaten çok yadırgadım.

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu, size de teşekkür ediyorum. Arkadaşlar, Sayın Baştopçu, size de çok teşekkür ediyorum. Sayın Türel lütfen. Sayın Kurt size de ediyorum teşekkür.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Ama çok ayıp. Ama üzülürsünüz.

KAZIM KURT (Eskişehir) – O, “Tamamı ben yanlış söyledim.” anlamında alıyorum.

BAŞKAN – Evet, ben o şekilde “Amacına ulaştı.” dedim zaten.

Sayın Türel, buyurun lütfen.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sayın Başkanı, Plan ve Bütçe Komisyonunun değerli üyeleri, Sayın Bakan, değerli bürokratlar, değerli basın mensupları; konuşmama başlarken hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ben konuşmamda öncelikle son on yıldaki turizm performansını değerlendirmek istiyorum. Bu açıdan da baktığımızda Dokuzuncu Kalkınma Planı’yla konulan hedeflerin oldukça gerisinde kaldığını görmekteyiz. Bildiğiniz üzere, 2007-2013 yıllarını kapsayan planda, turizme ilişkin olarak belli hedefler söz konusuydu ama bunlar gerçekleştirilemedi. Bu konuyu örnekleyelim isterseniz; 2006 yılında ülkemize gelen turist sayısı 23 milyon kişi iken, 2011

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 95

yılında bu sayı 31,5 milyon kişiye ulaşmıştır. Peki, 2013 yılındaki Dokuzuncu Kalkınma Planı'nın hedefi neydi? 38 milyon kişiydi. Buna ulaşılması şu anda mümkün gözüküyor. Gene aynı şekilde, 2006 yılında 19,6 milyar dolar olan turizm gelirimiz 2011 yılında 23 milyar dolar olmuştur. Ne öngörülüyordu 2013 yılında? 36,4 milyar dolar; ulaşılması mümkün değil, müthiş bir sapma gözüküyor. Bir yerde hata mı var Sayın Bakan, neden bu kadar ciddi anlamda turizm hedeflerinin gerisinde kalınmıştır?

Bir de ilginç olan bir konu şudur: Yıllar itibarıyla baktığımızda, Türkiye'ye gelen turist sayısı artıyor ama turistin yaptığı ortalama harcamada ciddi bir değişiklik yok, hemen hemen aynı parayı harcıyor. Bu da şunu gösteriyor ki: Aslında para harcamayı seven turistler, zengin turistler daha çok sanıyorum İspanya gibi, Fransa gibi bizim de aynı zamanda rakibimiz olan turizm açısından ülkeleri seçiyorlar. Bizde ise düşük fiyata dayalı, rekabet avantajıyla yürütülen bir turizm politikası var. Bu da daha ne kadar sürdürülebilir bu konuda ciddi kuşkularım var. Bu konuya ilişkin düşüncelerinizi ayrıntılı olarak isterim.

Diğer bir konu, içinde bulunduğumuz bugünler Balkan Savaşları'nın da 100'üncü yılı. Baktığımız zaman yüzyılın başında 1911, 1912 yıllarında Balkanların 19'uncu yüzyıldan bu yana yazılı tarihi Türklerin ve Türk olarak görülenlerin başına gelen milyonlarca ölümle sonuçlanan soykırımların ve zorla göç ettirilmelerin tarihi niteliğindedir. Balkanlarda 1821 ile 1922 yılları arasında 5,5 milyon Türk, savaşlarda öldürülürken ya da açlıktan ve hastalıktan hayatını kaybederken 5 milyona yakın kişi de yaşadığı yerlerden sürülmüş ve göç etmek zorunda bırakılmıştır. Yani bu yaşanan acı olayların belli anma programları şeklinde hem Türkiye'de gündeme getirilmesi hem de dünyaya bunların daha iyi anlatılmasının önemli olduğunu düşünüyorum ama bu konuda baktığım zaman ortada Bakanlığınızın yaptığı ciddi bir etkinlik, ciddi bir proje görmüyorum, varsa da lütfen bunları açıklayın, bunların olup olmadığını bilmek isteriz.

Diğer bir konu, Sayın Bakan, geçtiğimiz hafta Türkiye Büyük Millet Meclisinden gene apar topar bir kanun geçirildi. Kamuoyunda "bütünşehir yasası" olarak adlandırılan bu yasayla bildiğiniz üzere birçok belde kapatıldı. Bu beldeler arasında tarihî ve turistik beldelerimiz de var. Ben seçim bölgem olan İzmir'den örnek vermek istiyorum beldelerimize; Alaçatı var, Mordoğan, Çandarlı gibi turistik yerler var, yaz nüfusuyla kış nüfusunun arasında çok büyük farkın olduğu beldeler var. Birgi gibi bir yer var Aydınoğulları Beyliği'nin merkezi, kuruluş yeri, başkenti. Bozdağ gibi bölgenin tek kayak merkezi olan bir yer var ve bütün bu beldelerimiz çok eski zamandan beri belde, kendi kendilerini yönetmeye ve seçimlerle belediye başkanını seçmeye alışmış olan yerler. Böyle bir yerde birdenbire bir baktık ki -tabii Türkiye'nin, ülkemizin değişik yerlerinde de tarihî ve turistik önemi olan beldeler var- hepsi kapatıldı. Bu konuda ne düşünüyorsunuz? Bu konuyu olumlu karşılıyor musunuz, yoksa bu konuya ilişkin itirazlarınız var mı? Sonuç itibarıyla bu yasa çıktı ama bu konuda da bu beldelerimizde de bildiğiniz üzere referandum yaptık. Referanduma çok büyük ölçüde katılım oldu ve katılanların hemen hemen yüzde 100'e yakını da "Beldelerimiz kapatılmasın." dediler ama buna rağmen Hükümet bildiğini yaparak, iktidar partisi bu yasayı Meclisten geçirdi. O açıdan da bu konuya ilişkin de düşüncelerinizi bizimle paylaşırsanız sevinirim.

Gene bir başka konu, genel seçimlerin üzerinden on yedi ay geçmesine rağmen İzmir'de kurulması planlanan mega müzeyle ilgili herhangi bir gelişme olmaması yani ortada atılmış somut bir adım var mı yoksa proje rafa mı kaldırıldı?

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Bunu bilmek isteriz çünkü geçenlerde... Devam ediyorum Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Türelî buyurun lütfen.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Geçenlerde İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Kocaoğlu, konuyla ilgili bir açıklama yaparak mega müzeyle ilgili bir dosyayı size iletmesi için İzmir Valisi Sayın Kıracı'ya verdiğini ve engel çıkartılmazsa iki yıl içinde müze, beş yıldızlı otel ve kongre merkezinin yapılacağını müjdesini verdi. Kruvaziyer turizmde şehrimizi ziyarete gelecek olan 1 milyona yakın rakamlar telaffuz edilirken önümüzdeki yıllarda İzmir'e gelen turist sayısını birkaç misli arttıracamız konuşulurken ve İzmir EXPO 2020'ye adayken mega müzeye neden başlanılmıyor, başlanıyorsa hangi aşamada? Bu konuyu netleştirmenin önemli olduğunu düşünüyorum.

Başka bir konu, Alsancak Kruvaziyer Limanı'yla ilgili, o limanın içinde yapımı planlanan bir alışveriş merkezi projesi var. Bu, basında da çok ciddi anlamda tartışılıyor. İzmir'de baktığımız zaman, ciddi anlamda, İzmir kamuoyunun bu projeye karşı olduğunu görüyoruz çünkü limana gelecek olan turistler İzmir'i gezmeden, İzmir kenti içinde alışveriş yapmadan, yemek yemeden, İzmir'i görmeden, İzmir'in güzelliklerini -ve yalnız İzmir'i de değil belki yakın bölgelere- o alışveriş merkezlerinde alışverişlerini yapacaklar. Bunun tabii, o bölgede trafiği ne kadar arttıracığı bir problem, aynı zamanda esnaf ve sanatkarlarımıza ticaret hayatına da büyük zarar vereceği ortadayken buna ilişkin olarak durum nedir? Bu konudaki sizin düşünceniz nedir? Bu konunun, AVM projesinin durdurulmasına ilişkin olarak İzmir kamuoyuyla aynı fikirde misiniz? Bunu öğrenmek istiyorum.

Son bir konu, 12'nci Uluslararası İzmir Film Festivali'ni kutladık, 21-28 Nisan 2012 tarihleri arasında 12'ncisini kutladık on bir yıllık bir aradan sonra. Aslında baktığınız zaman Türkiye'nin belki en eski film festivalleri arasında ama ne yazık ki zaman içinde geriye kalmış ve Adana'nın Altın Koza'sı ve Antalya'nın Altın Portakal'ı gibi festivallerin gerisine düşmüş bir festival bu. İzmir, ülkemizin 3'üncü büyük kenti ve gerek tarihî gerek kültürel gerekse turistik açıdan çok geniş

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 96

bir fırsatlar penceresi var dünyaya ve ülkemize geniş fırsatlar penceresi sunuyor. Bu festivalin desteklenerek Türkiye ve dünya çapında bir festival hâline gelmesi için Bakanlık olarak herhangi bir çalışma yapmayı düşünüyor musunuz? Bunu sormak istiyorum.

Ben de 2013 yılı bütçesinin ülkemize ve Bakanlığımıza hayırlı olmasını diliyorum saygılar sunuyorum.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANİ ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Festivali bu kadar aradan sonra bizim yaptığımızı biliyor musunuz?

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Sayın Bakan, tabii burada, Başbakanlık Tanıtma Fonu, Kültür ve Turizm Bakanlığı ve İzmir Kalkınma Ajansının destekleri ve İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı ve Dokuz Eylül Üniversitesi iş birliğiyle yapıldı ama bu aşamada tekrar yapılması değil, benim söylediğim bunun standardının yükseltilerek uluslararası çapta hem Türkiye'nin hem dünyanın en ünlü film festivali hâline getirilmesi için ne planlıyorsunuz? Buna ilişkin projelerinizi öğrenmek isterim.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANİ ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yapılması tamamen bizim gayretimizle başladı. Ben onu vurgulamak istedim.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Tamam, teşekkür ederiz ama bundan sonra daha önemli yani onu kalıcı hâle getirelim ve standardı yükseltelim.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum Sayın Türel.

Sayın Demir, buyurun.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Teşekkür ederim Başkan.

Sayın üyeler, Sayın Bakan; gecenin bu geç saatinde gerçekten yorulduk ama ben... Turizm Bakanı olarak, Bakanlığı olarak ülkemizin kültürü ve turizmi için büyük bir çaba gösterildiğini görüyorum, ben kendi adıma teşekkür ediyorum. Tabii ki daha fazlası olabilir, daha çok şeyler yapılabilir ancak mevcut durumları da biliyoruz.

Sayın Bakan, özellikle Muğla bölgesine ilginizi biliyorum, sık sık gelip gidiyorsunuz, teşekkür ediyorum. Muğla bölgesi, turizm ve kültür hizmetleri bakımından üvey evlat muamelesi görmekteyken son yıllarda sizin artan ilginiz ve sıkça gelişinizle biraz Muğla'yı umutlandırdınız. Muğla turizminden daha çok yararlanabilmek için alternatif turizmi yani üçüncü kuşak turizme hızla geçmesi gerektiğini siz de söylüyorsunuz konuşmalarınızda. Üçüncü kuşak turizme geçişte Muğla için bir master çalışmanız var mı? Yani Muğla yerel ölçekte birçok sivil toplum kuruluşları ya da yarı resmî kuruluşlar birçok çalışmalar yapıyorlar ama benim gördüğüm kadarıyla Bakanlığın bu konuda net bir söylemini göremedim. Yani geliyorsunuz, teşvik ediyorsunuz ama bu konuda bir çalışmanız varsa da bilmek isterim.

Özellikle Muğla, sağlık turizmi açısından önemli noktaları var. Marmaris İçmeler, Köyceğiz Sultaniye Kaplıcaları dünya çapında. Doğa yürüyüşü, deniz sporları, Knidos, Kleopatra, Kaunos, Amos gibi antik tiyatroları, ekoturizmi, antik tarım yapılabilecek gibi birçok imkânları var. Kongre turizmi, 750 kişilik salon Marmaris'te yapılırsa Marmaris o her şey içinde turizmden kurtulur, en azından o bölge turizmde büyük bir atılım yapılabilir.

Sayın Bakan, özellikle Muğla'da Yörük ve Türkmen toplumu oldukça geniş bir kesimi oluşturuyor dolayısıyla Yörük ve Türkmen kültür ve festivallerine daha çok destek bekliyoruz ve Muğla'da bir Yörük kültür köyü yapılırsa Yörük kültür köyünün yapılmasıyla gerçekten Anadolu insanına, Yörüklere, Muğlalılara ve Türkiye'ye büyük bir katkınız olacağını düşünüyorum.

Sayın Bakan, özellikle Muğla'nın –biliyorsunuz- 195 ören yeri var ve gerçekten de antik merkezleri dünya çapında, bu kadar antik yerlerde güzel çalışmalar yapılıyor, kazılar yapılıyor, iyileştirmeler, yenileşmeler yapılıyor ama Türkiye'nin birçok yerinde güzel müzeler yapılmışken maalesef bizim bu kadar tarihi ve doğal merkez yerlerimiz olmasına rağmen bir müzemiz yok. Müze konusunda da belediye size çok güzel bir yer verdi, merkezî, büyük, otoparkı olan, veriyor ve özellikle 195 öreni de anlatan odyovizüel merkezlerinin olabildiği güzel bir müze konusunda bir planlamanız var mı önümüzdeki yıllarda? Varsa ne zaman düşünüyorsunuz?

Kayaköy gerçekten, bir barış köyü olabilir, bu konuda da çalışmalarınız var ama ben daha çok bunun planlamaya alınarak bunu dünya ve Avrupa çapında daha çok çalışılır, daha çok proje üretilir, daha çok gündeme getirilir bir çalışma içerisine getirilirse sanıyorum sizin Bakanlığınız döneminde en güzel projelerden biri olacaktır ve Muğla'ya da, Fethiye'ye de katkısı büyük olacaktır.

Sayın Bakan, ben özellikle tiyatro, güzel sanatlar fakülteleri arttı tiyatro ve görsel sanatlardan mezun olan pek çok gencimiz var ama onların gelecek açısından endişeleri var, Bakanlık bunlarla ilgili bir...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Masterplanı yapıyor mu?

BAŞKAN – Sayın Demir, lütfen toparlayın.

NURETTİN DEMİR (Muğla) –Türkiye'de acaba otuz sene sonra, yirmi sene sonra -veyahut da 2023 sizin söylediğiniz gibi- dönemde bu gençlerimiz ne olacak? Benim bir önerim var: Şimdi otuz dokuza çıktı büyükşehir belediyesi Türkiye'de, bunlara şehir tiyatroları eğer Bakanlık olarak teşvik edilirse, bir master plan çizilirse o gençlerimize, gerçekten dünya çapında tiyatrocuların çıkacağına inanıyorum. Çünkü gördüğüm kadarıyla en çok tartışmaların başında o gelmişti.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 97

Son bir sözüm, son bir konuya değinmek istiyorum: Sayın Konuşmacının, İzmir Milletvekilimizin söylediği gibi gerçekten 1912 Balkan Savaşları'nda 1,5 milyonu geçen insanımız telef oldu, büyük bir katliam yaşandı, bunların hepsi bizim dedelerimiz...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

NURETTİN DEMİR (Muğla) – ...onlar bu ülkenin değerleri.

BAŞKAN – Lütfen toparlayın.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Bunlar için bir anıt yapmayı düşünüyor musunuz? Her ne kadar Başbakanın heykellere karşı bir antipatisi var ama bir anıt olabilir, bir kültürel etkinlik olabilir ama o insanlara karşı büyük bir vefa borcumuzu yerine getirmiş oluruz.

Ben de bütçenizin hayırlı olmasını diliyorum, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Demir.

Sayın Gök, buyurun.

Süreniz iki dakika.

ABDULKERİM GÖK (Şanlıurfa) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkanım.

Sayın Bakanım, sürem bir dakika olduğu için zatiâlinizin şahsında salondaki herkesi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Bakanım, öncelikle, bir tespitte bulunmak istiyorum müsaadelerinizle. Yaklaşık üç-dört saatten beridir tartıştığımız kültür boyutundaki bu bağlamda son derece tarihî bir geçmişi olan bir ülkede bu değerleri ne kadar anlatırsak azdır. Gerçekten restorasyonlar, tanıtımlar, maliyetleri yüksek olan işler bunlar. Yurt dışına gittiğimizde İngiltere'de, Fransa'da, Almanya'da küçücük bir yer de olsa nasıl ön plana çıkardıklarına hepimiz şahit olmuşuzdur ama böylesine bir ülkenin tarihi elbette ki ne kadar da gurur duysak azdır.

Sayın Bakanım, "tarihin sıfır noktası" diye adlandırıldığı -ve zaman zaman sizlerin de büyük desteklerinizi ve katkılarınızı biliyoruz- Şanlıurfa'da Göbeklitepe. Acaba şu düşünülebilir mi? Bakanlığınızın uluslararası bir tanıtımda Göbeklitepe'nin artık film bazında mı, kitap bazında mı tanıtım noktasında bir desteğiniz olabilir mi?

Bir diğer önerim de, özellikle ülkemizde sizlerin başlatmış olduğu müze hamlesi önemli ancak bu tamamen bir öneri bağlamında. Yüksek sesli düşünüyorum. Müze ve tarihî yerlerimizin gezilmesi noktasında yaz aylarında devlet memurlarının tümüne ve öğrencilere ücretsiz olabilir mi?

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gök.

Sayın Şahin, süreniz iki dakika.

Buyurun lütfen.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Sayın Başkanım, teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, Sayın Bakanım; ben çok özür dileyerek çok farklı bir konuya gireceğim Sayın Bakanım, izninizle. Sizden de özür diliyorum.

Kültür ve Turizm Bakanlığımızın bütçesine çok güzel başladık. Ben Sayın Mevlüt Aslanoğlu'na çok teşekkür ediyorum. Hakikaten çok duyarlı bir şekilde Kültür ve Turizm Bakanlığımızın bütçesinin yetersiz olduğunu, bunu artırmamız gerektiğini söylediler. Müteşekkirdiğimizi ifade ediyorum ve bu konuda da AK PARTİ Grubuyla beraber iyi bir çalışma çıkartacağımızı ümit ediyorum.

Sonra, Tolga Çandar Bey'e de çok teşekkür ediyorum. Kendisi Bodrum konusunda bize çok değerli bilgiler sundular, ben istifade ettim ama bir yerde çok üzülüm. Sayın Musa Çam Bey, konuşurken Sayın Başbakanımız hakkında "jakoben" ifadesini, "jakoben" yakıştırmasını ve servetle ilgili birtakım yakıştırmalarda bulundu. Bu konuda çok üzgün olduğumu ve AK PARTİ Grubu olarak böyle bir ithamı kesinlikle kabul edemeyeceğimizi kendilerine tarafımızdan bildiriyorum. Sayın Başbakanımız, Türkiye Cumhuriyeti'nin Başbakanıdır. 21,5 milyon oy almış ve toplum tarafından kendisi gibi görülen ve sevilen bir şahsiyettir. Bu konudaki Sayın Çam'ın ithamlarının kabul edilemez olduğunu ve AK PARTİ Grubu tarafından da kabul edilemeyip yakışık almadığını belirtiyorum. Sayın Bakanım, sizden de bu konuda çok özür diliyorum. Aynı zamanda sizin hâletiruhiyenizle ilgili de birtakım açıklamalar yaptılar. Olaylar anlıktır, anlık reflekslere göre bazı şeyler söylenebilir. Sayın Bakanımızın bir cenaze merasiminde, orada bulunduğu anda, o ambiyansa göre vermiş olduğu tepkiyi burada yadırgayıcı şekilde, aşağılayıcı şekilde, hiç de üsluba yakışmayacak bir şekilde dile getirmeniz hepimizi çok derinden üzmüştür. Ben de bu konuyu gündeme getirmekten dolayı son derece üzgünüm, burası teknik bir Komisyondur, siyaset de yapıyoruz ama özellikle, devlete ve millete hizmet eden bakan, başbakan, milletvekili her ne statüde olursa olsun şahsiyetlerin haklarını gasp etmeyecek şekilde siyaset yapmamız lazım.

Hepinize hayırlı akşamlar dileyerek 2013 bütçemizin hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Şahin.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sayın Başkan.

BAŞKAN – Buyurun.

MUSA ÇAM (İzmir) – Sözlerimin arkasındayım. Benim nasıl ve ne şekilde konuşacağıma değerli dostum siz değil ben karar veririm.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 98

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Biz de katılmadığımızı beyan ediyoruz.
SADIK BADAĞ (Antalya) – İfadeniz çirkin ama Sayın Çam, yakışmıyor.
BAŞKAN – Evet değerli arkadaşlar.
HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Söylediklerinizin yakışık almadığını beyan ediyorum.
BAŞKAN – Sayın Çam, tabii ki, ne konuşacağınıza siz karar verirsiniz ama belli bir üslup içerisinde olursa daha iyi olur.
MUSA ÇAM (İzmir) – Muhalefet partisi olarak biz de ne konuşacağımıza biz kendimiz karar verelim.
SADIK BADAĞ (Antalya) – Böyle çirkin konuşmaya devam edin.
MUSA ÇAM (İzmir) – Sizden öğrenecek değilim.
BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, bütçeler ve kesin hesaplar üzerindeki konuşmalar tamamlanmıştır.
Şimdi, soru sormak isteyen arkadaşlarımıza on dakika süreyle soru işlemi yapacağım.
Sayın Türel...

SORULAR VE CEVAPLAR

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.
Sayın Bakana üç soru yöneltmek istiyorum.
Birincisi: Sayın Bakan, Devlet Resim, Heykel Müzesi'nden 202 eserin kayıp, 46 eserin sahte, 26 eserin de orijinalliğinin kuşkulu olduğunu belirtmiştiniz. Verilen, çalınan -kusura bakmayın- ve tabii burada değişebilir belki ama farklı farklı rakamlar da olmuş olabilir. Bu durum da basında ayrıntılı olarak yer almıştı. Bu konuda bir araştırma, soruşturma yürütülüyor mu, bunun sonucu nedir ve söz konusu soygunun tahmini mali portresi ne kadardır?
İkinci sorum: Bakanlığınızın bütçesinde 2013 yılında 2012 yılına göre cari transferlerde bir azalma gözüküyor. Alt detayları itibarıyla bakıldığında cari transferdeki bu azalmanın hane halkına yapılan transferlerdeki 103 milyon liralık düşüşten kaynaklandığı görülüyor. Bu durumun nedenini öğrenmek istiyorum.
Üçüncü olarak da: Konuşmanızda turizm gelirlerini muhasebeleştirme yönteminde bir değişikliğin olacağını ifade etmiştiniz. Bildiğiniz üzere 2003 yılında yapılmıştı böyle bir değişiklik ödemeler dengesi istatistiklerinde ve yurt dışındaki vatandaşlarımızın Türkiye'ye gönderdiği işçi dövizlerinin üçte 2'lik bir kısmı turizm gelirlerine eklenmişti ve turizm gelirinde bir artış olmuştu. Bu da bu şekildeki gibi böyle bir değişiklik midir? Bu konuya ilişkin de bilgilendirirseniz sevinirim.
Teşekkür ederim.
BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.
Sayın Kurt.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Teşekkür ederim.
Sayın Bakanım, Bakanlığınızda personelle ilgili idari yargı kararlarının uygulanmadığına dair bazı dedikodular var. Var mıdır böyle bir şey?
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Dedikoduya inanmayacaksınız.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Soruyorum ama.
BAŞKAN – Sayın Bakanım, sorunun cevabı içinde yani dedikodu.
Evet, buyurun.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Bu mesela eski Personel Dairesi Başkanınızla ilgili bir yargı kararının uygulanmadığıyla ilgili söylenti. Bir cevap bekliyorum.
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Tamam.
KAZIM KURT (Eskişehir) – Peki, efendim.
BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Kurt.
Sayın Demir...
NURETTİN DEMİR (Muğla) – Sayın Bakan, genç ve öğrenci yazarlar eserlerini yayınlamıyorlar yani roman olsun, hikâye olsun işte, deneme o tür. Gerçekten bunlar çok değerli de olabiliyor. Bakanlığınız bu tür yani umut veren - gelecekte- gençlerimizi destekleyici, kitaplarını yayınlayıcı -tabii bir değerlendirerek yani- yayın değeri kazanan şeylerde böyle bir çalışmanız var mı? Pek çok gencimizin hakikaten güzel eserleri var ama maalesef kitabevlerinin şeyini aşamıyorlar. Bu konuda bir çalışma düşünüyor musunuz yahut da çalışma var mı?
BAŞKAN – Sayın Çandar, buyurunuz.
TOLGA ÇANDAR (Muğla) – Çok teşekkür ederim Sayın Başkan.
Sayın Bakanım, yaşayan halk ozanlarıyla ilgili bir envanter çalışması, bugüne kadar böyle bir şey yapıp yapılmadığını çok merak ediyorum doğrusu. Yapılmadıysa böyle bir çalışma yapılabilir mi?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 99

Bir de özellikle bu yerel sanatçılara, yerel müzisyenlere söz gelimi Urfa'da veya Muğla'da davul zurna grupları son derece sosyal güvenceden yoksun bununla kalmayıp aynı zamanda maliyenin de kendilerinden yapılan her düğüne ilişkin vergi talebi, şimdi böyle sıkıntılarla karşı karşıya. Bunlarla ilgili bir düzenleme var mı?

Son olarak da, Sayın Bakanım, Türkiye'de muhalif sanatçılar her zaman muhalif olmuşlar, her sisteme muhalif olmuşlar. Sanatçının doğası gereği zaten muhalif olmalı, sanatçı muhalif olmazsa yaratacağı sanatın kalitesinden her zaman endişe etmişimdir. Sanatçı kişilik olarak ya da sanatın doğası olarak muhalif olmalı. Muhalif seslere karşı da iktidarın son derece hoşgörü içinde olması gerekir diye düşünüyorum. Bu son dönemde -ben katılmıyorum tabii ki onların düşüncelerine ama- en azından bir Grup Yorum'un veya bizim gibi düşünmeseler de bazı müzisyenlerin konserlerinin iptalleri konusunda Kültür Bakanlığı olarak herhangi bir tavrınızın olup olmadığını bilmek istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Baloğlu...

MUSTAFA BALOĞLU (Konya) – Sayın Bakanım, özellikle Kültür Bakanlığının daha önce düzenlemiş olduğu yasal bir kanunla emlak vergilerinden kesilen yüzde 10'ların tarihi eserlerin restorasyonunda kullanılması gündeme gelmişti ve bu kapsamda Anadolu'da birçok unutulmaya yüz tutmuş eser bu sayede yeniden hayat buldu. Bu gibi ya da bu emlak vergilerinden kesilen yüzde 10'ların artırılmasıyla ilgili veya bu gibi ekstra kaynaklar bulunmasıyla ilgili bir çalışmanız var mı? Ben bunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Boğa...

ALİ BOĞA (Muğla) – Sayın Bakanım, biliyorsunuz Muğla şu anda turizm noktasında 3'üncü sırada yer alıyor ama tabii güzellikleri bakımından, eğer mevcudu kaybetmez ve tanıtıma daha da önem verirsek ben daha ileri gelir elde edeceğimizi düşünüyorum.

Ölüdeniz dünyada bir tane yani Türkiye'de de bir tane. Ölüdeniz, Ölüdeniz Belediyesine bırakılamayacak kadar önemli. Önümüzdeki yıl Ölüdeniz'le ilgili bir projeniz var mı? Körfezin temizliği konusunda Turizm Bakanlığımızın ne yapabileceğini ve bir de kruvaziyer iskelesi konusundaki önümüzdeki günlerde Turizm Bakanlığımızın projesini veya da projeksiyonunu öğrenmek istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Üstün...

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Sayın Bakanım, ben Sayın Çandar'a katılıyorum, sanatçı, muhalif olmalı hakikaten ama sanatçı, milletin millî ve manevi değerlerini ağızına geldiği gibi, iştahla, hakaret edilecek bir şey olmaması gerektiğini düşünüyorum. Özellikle bunu Fazıl Say için söylüyorum. Bu kadar içinde yaşadığı topluma aykırı olmamalı bir sanatçı. Bu cümleyi kullanmayacağım.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Peki, efendim.

Sayın Akçay...

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Evet, teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Sayın Bakan; aslında soru sormayı düşünmüyordum ancak bu "Türkiye'de on film" isimli seçilen filmler için teşekkür ediyorum, tebrik ediyorum. Yalnız, acaba bu filmler hangi kriterlere göre, kimler tarafından seçildi, bilemiyorum ama Sayın Bakanım, sunumu okuyunca bunun özellikle kültleşmiş filmlerden, akıllarda yer eden kültleşmiş filmlerden seçildiği... Ve Türk sinemasının tanıtımına katkı sağlayacağını düşündüğünüz bir Türk film seçkisi. Bilhassa yabancılara yönelik olarak seçildiği anlaşıyor ve bu filmlerin birçoğunu izledik yani pek çok arkadaşımızla izledik. Bu seçim oldukça noksan Sayın Bakanım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Birincisi bu.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Evet, bundan sonrası için zaten bu söyleyeceklerimi söylüyorum.

Şimdi, mesela, Türkiye'nin ve Türk sinemasının tanıtımı için bir "Hacivat Karagöz Neden Öldürüldü?" filminin mutlaka bulunması lazımdı. Birkaç açıdan Sayın Çandar da dedi: "Bütün kültür öğelerine bu Yunanlılar falan sahip çıkıyorlar." O bakımdan da fevkalade önemli ve daha başka sinema örneklerini inşallah önümüzdeki yıl görürüz Sayın Bakanım.

Teşekkür ederim.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Yılmaz Güney olmalıydı Sayın Bakan.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Yani "Gurbet Kuşları..."

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – İlk defa Bakanlık koleksiyonuna girdi bizim dönemimizde.

MUZAFFER BAŞTOPÇU (Kocaeli) – Hiçbiri yoktu o zamanlarda.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – Çok film var Bakanım.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyoruz Sayın Akçay.

Değerli arkadaşlar, böylece bütçe ve kesin hesaplar üzerindeki görüşmelerimiz tamamlanmıştır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 100

Şimdi sorulara ve eleştirilere cevap vermek üzere Sayın Bakana söz veriyorum.

Buyurun Sayın Bakanım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; hepinize çok teşekkür ederim.

20 kadar arkadaşımız, galiba, gecenin bu ilerleyen saatlerinde düşüncelerini, katkılarını, fikirlerini, eleştirilerini bizden esirgemediler. Ben, hızlıca, önce sorulardan geçeyim, sonra genel bazı konulara da, arkadaşlarımızın konuştuklarına da cevap vermeye çalışayım.

Önce, Sayın Türel, bu basında ısıtılıp ısıtılıp gündeme yeni bir şeymiş gibi getirilen ve bir tür toplumun unutkanlığından yararlanılarak sanki yeni bir sorun ve ihmal varmış gibi aktarılan o Resim Heykel Müzesi'nden söz etti. Resim Heykel Müzesi, 1980'de kurulmuş, 1995'lerde bir denetim geçirmiş. Elimizdeki bütün büyük sorunlar 1996 Sayıştay Raporu'nda yazıyor. Şu anda, ne kadar üzerinde tartıştığımız kayıp, müze envanterine girmesi gerekirken girmemiş, çıktı gösterilmiş ama ilgili kuruma gitmemiş eserle ilgili sorun varsa 1996 Sayıştay Raporu'nda hepsi yer alıyor. O dönemde ne olmuş? Güzel Sanatlar Genel Müdürlüğüne bağlı, Güzel Sanatlar Genel Müdürümüzün -cumhuriyet tarihinin en uzun süreli genel müdürü var, yakın zamanlara kadar bir yüksek askerî kurumun da sanat danışmanlığı yapan bir arkadaşımız- döneminde, onların sorumluluğunda ciddi bir kötü yönetim yaşanmış. 1996 Sayıştay Raporu'nun sonuçları soruşturma konusu yapılmak üzere yargıya götürülmüş, 2000'li tarihlerde Danıştay kararları var. Danıştay, zaman aşımı ve bazı delil yetersizlikleri görmüş ve lüzumu muhakemenin reddine, talebin reddine karar vermiş. Bugünkü Danıştay Başkanımızın bu kararın altında muhalefet şerhi var, bugünkü Başkanımızın bu lüzumu muhakemeyi reddeden karara muhalefet şerhi var. Sorunlar oradan geliyor. Ben 2007 yılında müzeyi kapalı buldum. 2000'lerden itibaren sözde bir restorasyona alınmış, bizim kaynaklarımız ve Ankara'da bir belediyenin imkânlarıyla restore edilmeye çalışılmış. Biz 2008'de açtık restorasyon tamamlandı diye fakat onun yeterli olmadığını görüp tekrar müzeyi hem denetime aldık hem de müzenin mesela, depolarında çelik kafesler yoktu, güvenlik sistemleri son derece zayıftı, müzenin içine periyodik sergi salonları girmiş müzenin harimi ismetine kadar, neresi müze, neresi periyodik sergi salonu belli değildi, bütün bunları yeni baştan yaptık. Şu anda, gerçekten, Türkiye'de, Ankara'da "müze" diyebileceğimiz bir yapı ortaya çıktı ama geçmiş dönemlerin ihmallerinin tamamını, ki tabii bu kapalı olduğu 2007'den 8, 9 dönemlerine kadar da kısmen bazı biçimlerde gelmiş, şimdi "müze" diyebileceğimiz bir yapı ortaya çıktı. Bir örnek vermek istiyorum değişiklikle ilgili: 300 kadardı sergilenen resim ve heykel, şu anda 800'ün üzerinde. Sergi mekânları çoğaltıldı, depolar elden geçirildi, hem müfettişler hem bilim insanları araştırdı. Fakat bu konu, tabii, 1990'lardan bu yana gelen konu, zaman zaman sanki yeni olmuş gibi tekrar ısıtılıp gündeme geliyor. Tabii, bu konular üzerinde arkadaşlarımızın durması çok güzel bir şey ama bir miktar emek sarf ederek, ne olduğunu araştırarak durması sanıyorum ki herkes için daha yararlı, toplumun bilgisi açısından daha faydalı bir tavır olur.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Sayın Bakan, güzel bir şey yapıyorsunuz, bizim orada bir itirazımız yok...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bilgi veriyorum.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – ...ama biz de yani bunun kamuoyuna...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bunu ben defaatle kamuoyuna yansıttım.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Lütfen, yani madem şu anda da gündeme geldiyse geçmişte yapılmış olabilir.

Şu andaki Bakanlığın...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Defaatle gündeme...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – ...bu konunun aydınlatılması...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Tabii, defaatle gündeme getirdim.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – ...geçmişte olduğu o ayrı bir şey.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Defaatle gündeme getirdim. Mesela, bazı basın mensubu arkadaşlarımız on yıl önce yaptıkları haberi, on yıl sonra aynen, tekrar servise veriyor. Tabii, genel yayın müdürleri falan değişik olduğu için ve toplumun hafızası da çok başka işlerle meşgul olduğu için aynı haber aşağı yukarı beş-altı yıl aralıklı tekrar manşete geliyor...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Evet, ama şimdi çözülecek herhâlde, öyle gözüküyor.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – ...ama bu müze 1980'de kurulmuş, rahmetli Fahri Korutürk'ün büyük emeği var ama müze nisanda kurulduktan sonra eylülde 12 Eylül olmuş ve 12 Eylülün yarattığı tahribattan bu müze ve devam eden süreçte büyük zararlar görmüş. Resim Heykel Müzesi'nin durumu bu ve şu anda Resim Heykel Müzesi sadece müze değil; müze, çevresi, Etnografya Müzesi ve bütün mekân geçmişle kıyaslanmayacak kadar Ankara'nın iftihar mekânlarından biri hâline geldi. Ama bizim kayıp eserlerin tamamını bulmamız mümkün değil, polis de peşinde, ben de peşindeyim, takip ediyoruz. Kısmen topladığımız eserler var ama soygunun kökü çok eskiye dayanıyor, bunu biliniz.

Bizim bütçemizdeki bu bahsettiğiniz azalma enerji desteğinden kaynaklıyor. Biz, enerji desteğinde, geçmişte verdiğimiz bütün desteği şimdi, sadece çevreci konaklama tesislerine vermeyi öngördük. O yüzden enerji kaleminde bir azalma var, onun dışında yok.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 101

Turizm gelirleri konusunu birazdan ayrıca açacağım, onu en sonraya ayrı bir başlık olarak taşıyorum.

Sayın Kurt bir dedikodudan söz etti, kendisi de söyledi. Yani herhangi bir yargı kararını uygulamama gibi bir tutumumuz yok.

Eser yayınlama çalışmamız yok Sayın Demir. Yaptığınız yapıcı konuşmaya çok teşekkür ederim ayrıca. Geçmiş yıllarda, Bakanlık doktora tezi basmış, genç arkadaşların güzel çalışmaları diye master tezi, yüksek lisans tezi basmış. Bakanlık, kimsenin piyasada yayınlamadığı yayınları yayınlayan bir Hilali Ahmer kuruluşuna dönüştürülmüş. Buna benden önce arkadaşlarım son vermişler, Bakanlık böyle eşin dostun yayınlamadığı eserleri yayınlamak olan bir yardım kuruluşu değildir. Ne yapar? Yılda on kadar... Nedir bu yıl? UNESCO bu yıl İtali'yi anıyor, İtali hakkında... Geçen yıl Evliya Çelebi'yi anıyordu, Evliya Çelebi hakkında... Biz geçen yıl Mehmet Âkif yılı ilan etmiştik, Mehmet Âkif hakkında; Yunus Emre hakkında, Sabahattin Ali hakkında bu yıl mesela... Buna benzer Necip Fazıl, Nazım Hikmet ayırmaksızın... Nurettin Topçu'yu da yayınladık biz, Mem û Zîn'i de yayınladık. Şimdi, mesela, Molla Ahmed-i Cizîrî Divan'ını yayınlıyoruz yani Türkiye'nin kültürel çoğulculuğunu ve bütünlüğünü teşvik edecek olan prestijli eserler ve ekonomik değil, statüsü yüksek eserler yapmaya çalışıyoruz. Onun dışında, çok yayınevi var ve çok kitap yayınlanmaya başladı Türkiye'de yani yayın dünyası ölmüyor, 15 binlerden 45 binlere çıktı Türkiye'de yayınlanan eser sayısı. Bunlar Türkiye'de sağlıklı bütün gazetelerin kabul ettiği gerçekler. Bir genç arkadaşımızda bir pırıltı varsa onu bir yayınevi yayınlıyor.

Biz yeni bir şey yaptık, ilk defa bu bütçeye edebiyat eserlerini destekleyecek olan bir kalem koyduk yani yeni yazarlar özgün bir eser üretirlerse biz onlara bir ödül verelim ve böylece bu arkadaşlarımızın çalışması teşvik olsun diye.

Bir şey daha yaptık, bir bütçe ayırdık ilk defa. Ankara'da, İstanbul'da başlıyoruz, sonra öteki mekânlara geleceğiz. Edebiyatevleri, yazarevleri; var dünyada bunlar, biz de ilk defa Ankara'nın, İstanbul'un prestijli mekânlarında yazar-edebiyatevleri yapmaya çalışıyoruz. Mesela, İstanbul'da daha önce, ben göreve başladığımda, Bakanın kullanması için Gülhane Parkı'nın girişinde eski Alay Köşkü, Bakan makamı olarak restore edilmişti. Ben böyle bir mekânın Bakan tarafından kullanılmasına ihtiyaç olmadığını düşündüm. Orayı Ahmet Hamdi Tanpınar İstanbul Edebiyat Müze Kütüphanesi yaptık. Hem edebiyat müze kütüphanesi oldu hem yazarların, şairlerin çeşitli akademik düzeyde, edebî düzeyde toplantıların mekânı hâline geldi. Yani edebiyatı bir biçimde destekliyoruz ama kimsenin yayınlamadığı eserleri, filan milletvekilinin tanıdığı, Bakanın tanıdığı diye yayınlamak gibi bir kapıyı yeniden aralamayı katiben düşünmüyoruz.

Sayın Çandar, yaşayan halk ozanlarıyla ilgili çalışmamız var. Biz bir kere sanatçı belgesi vermeye başladık yani geleneksel el sanatları... Bütçe kitabımızda da var, 795 halk aşığına biz tespit ettik, kendilerini, 713 mahallî sanatçıyı kayıt altına aldık ve kendilerine belge verdik. Çeşitli yerlerde bu belge bir teşvik mekanizması ve bir tanıtım, bir kimlik kartı hâline geçiyor yani Bakanlık, onun yaptığı işi bir kalite belgesi olarak tespit ediyor ve böylece başka mekânlarda haksız rekabetten onları koruyacak bir düzen oluşturmaya çalışıyoruz.

Biz herhangi bir sanatı, sanatçıyı hiçbir biçimde yasaklayacak, engelleyecek bir tavra girmiyoruz. Bakın, arkadaşlarımız burada, işte, "sanatın köreldiği bu ortamda" falan gibi alışılmış, klasik birtakım tabirleri kullandılar. Şurada, bu sinemaya, tiyatroya, müziğe, her yere zaman zaman bu satışmalar geliyor. Özellikle bazı arkadaşlar birileri tarafından yazılan metinleri kendileri çok fazla vicdan terazisine koymadan söyledikleri zaman, bu tür ithamlarla çok karşılaşılıyor. Türkiye sanatının büyük isimlerinden birisi Sayın Nuri Bilge Ceylan'ın İnternet'te, daha önce yurt dışında yapılan bir basın toplantısında, Rusya'da St. Petersburg Film Festivali'nde yaptığı bir açıklama var: "St. Petersburg Film Festivali için gelen ünlü yönetmen Nuri Ceylan basın toplantısında gazetecilerin sorularını cevapladı. Türkiye'de sinemacılara yönelik bir sansür olmadığını söyleyen Ceylan, devletin sinemaya olan desteğine vurgu yaptı." Uzun uzun okuyayım isterseniz altını ya da okumayayım ama bunu vereyim size. Yani bunu söyleyen dünya çapında tanınmış bulunan bir sinema adamı ve herhangi bir kalıba sığmayan özgün çalışmalarıyla tanınan bir sinema adamı, bunu ben söylemiyorum. Yani siyaset her şeyi karalama değildir, doğruya "doğru" eğriye "eğri" dediğiniz zaman bir değer kazanır sözünüz, yoksa yani güneşi balçıkla sıvamaya çalışırsanız olmaz, üstünüze bulaşır. Yani yapılan işleri, doğru işleri görmek... Ha, eksik yok mudur? O eksiki varsa söylemek sanıyorum ki sözün değerini artırır ama her şeyi siz topyekûn kara göstermeye çalışırsanız onun bir değeri olacağına zannetmiyorum. Onun için söyledim yani bizim herhangi bir sansür girişimi, siz de biliyorsunuz yakından, bir şeyi iptal etme girişimimiz...

Ben, Türkiye'de bütün yaşayan diller, bütün yaşayan kültürler, bütün yaşayan renkler çoğalsın istiyorum. Bir halının rengi ne kadar çoksa, nakışı, ipliği ne kadar çoksa, bir kilimin, bir bahçenin çiçeği ne kadar çoksa o kadar güzel olur. Bunu ülke düzeyinde de böyle düşünüyorum ve biz kültür yaşamımızı da -defaatle söyledim- Anadolu'da hiçbir ayırım yapmıyoruz yani Roma döneminden -arkadaşlarımız, bazen, Roma- Karya döneminden, Osmanlı döneminden, Selçuklu döneminden, erken cumhuriyet döneminden ne varsa hepsini sahipleniyoruz. Bunu uluslararası toplantılarda da söyledim, içeride de söylüyorum, her yerde. Arkadaşlarıma çok teşekkür ederim, uluslararası toplantılarda söylediğimiz bu sözler de uluslararası karşılık bulmaya başladı yani yurt dışından da Bakanlık olarak veya şahsen bana gelen armağanlar... Herhâlde bizim bu tavrımızı izliyorlar, takip ediyorlar Türkiye'yi, inanç turizmini geliştiriyor muyuz, kültürle karşı bir baskımız var mı, kültürleri yok etmeye çalışıyor muyuz, yoksa bunları bir orkestrasyon içerisinde ayaklandırmaya mı çalışıyoruz, bunları görüyorlar insanlar. Dünya daha tarafsız bence yani biz içeride birbirimize karşı o kadar anlayışlı ve hoşgörülü değiliz, dünya daha tarafsız ve bu değerlendirmeyi yapıyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 102

Sayın Baloğlu, evet, çok teşekkür ederim. Yani emlak vergisi konusunda sponsorluk geliştirmeye çalışıyoruz. Bakın, şimdiye kadar sponsorluk bu konulara, çok fazla bizim çalıştığımız alanlara yansımamıştı. İki somut misalim var önümde. Bir, Manisa'da biz bir yeni müze tasarladık, tamamen sponsorlukla yapıyoruz. Denizli'de iki müze tasarladık yani protokollerini imzaladık bunların, ikisini de sponsorlukla yapıyoruz. Selçuklu Sultanı Alaeddin Keykubad'ın unutulmuş, bir harabeye dönmüş bence muazzam bir mekânı var, Kubadabad Sarayı, Beyşehir. Kalaycı arkadaşım konuştu, gitti ama yani ona lütfen selamlarımı söyleyin, Konya'da biz unutulmuş nice şeyi ayağa kaldırmaya çalıştık. Beyşehir Eşrefoğlu Camii bu dönemde Dünya Mirası Listesi'ne girdi. Kubadabad'a bir sponsor bulduk, şimdi o Selçuklu yazlık sarayını ayağa kaldırmaya çalışıyoruz. Bu tür mekanizmaları canlandırmaya çalışıyoruz.

Bir de şu Belediye Kanunu'nda bir girişim yaptık, emlak vergisinde toplanan paranın hiç olmazsa yüzde 20'sini Bakanlığın öncelik verdiği alanlarda kullanmak konusunda bir adım attık, o da sanıyorum ki bizim bütçemizin dar imkânlarına ciddi bir katkı yapacaktır.

İstanbul AKM'de de tabii ciddi bir sponsorluk aldık, arkadaşlarım hatırlatıyorlar.

İllere girmeyelim isterseniz ama Ölüdeniz bu sene benim ciddi ciddi altını çizdiğim yerlerden biri. Sayın Boğa sordu. Gerçekten Ölüdeniz, Türkiye'nin müstesna, tanıtımda çok kullandığımız mekânlarından birisi ama son yıllarda belediye imkânları içinde oldukça kötü bir vaziyetteydi. Ben bu yaz da Gemiler Adası'na çıktım, Kaleköy'e gittim, Fethiye'ye geldim. Fethiye'de biliyorsunuz, yıllardan beri şehrin ortasında ölmüş vaziyette duran Telmessos Tiyatrosu'nu inşallah bu yıl ayağı kaldıracamız ve yaz sonu orada halka açık etkinlikler yapacağız, konserler yapacağız. Fethiye'nin çok önemli olduğunu biliyorum, bir kruvaziyer limanına sadece Fethiye'de değil, bizim deniz kıyılarımızda ve Akdeniz çanağında daha fazla yat limanına, daha fazla kruvaziyer limanına ihtiyacımız olduğunu hepimiz biliyoruz. Türkiye son yıllarda marina, yat limanı, kruvaziyer limanı konusunda adımları attı ama bence Akdeniz çanağında hâlâ almamız gereken potansiyelin altında bir yerdeyiz yani Türkiye'nin emsalsiz deniz kıyıları bunlardan fazlasını hak ediyor. Bunları yakından takip ediyoruz.

Feramuz Bey'e teşekkür ederim, görüşlerini açıkladı. Ben o konulara girmek istemiyorum çünkü bu konularda ne söylesek bir fazla, ne söylesek bir eksik oluyor yani bazen söylemediğim, iyi niyetle söylediğim konularda bile inanılmaz terbiye dışı cevaplar alıyorum. Yani basın mensubu arkadaşlarım yanlış anlamasınlar, bana yurt dışında bir sanatçı arkadaşımızın ülkemizi terk etmek istediği söylendi. Ben dedim ki: "Bunca insan Türkiye'den ev alıp yerleşmeye çalışıyor. Türkiye o kadar güzel bir ülke ki yani bunca insan her yıl Türkiye'yi yeniden görmeye çalışıyor. Olur, sanatçı kırılığandır, muhaliftir; olur, bir gönül kırıklığı olmuştur, bunları telafi ederiz ama kimse bu vatandan kopmamalı. Temenni ederim ki herkes yüreğindeki o kırıklığı aşar ve ülkemizde yaşamak konusunda el birliği yaparız." Bu cevabı verdim, çok kaba bir cevap aldım. İsim söylemeden bu cevabı verdim, inanılmaz yani burada tekrar etmeyeceğim kadar kaba bir cevap aldım. Arkadaşlar o kaba üslubu destekliyorlarsa yani burada... Galiba, Sayın Kuşoğlu güzel bir şey söyledi; kültür sadece tiyatro değil, kültür sadece kaligrafi değil, kültür sadece güzel sanatlar değil, kültür sadece sinema değil, kültür bütün bu yaşam tarzımız. Birbirimizle nasıl konuşuyoruz, kültür bu yani size saygıyla davranan birisine küfür ederseniz sizin yani sanatçı diye yaptığınız işi kim, neye alsın, neye satsın yani hangi değeri biçsin? Önce kültürün değeri, temeli birbirimize insanca davranmak. Bütün bu yapmaya çalıştığımız yani biraz önceki Ulaştırma Bakanının da bizim kültür alanında veya turizm alanında veya çevre şehircilikte veya eğitimde yapmaya çalıştığımız ne? Topyekûn yaşam kalitemizi biraz daha yukarıya çekmek değil mi, yani milletin bütünüyle, sonra insanlığın bütünüyle yaşam kalitesini yukarıya taşımak değil mi? Kültür bunun adı, yaşam kalitemiz neyse o. Yani siz yaşam kalitesinin en asgari, olmazsa olmaz şartı olan insanca birbirine davranmayı bir tarafa iteceksiniz, görmezden geleceksiniz, sonra o haksız muameleye uğrayan insanları da köşenizde oturacaksınız, en kaba sözlerle eleştirmeye çalışacaksınız. Bir şey söylemiyorum, kötü söz sahibinindir, sadece bunu söylüyorum. Bu akşam da burada kırıldığım cümleler oldu, onlara da sadece kötü söz sahibinindir, diyorum.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ne yapacaktık yani konuşmayacak mıyız yani...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Hayır, bir şey demedim. Zaten niye üstünüze aldınız ki?

MUSA ÇAM (İzmir) – ...tahammülünüz yok, muhalefet partisinin görevi...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Niye üstünüze aldınız ki?

BAŞKAN – Evet, lütfen Sayın Çam.

MUSA ÇAM (İzmir) – Ne yapacağız, size yağ mı çekeceğiz yani yeteri kadar öven var, biz de tabii farklı konuşunca...

BAŞKAN – Sayın Çam...

MUSTAFA BALOĞLU (Konya) – Sayın Bakan ortaya konuştu.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Farklı konuşmak çok güzel bir şey. Elbette yani burada hepimiz...

MUSTAFA BALOĞLU (Konya) – Sen niye üzerine alınıyorsun?

CAHİT BAĞCI (Çorum) – Kötü söylemişsiniz ki üzerinize alınıyorsunuz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 103

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Özür dilerim. Arkadaşlar, Mevlânâ'nın güzel bir sözü var: "Hepimiz aynı düşüncedeyseniz yeteri kadar düşünmüyorsunuz demektir." Elbette farklı düşünce olacak. Barika-i hakikat müsademe-i efkardan doğar elbette ama burası Türkiye Büyük Millet Meclisi; nezaket içinde, karşılıklı saygı içinde, birbirinin eksik gördüğünü onu düzeltecek biçimde teşvik ederek, yoksa kötü söz seçmeye kalktığımız zaman bir dolu kötü söz var. Marifet, karşınızdakini dinleterek, onun vicdanında bir yansıma yaparak yanlış bir şey yapmışsa düzeltmesini sağlamak. Budur, yapmamız ve birbirimize karşı sergilememiz gereken tavır budur, sadece buna işaret ediyorum.

Sayın Akçay, çok teşekkür ederim her zamanki gibi yapıcı fikirlerinize. Bu film setleriyle ilgili bir deneme yaptık arkadaşlarım, çok iyi yansıma aldık yani ben bunu İngilizce alt yazılı olduğu için yerli yabancı, her yerde ama bu birincisidir. Bu, tabii, çok şey aldım, şu film de olsun, bu film de olsun, "Karpuz Kabuğundan Gemiler Yapmak", siz bugün "Hacivat Karagöz Neden Öldürüldü?" Yani bunlar güzel öneriler, arkadaşlarım sanıyorum ki bunları kaydedecekler. Benim de şahsen görmeyi arzu ettiğim birkaç film daha var. Bir ikinci seti daha yapacağız.

Türk sineması son yıllarda güzel eserler üretmeye başladı. Şimdi, mesela, Türkiye'de önemli bir film festivalinde jürinin değerlendirmeye almadığı bir film şimdi Oscar adayı gösterildi Türkiye Sinema Konseyi tarafından. Biz de ona ciddi biçimde destek vermeye çalışıyoruz. Kolay değil yani Oscar'a aday film göndermek önemli bir adımdı, oraya geldik. İlk dokuz, ilk beşe girmek, inşallah bunları göreceğiz. Biz sinema sektörünü, biz tiyatro sektörünü, biz bütün sanat dallarını elimizden geldiği kadar destekliyoruz. Buradaki dikkatimiz şu: Biz kamu olarak destek veriyorsak kamuya iyi örnekler oluşturmali. Ha, siz kamudan hiçbir destek almıyorsanız dilediğinizi elbette yapmakta özgürsünüz ama ben kamu desteğini kamu karşıtı yani çocuklarımız için, ailemiz için, insanımız için, toplumumuz için, millî bütünlüğümüz için kötü şeyler önermeye çalışan, hisas ettirmeye çalışan; bu birliği, bütünlüğü, kardeşliği, dostluğu, özgürlüğü bozacak olan mesela, nefret söylemine destek veremeyiz biz. Yani birbirini ötekileştirme çabasına, toplumun bir kesimini küçük görme, ister zengini ister fakirini, ister Alevisini ister Sünnisini, ister Doğulusunu ister Batlisini küçük görme, hor görme içeriği olan ya da aile içi şiddeti öneren veya çocuklara karşı kötü muameleyi öneren veya Türkçeyi kötü kullanmayı öneren -çok haklısınız- veya işte dilimizi, örfümüzü, geleneğimizi, güzel alışkanlıklarımızı yok etmeyi öneren, bunu içeren şeylere ben kamu olarak destek veremem. Bu yapılamaz demiyorum ülkemizde, bu yapılabilir ama kendi kaynaklarınızla. O suçtur, değildir, ona da ben hiç karışmam; ona yargı karışır, burada hukukçu arkadaşlarımız var. Ben ona suçtur, değildir demem, diyemem. Nitekim bize kitap geliyor, biz bandrol vermek zorundayız, veriyoruz. Ha, suç mudur, değil midir? Savcı giriyor devreye, o benim sorunum değil. Ama biz genel olarak burada özgürlükten yanayız ama kamu kaynağı ayırıyorsam, kamu desteği ayırıyorsam kamusal bir yararının, toplumsal, kamusal özgürlüğü, barışı, dostluğu, kardeşliği teşvik edici, güzel davranışı teşvik edici bir tarafının olması gerekir. Bizim koyduğumuz sınır bundan ibaret ve sanıyorum ki bu bir akıl ölçüsüdür.

Şimdi, arkadaşlarım iki mesele var. Turizmle ilgili bir genel eleştiri yapılıyor arkadaşlarımızca. Tabii, kuru rakamlara baktığınız zaman bunu yapmak mümkün, ben de zaman zaman bu rakamları önümüze koyan arkadaşlara aynı eleştiri yapıyorum. Bir kere Türkiye turizm hedeflerinin gerisinde kalmış değil, Türkiye turizm hedeflerinin gerisinde midir, ilerisinde midir? Bunun yani otururuz... Mesela, daha önce bizim stratejik planımızda 60 milyon turist, 80 milyar dolar gelir gibi bir hedef vardı. Bunun gerçekçi olmadığını arkadaşlarımızla düşündük. Yani dünyanın bir gelişme çizgisi var, Türkiye'nin gelişme çizgisi var; dünyaya açılan yeni ülkeler var. Yani dünyada kimse bir yere gitmeyecek, herkes Türkiye'ye gelecek ancak bu zaman olabilir. Bunu revize ettik, 50 milyon turist 50 milyar dolar diye, bu daha gerçekçi bir hedef. Şimdi, neye göre kıyaslıyoruz bunu? O kâğıtta o yazıyordu değil. Dünya nereye gidiyor, biz nereye gidiyoruz, dünyadaki gelişme ne? Biz dünyadaki gelişmenin hep önünden gidiyoruz, olay bu. Yani dünyada şimdi, son yıllarda, 2008'den bu yana yaşanan bir ekonomik kriz var. Ekonomik krizde dünya eksiye düştü, biz düşmedik; dünya kıpırdadı, biz onun üstüne çıktık. Ha, bu yıl, bakın, bu yıl bizim en sıkıntılı yılımız, söylüyorum çünkü bu yıl coğrafyamızda özel sorunlar var. Dış politikadan kaynaklanan, coğrafyada komşularımızdan kaynaklanan özel sorunlarımız var. Biz birkaç yıldır İsrail'den ve Suriye'den ciddi bir kaybı telafi ediyoruz, üstüne yeni insanlar koyuyoruz dünyadan ve rakamı yakalıyoruz. Ha, gelen sayısı itibarıyla... Dünya Turizm Örgütü Genel Sekreteri geçen gün Türkiye'deydi. Dünya Turizm Örgütü geçen yıl Türkiye'nin başarısını zaten kendi belgelerinde tescil etti. Dünya Turizm Örgütü Genel Sekreteri geçen hafta Türkiye'nin başarısını uluslararası kamuoyu önünde İstanbul'da ifade etti.

Turizm gelirimiz... Şimdi, bizim turizm gelirimizi TÜİK 23 milyar dolar olarak açıklıyor, bu yıl da o sınırlarda bir yerde. Nasıl açıklıyor? Bunu daha önce de Komisyonda ifade ettim ve biz, bunu iki yıldır TÜİK'le çalışıyoruz. Yılda 4 kez sınır kapılarında öğrencilerin, anketörlerin eline anket formunu veriyor ve çıkarken diyor ki: "Siz Türkiye'ye geldiniz, kaç para harcadınız?" O kişi de büyük ölçüde tur operatörüne, tura vermiş olduğu ücreti yazıyor ama aldığı herhangi bir haliydi, kuyumdu, buna benzer bir şey varsa onu yazmıyor, yediği özel bir yemek varsa onu yazmıyor, cebinde eşine, dostuna götüreceği herhangi bir mücevher varsa bunu yazmıyor.

İki: Tur operatörlerinin Türkiye'de bıraktığı pay yüzde 40 olarak hesaplanmış 2000'li yıllarda. Şimdi bütün sektör diyor ki: "Bu yüzde 50'nin üzerinde, 55'ler civarında." Bütün hesaplar bunu gösteriyor. Hava yolu taşımacılığında hiçbir gelir Türkiye'nin turizm gelirinde gözükmüyor. Ayrıca bu anketörler VIP'lere girmiyor, CIP'lere girmiyor, marinaları

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 104

hesaplamıyor. Şimdi diyoruz ki biz: “Dünyada bunlar hep hesaba katılıyor.” Geçen gün gittim ben, Mısır’da sordum. 8 milyon geliyormuş da 10 milyar dolar gelir elde ediyorlarmış yani onların yaptığı hesapla yaparsam biz 40 milyar dolar gelir elde ediyoruz. Yani Avrupa’dan yola çıktığından itibaren her şeyi, her kalemi yazıyorlar, alınan hatta şeyleri, konut monut alınıyor ya onlar dâhil olmak üzere... Bu hesapları yapmıyoruz. Şimdi, TÜİK’le, dünyada nasıl yapılıyor, işte uydu sistemiyle, ayna sistemiyle, bunlar üzerinde çalışıyoruz. Tabii, TÜİK 2012’de birdenbire bu hesapları 23 milyar dolardan 28’e çıkarırsa bütün eski hesapların geriye doğru düzeltilmesi lazım. Onun için 2013 yılından başlayarak, geriye doğru yansıtılarak yeni hesaplama sistemiyle karşılaşıcağız ve göreceksiniz.

Bizim bütçemizde birkaç yıldan beri istikrarlı biçimde, bir net hata noksan, 11 milyar dolar civarında bir rakam var. Maliye Bakanımız da, Hazine Bakanımız da diyor ki: “Bunun en az yarısı turizm geliridir. Burada gözüküyor, turizm geliridir.” O yüzden size katılıyorum yani turizm resmî rakamlarda gözükenden daha fazla Türkiye’ye kaynak getiriyor, ödemeler dengesi açısından, cari açık açısından önemli. O yüzden, tabii, ben de temennilere çok katılıyorum. Keşke Plan Bütçe Komisyonumuz ve Maliyenin dengeleri, hesapları izin verse ve daha fazla kaynak ayırsanız.

Biz gerçekten 1912’nin yıl dönümü, evet 2012, biz ne yapıyoruz? Biz şu anda Hıdırlık Tabyalarını restore ediyoruz yani belki en anlamlı anıtsal yapılardan bir tanesi. Bir yere bir heykel yaparız...

Bir de bu yani “heykel düşmanı” lafını falan çok rica ediyorum, gündemden düşürelim. Yani bir insan beğenmediği bir şeye sizin beğenmediğiniz bir cümleyle karşı koymuş olabilir ama eleştirdiğiniz Türkiye Cumhuriyeti Başbakanı, böyle yeni deneme bir heykeli değil, tarihin önemli, simge heykellerinden ve eski çağın, mitolojinin Tanrı vasfettiği heykellerden bir tanesini uçağındaki birtakım insanları indirip kendi uçağına koydu ve Amerika’dan Türkiye’ye getirdi ve bunu otuz yıldan beri hiçbir iktidar da yapamamıştı, müsaadenizle. Yani Amerika’ya götürülmüştü Perge’den Herkül Heykeli’nin üst yarısı ve biz bunu almayı başardık ve Sayın Başbakan bir dolu arkadaşına “Başka uçağa.” dedi -o koca bir ambalajdı çünkü- onu koydu ve heykeli ama sanat değeri, dünya kültür, estetik, tarih bilimcileri tarafından tespit edilmiş bulunan bir heykeli aldı, getirdi, Antalya Müze’imize koyduk. Bu yılda Antalya Müzesi’nin ziyaretçi sayısı biraz da o sayede daha da fazla arttı. Onun dışında da...

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Sayın Bakan, bunun karşısında şapkamızı çıkarırız.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Elbette.

NURETTİN DEMİR (Muğla) – Ama Kars olayında yanına koymak lazım.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yani sizin beğenmediğiniz bir kelime olabilir, benim de o sıra kullanılmamasını temenni ettiğim bir sözcük olabilir ama yani bu “Heykel düşmanı, sanat düşmanı” diye bir genellemeye hak vermez, onu söylemek istiyorum. Yani bir heykeli alıp getirmek ona değer vermektir ya da ben sfenks için iki yıl Almanlarla mücadele ettim.

FERAMUZ ÜSTÜN (Gümüşhane) – Heykele “ucube” dedi de.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Arkadaşlar, hatırlatmak isterim size yani bakın, Türkiye’de, son yıllarda, kültür, sanat falan konusunda çok acımasız davranıyor bazı arkadaşlarımız. Şimdi, ben Sabahattin Ali’yle ilgili bir kitap çıkarıyorum, yakında takdim edeceğim. Sabahattin Ali’nin hangi yılda, hangi faili meçhule kurban gittiğini bir siyasi partimizin genel başkanı çok acımasız ifadelerle ifade etmişti; isterseniz hatırlatayım, isterseniz hafızanıza teslim edeyim. Öyle mi?

Nazım Hikmet... Bu memlekette soğuk savaş yıllarında Türkiye’den koparılmış, gitmişti. Ondan önce Mehmet Âkif gitmişti, geldi 1936’da ama Nazım Hikmet, soğuk savaşın tam ortasında gitti, gelemedi, “Memleketim, memleketim...” diyerek de öldü. Ondan sonra nice iktidarlar geldi geçti bu ülkeden -1960’dan sonra, işte, ihtilallerin devrimci iktidarlara, sollar, sağlar, orta sollar, orta sağlar, hepsi geldi defaatle- Türk dilini en güzel kullanan bu insanın vatandaşlığını kâğıt üzerinde hiçbir cumhuriyet hükûmeti verememişti. Yani ne ifade eder? Manevi bir anlamı yok mu sizce? Var herhâlde değil mi? Bunu bizim Hükûmetimiz, bir haftalık tartışma içinde, bir Bakanlar Kurulunda halletti.

Arkadaşlar, bir söz var, “Ayinesi iştir kişinin, lafa bakılmaz. Kişinin görünür rütbei aklı eserinde.” Öyle mi?

Şimdi size, bakan, tarihe sahip çıkma, kültüre sahip çıkma, somut örnek vermek istiyorum. Türkiye’nin, dünya mirası aday listesinde yıllardan beri 9 yeri vardı, ben başladığımda 9 ve öyle kalmış. Bana dediler ki önce, yani öyle bir amelimanda, öyle bir ağır aksak yürüyüş bürokrasiye yerleşmiş ki: “Efendim, Dünya Mirası Listesi’ne bir eser aldırarak mümkün değildir.” “Aday listesine teklif edelim.” “Efendim, aday listesine de yılda iki yeri ya alırlar ya almazlar.” “Ya arkadaşlar, bir oturalım, konuşalım, çalışalım, şu kalıpları bir zorlayalım.” dedik. Dünya mirası ortaya çıktığı zaman Fransa, İtalya, İspanya uyanık davranmış, her birinde 40-50 tane dünya mirası var. Türkiye gibi bir hazine ülkede 9 tane dünya mirası. Hiç unutmuyorum, Pamukkale’yi geziyorum, Çinli bir rehber kız bana dedi ki: “Sizin ülkenizde 30 tane olması lazım.” Benim beynime vurdu, “30 tane olması lazım.”

Kolları sıvadık; biz, şu geride bıraktığımız geçen dönemde Selimiye, bir Mimar Sinan eseri, dünya mirası. İstanbul, tarihî yarımada dünya mirasındaydı ama ilk defa münferiden bir Sinan eseri Dünya Mirası Listesi’ne girdi. Bu bir Osmanlı eseri. Diyorum ya, tarihe ayımsız sahip çıkıyoruz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 105

Sonra, Çatalhöyük. Çatalhöyük ne zamanın? Dokuz bin beş yüz yıllık insanlık tarihinin, bütün insanlığın. Bu Anadolu'da yaşamış, dünyada yaşamış kim varsa Çatalhöyük, kentleşmenin, şehirleşmenin, yerleşmenin, tarımın, bir medeniyet kurulmasının, insanlığın ilk ayak izi. Çatalhöyük, Dünya Mirası Listesi'ne girdi geçen yıl.

Şimdi, bu yıl iddiayla söylüyorum size –inşallah, gelecek yıl burada bulunursak hepimiz, mahcup olmam-Alanya. Şimdi çalışıyoruz; Alanya tersaneleri ve Kalesi, Dünya Mirası Listesi'ne... Dosyamız hazır.

Arkadan Efes geliyor, arkadan Bergama geliyor, arkadan Bursa'nın tarihî merkezi geliyor. Bütün bunlar Dünya Mirası Listesi'ne ağır ağır girecek. Bunlar, dosyalar kapatılmıştı, yani kültürün de turizmin de tarihin de ülkemizde edebiyatı yapıyordu, iş yapılmıyordu.

Şimdi, dünya mirası aday listesi... Bulduk, ta 2000 bilmem kaçta kalmış, 18... 18 aday liste. Şu anda kaç biliyor musunuz? Bakın, geride beş yıl bıraktık 2007'den bu yana, dünya mirası aday listesi'nde Türkiye'nin –bana listeyi açar mısınız arkadaşlar- şu anda 37 yeri var. 38'di, Selimiye'yi adaydan asıl listeye geçirdiğimiz için 37 yerimiz var. Nereler girdi? Bakın -son zamanlarda- sayayım size: Aydın Afrodias antik kenti. Arkadaşlar, yani Aydın Afrodias antik kenti bir dünya mücevheri. Önerilmemiş.

Efendim, Likya... Bütün bu sahilde, Fethiye'den Olimpos'a kadar Likya kalıntıları. Perge Antik Kenti... Önerilmemiş bunlar Dünya Mirası Listesi'ne. Önerdik, kabul edildi Perge.

Sagalassos antik kenti, Burdur. Bu yıl Belçika'da bir sergi yaptık, bir kasabaya 150 bin kişi geldi Sagalassos'u görmek için.

İzmir Bergama... Düşünebiliyor musunuz, bakın, Bergama'da Almanlar çalışıyor yıllardan beri. Sözüm ona çalışıyor... Bu kazılar ayrı bir hikâye tabii. Yani yerli, yabancı, kim çalışıyor, kim çalışmıyor...

ALİ BOĞA (Muğla) – Çalışırken götürmüşler...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ha, şimdi onlara bakıyoruz.

Yani Bergama gibi bir yer... Dünyada Bergama'dan kalıntılarla dünyanın en ünlü müzesi yapılmış fakat bizde kalan Bergama, Dünya Mirası Listesi'ne, aday listesine bile teklif edilmemiş. Teklif ettik; şimdi Bergama'yı kalıcı listeye sokmaya çalışıyoruz.

Beyşehir Eşrefoğlu Camii... Yani dünyada ben çok mabet gördüm, Eşrefoğlu Camii kadar, girdiğim zaman bana mistik bir duygu veren başka bir yer yok, inanılmaz bir yer. Beyşehir Eşrefoğlu Camii nerede? Anadolu'da bir köy camisi gibi idi. Beyşehir Eşrefoğlu Camii, şu anda dünya mirası aday listesinde ve inşallah, birkaç yıl içinde kalıcı listeye girecek.

Göbeklitepe... Şimdi, "Göbeklitepe" diye konuşup gidiyoruz. Göbeklitepe yoktu listelerde; Göbeklitepe.

Hatay Saint Pierre, Kütahya Aizonai, Ani, Beçin ortaçağ kenti...

Şimdi Beçin, Milas... Yani bir acayip yer. Yerin 12 metre altında bir lahit. Üstünde Roma mozaikleri. Arada 2 bin yıl var o yerdeki lahitte... 800-900 yıl var, evet, yani bir 500 yıl var. 2.400 yıl aşağıdaki lahit. Üstünde Roma mozaikleri var. O, aşağı yukarı Roma'yı... Onun üstünde Milas Selçuklu evleri var. Üçü bir arada. Yani 2.500 yıllık bir tarihi bir arada kazıyoruz orada biz.

BAŞKAN – Sayın Bakanım, tamamlayabilir misiniz.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Yerin altında yani 2.500 yıl, üstünde bin yıl, onun üstünde bin yıl... Üç medeniyeti birden bir arada kazıyoruz. Hemen onun karşısında, 5 kilometre ileride de bir Selçuklu Menteşoğlu, Anadolu beylik devleti var, onun merkezinde çalışıyoruz. Burası Dünya Mirası Listesi'ne girdi.

Efendim, Birgi tarihî kenti... Efendim, Gordion; yeni girdi dünya mirasına... Hacı Bektaş Veli Külliyesi... Efendim, Hekatomnos Anıt Mezarı... Mamure Kalesi, Mersin... Niğde'nin tarihî anıtları... Eskişehir Odunpazarı... Gaziantep Yesemek Taş Ocağı ve Zeugma arkeolojik kenti. Şimdi bunlar Dünya Mirası Listesi'ne girdi.

ERKAN AKÇAY (Manisa) – 38'inci de Sart olsun.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Tabii, Sart... Çalışın. Sart, hemen...

Şimdi, bir şey daha söyleyeceğim. Bir de bizim, hani "Örfümüz, kültürümüz, geleneğimiz" dediğimiz bir şey var ya, "Bizim özümüzden bir şey çıkarmak lazım dünyaya." dediniz ya, ona çok katılıyorum. Yani bizde şimdiye kadar... Bakın, yeni bir şey yapıyoruz; geçen yıl yaptığımız en güzel işlerden birisi, İzmir'de yeni bir orkestra kurduk. Yeni orkestra köylere çıkıyor yazın, Mozart da çalışıyor, efendim, çöktürme de çalışıyor. Öyle mi? Yani Mozart'a da tempo tutuyor -ben gördüm onu- köylerde insanlar. Yani Napoliten, o İtalyan şarkılarını da söylüyorlar, bizim, bilmem Ege türkülerini de söylüyorlar. Halk katılıyor. Yani çok sesli müzik halka böyle götürülür. Ama şimdiye kadar ne yapıyorduk biz? Yani hani bir "Bayburt zulmü" hikâyesi var ya, tam bunu yapıyorduk, bundan vazgeçtik.

Biz şimdi kamu olarak kaynak ayırıyorsak bizim derdimiz bu işi halka götürmektir.

"Efendim, Taksim'de ne olacak, Kızılay'da ne olacak?" Biz bu kalıpları yıktık arkadaşlar. Bana tiyatro konusunda arkadaşlar, dönüp dönüp akıl öğretiyor. Size hatırlatırım, 1948'de kurulu Devlet Tiyatroları. Ben göreve başladığım zaman, İstanbul'un Anadolu yakasında devlet tiyatrosu yoktu. Türkiye sathında 24 veya 25 tane devlet tiyatrosu vardı.

MEHMET YÜKSEL (Denizli) – 23.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – 23? 25.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 106

Benden önce, arkadaşlar dört yılda 9 sahne açmışlardı. 24 sahne açtık şu anda biz. Bu yıl, işte Manisa, Çanakkale, Mardin, Urfa, daha var, arkası geliyor, 60'a gidiyor, 60'a! Yani kültüre, sanata çok değer veren arkadaşlar elli beş senede 25 sahne açmıştı; biz kültüre, sanata hiç değer vermiyoruz, sanatı da öldürüyoruz, memleketi de karartıyoruz ama 30 tane yeni tiyatro sahnesi açıyoruz.

Onlar 500 bin kişiye Kızılay'da, Taksim'de oynuyorlardı, biz Anadolu'da şimdi, Kahramanmaraş'ta, Çorum'da, Ordu'da, Sinop'ta, efendim, Zonguldak'ta, Aydın'da, Denizli'de, Van'da... Van Devlet Tiyatrosu hiç perdesini kapatmadı. Depremde perdesini kapatmayan kuruluş, cumhuriyet kuruluşu Van Devlet Tiyatrosudur.

HÜSEYİN ŞAHİN (Bursa) – Suçlu sizsiniz, anlatmamışsınız.

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Anlatıyorum kardeşim de anlatıyorum da ben bunları defaatle anlatıyorum da orada yine Bülent Bey bir şey söyledi, bakın, "Birtakım tartışmalar oluyor ülkemizde." dedi. İyi şeyi kimse tartışmıyor; iyi şeyi.

Çok özür dileyerek bir örnek vereyim. Şimdi ben birçok üniversitede –lütfe ediyorlar- işte birtakım ya söyleşiye katılıyorum ya bana bir akademik unvan veriyorlar. Hiçbiri haber olmuyor. O üniversitede kaç öğrenci var? 20 bin. Beni dinleyen kaç öğrenci var? 200'le bin arasında değişiyor. Gayet güzel dinliyor. 4 öğrenci dışarıda ya bağıyor ya yumurta atıyor, haber oluyor. Ya, o üniversite, bin kişiye konuştuk, 500 kişiye konuştuk... Öyle mi? Orada insanlar alkışladı, güzel bir diyalog oldu. O hiç haber olmuyor ama girerken veya çıkarken 4 çocuk bağırırsa haber oluyor.

Şimdi, olumsuz şeyler dinlemeye yatkın, olumsuz şeyler dinlemeye ve olumsuz şeyler sürekli söylemeye yatkın bir kamuoyu oluştursanız, bunlar arada kaynar ama bunlar sadece bu iktidarın güzellikleri değil arkadaşlar, bunlar Türkiye'nin güzellikleri. Yani Türkiye içine kapanan bir ülke olsa, şu ekonomik kriz çağında gelen sayısı 23... 25... Ben 25 rakamını birkaç sene önce duyacağımız zaman, "Arkadaşlar, sihirli bir eşiği geçiyoruz, 25 milyon." demiştim. 25... 30 geride kaldı. 31... 32... gidiyoruz. Türkiye içine kapansa, Türkiye'nin tarihî, kültürü, ören yerleri, inanç turizmi köreltilse, sanatı kararsa olur mu bunlar? Olur mu? Yani içine kapanan bir ülkeye bu kadar insan gelir mi? İçine kapanan bir ülkeye bu kadar insan, turizmde, kültürde, sanatta yatırım yapmaya kalkar mı?

Size İstanbul'un, size Türkiye'nin bazı şehirlerinin bir haftalık kültür ajandasını getireyim. Yarın akşam İstanbul'da üç tane sergi açıyorum ben. İki tane Çin sergisi açıyorum, bir tane oyuncak müzesiyle ilgili sergi açıyorum. Bir akşamda İstanbul'da üç tane kültür ve sanat etkinliğine yetişmeye çalışıyorum. Size bir haftayı saysam yorulursunuz.

Sayın Başkan, sizi ve arkadaşlarımı saygıyla selamlıyorum.

Biz Bakanlık olarak ne yaparsak... Siz de burada söylediniz, herkes biliyor, kıt imkânları olan bir Bakanlığımız. Bakanlıkta ayak hizmeti gören arkadaşlarımızdan en üst düzeyde görev yapan arkadaşlarıma kadar hepsinin özverili çalışmaları sayesinde yapıyoruz. İzin verirseniz, hepinizin huzurunda hem bu akşamki dikkatiniz için Komisyon üyelerini saygıyla selamlarken, hepinizin huzurunda, beş yıldır çalışmayı paylaştığım arkadaşlarıma teşekkür etmek istiyorum ve milletim adına şükranlarımı sunmak istiyorum.

Hepinizi saygıyla selamlarım.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyoruz Sayın Bakan kapsamlı sunuşlarınız için.

AYLIN NAZLIAKA (Ankara) – Sayın Bakan, cevaplayamadığınız soruları yazılı olarak cevaplayacak mısınız?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Cevaplayamadığım sorular içinde hâlâ sizin tatmin olmadığınız şeyler varsa yazılı olarak cevaplarım. Almadığınız cevap varsa yazılı olarak cevaplarım.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Sayın Bakan, konuşmalarımızda birçok yorum ve sorular da vardı, onları cevaplıyorsanız...

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Almadığınız cevapların hepsini ben yazılı olarak cevaplarım, hâlâ almadığınız cevap varsa.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – Bir de bir şey söylemek istiyorum. Sayın Bakan, turizm yatırımlarıyla ilgili söylediniz. Önemli olan, bakın, trenddir burada. Yani 23 milyar doların şu anda 28 olması değil, bir yılda...

BAŞKAN – Sayın Türelî, teşekkür ediyoruz.

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – ...aynı sistem içinde bakmaktır. O yüzden, lütfen, biz şunu söylüyoruz orada: Hedefler tutmamıştır çünkü 20'den 23'e çıkmıştır...

BAŞKAN – Evet, o...

RAHMİ AŞKIN TÜRELİ (İzmir) – ...28'e çıkacaktır. O yüzden, lütfen performansı kabul ediniz.

BAŞKAN – Sayın Aslanoğlu, buyurun.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Sayın Bakanım, tabii, konuşmanızda bazı şeyleri atıf yaparak söylediniz. Tabii, bir yıllık süreç içinde Türkiye'de oluşan Bakanlığınız gibi -her şeyi arkadaşlarım derliyor -bunların çoğu derlenmiştir- kendi üsluplarına göre bunu konuşuyor. Siz Kültür ve Turizm Bakanısınız; bunu, arkadaşlarımla üslubunu bir şekilde kınamanızı ben kabullenmiyorum.

BAŞKAN – Öyle bir şey söylemedi, öyle bir kınama ifadesi kullanmadı.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Yani kullanmadınız ama...

BAŞKAN – Yani tasvip etmediğini ifade etti.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 107

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Çok zorlamayın. Zorlama, ne olur. Vicdanla konuş.

FERİT MEVLÜT ASLANOĞLU (İstanbul) – Hayır...

Onun için, herkesin kendi görüşüdür. Herkesin kendi görüşünü ifade etme özgürlüğü vardır. Bu nedenle bu yönde arkadaşlarıma bir hiciv yapmanıza gerek yoktu.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, ben de şunu ifade edeyim: Elbette eleştirilecek, eleştirmek en doğal hakkınız ama burada tek dikkat edeceğimiz husus, şahıslara yönelik herhangi bir hakaret unsuru içermesin, şahsiyetle uğraşılmasın. Bizim temel düşüncemiz, zaten İç Tüzük'ümüzün gereği de bu.

Ben teşekkür ediyorum tüm arkadaşlarımıza, Sayın Bakanımıza teşekkür ediyorum. Böylece, bütçe ve kesin hesaplar üzerindeki görüşmelerimizi tamamladık.

Şimdi, bütçe ve kesin hesapları...

AYLİN NAZLIKA (Ankara) – Ben hiçbir soruma cevap alamadım. Yedi soru sordum, hiçbirine cevap alamadım.

PROGRAMLAR VE ÖNERGELER

BAŞKAN – Şimdi, sırasıyla bütçe ve kesin hesapları okutup oylarınıza sunacağım.

Kültür ve Turizm Bakanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Kültür ve Turizm Bakanlığının 2013 yılı bütçesi ile 2011 yılı kesin hesabının oylanmasına başlandı.)

(04 okundu)

BAŞKAN – Bir önerge var, okutuyorum:

Plan ve Bütçe Komisyonu Başkanlığına

Cetvelde gösterilen değişikliğin aşağıdaki gerekçe ile kabulünü arz ve teklif ederiz.

Aydın Ağan Ayaydın

Bülent Kuşoğlu

Kazım Kurt

İstanbul

Ankara

Eskişehir

Ferit Mevlüt Aslanoğlu

İzzet Çetin

Musa Çam

İstanbul

Ankara

İzmir

Rahmi Aşkın Türeli

İzmir

KURUM: KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI (Tanıtma Genel Müdürlüğü)

Yılı : 2013

[illegible]

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Tarih :

Grup :

Giriş:

Sayfa : 108

L											
E											
N								GENEL TOPLAM		200..000..000	

Gerekçe: Ülkemizin turizm değerlerinin daha fazla tanıtılabilmesine imkan sağlamak amacıyla Tanıtma Genel Müdürlüğü'nün "Mal ve Hizmet Alım Giderleri" ile "Sermaye Giderleri" ödeneklerinde söz konusu artışın yapılması amaçlanmıştır.

BAŞKAN – Sayın Bakan, önergeye katılıyor musunuz?

KÜLTÜR VE TURİZM BAKANI ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Komisyonun takdirine bırakıyoruz.

BAŞKAN – Hükûmetin takdire bıraktığı önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

İlgili kalemi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler...: Kabul edilmiştir.

(Kültür ve Turizm Bakanlığının 2013 yılı bütçesi ile 2011 yılı kesin hesabının okunmasına devam edildi, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Devlet Opera ve Balesi Genel Müdürlüğü'nün 2013 yılı bütçesi ile 2011 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Devlet Tiyatroları Genel Müdürlüğü'nün 2013 yılı bütçesi ile 2011 yılı kesin hesabı okundu, oylandı, kabul edildi)

BAŞKAN – Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı bütçesinin fonksiyonlarını okutuyorum:

(Türkiye Yazma Eserler Başkanlığı 2013 yılı bütçesi okundu, oylandı, kabul edildi)

Değerli arkadaşlar, böylece gündemimizde bulunan bütçe ve kesin hesaplar oylanmış ve kabul edilmiştir.

Sayın Bakanımıza, tüm bürokrat arkadaşlara, basın mensuplarına ve Komisyon üyelerimize çok teşekkür ediyorum.

Yarın saat 10.00'da tekrar buluşmak üzere, bütçe ve kesin hesapları görüşmek üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 01.20