

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 1

21 Ocak 2015 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 14.30

BAŞKAN: Hasan Fehmi KİNAY (Kütahya)

BAŞKAN VEKİLİ: Ziver ÖZDEMİR (Batman)

SÖZCÜ: Şenol GÜRŞAN (Kırklareli)

KÂTİP: Faruk SEPTİOĞLU (Elâzığ)

-----0-----

BAŞKAN - Komisyonumuzun değerli üyeleri, Sayıştay Başkanlığımızın, kamu kurumlarımızın ve basınımızın değerli temsilcileri; hepinizi Başkanlık Divanı adına saygıyla selamlıyorum, hoş geldiniz.

Değerli üyeler, bugün gündemimizde Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıkları Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi Anonim Şirketi, Türkiye Demiryolları Makineleri Sanayi AŞ ve Türkiye Vagon Sanayi AŞ'nin 2012 yılına ait bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri yer almaktadır.

Şimdi kurum hakkında Komisyonumuzu bilgilendirmek üzere Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürü Süleyman Karaman'a söz vereceğim. Ancak, ondan önce, toplantıya iştirak eden kurum temsilcilerimize Komisyonumuza kendilerini tanıtmaları için söz vereceğim.

Öncelikle Genel Müdürümüzden başlıyorum.

Buyurun.

(Komisyona katılan bürokratlar kendilerini tanıttılar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum.

Evet, sunumunu yapmak üzere Sayın Genel Müdürümüz Süleyman Karaman Bey'e şimdi sözü veriyorum.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkanım, Komisyonun değerli üyeleri; zatîîlileriniz başta olmak üzere değerli Komisyonun üyeleri ve Sayıştay denetçilerini, salonda hazır bulunan kurum ve kuruluş temsilcilerini, şahsım ve TCDD ailesi adına saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; bilimsel ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle 19'uncu yüzyılın ilk yarısında başlayan ve zamanla gelişen demir yolu ulaşımı bugün toplumsal dönüşümün, ekonomik ve ticari gelişmenin temel belirleyicilerinden biri olmuştur.

23 Eylül 1856 tarihinde İzmir-Aydın demir yolu hattının inşasına başlanması, Anadolu coğrafyasının iklimini değiştirerek sosyal, kültürel ve ekonomik olarak şekillenmesinde milat teşkil etmiştir. Osmanlı döneminde 1856'dan 1923 yılına kadar 4.136 kilometrelik demir yolu inşa edilerek cumhuriyete miras kalmıştır. Demir yolu ulaşımının devlet politikası olarak ele alındığı 1923-1950 döneminde yılda ortalama 134 kilometre olmak üzere toplam 3.764 kilometre demir yolu yapılmıştır.

Bizzat Atatürk tarafından refah ve ümran yolu olarak kabul edilen demir yolu hamlesi, maalesef, 1950 yılından sonra yavaşlamıştır. 1951-2003 yılları arasında yılda ortalama 18 kilometre olmak üzere toplam 945 kilometre demir yolu yapılabilmektedir.

2003 yılından bu yana demir yolu sürdürülebilir kalkınma hamlelerinin en önemli halkalarından biri olarak görülmüş ve demir yolu yatırımlarına büyük önem verilmiştir. Bu sayede 2004-2014 yılları arasında 1.759 kilometre demir yolu yapılmış, diğer taraftan 2.712 kilometrelik demir yolu inşası ise devam etmektedir.

Demir yoluna verilen önem belirlenen hedeflere ulaşmak için yatırım planlamalarında kendisini göstermiş ve 2003 yılından bugüne kadar teşekkülümüz yaklaşık 24 milyar TL'lik yatırım yapmıştır.

Sayın Başkanım, değerli komisyon üyeleri; müsaadenizle, proje ve faaliyetlerimiz konusunda bilgi arz etmek istiyorum.

Yüksek hızlı demir yolu yapımında Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya ve Ankara-Bursa koridorları çekirdek ağ olarak belirlenmiş ve 16 büyük ilimizin yüksek hızlı trenle birbirine bağlanması planlanarak Türkiye'nin kırk yıllık hayali olan yüksek hızlı demir yolu projeleri 2004 yılından itibaren gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Bu kapsamda 2009 yılında Ankara-Eskişehir hattının hizmete verilmesiyle ülkemiz yüksek hızlı tren işleten ülkeler ligine yükselmiş, dünyada 8'inci, Avrupa'da 6'ncı yüksek hızlı tren işletmecisi ülke olmuştur. Bundan sonra 2011 yılında Ankara-Konya, 2013 yılında Eskişehir-Konya ve 2014 yılında Eskişehir-İstanbul ile Konya-İstanbul arasında yüksek hızlı trenler hizmet vermeye başlamıştır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 2

Küçük Asya ile İpek yolu güzergâhındaki Asya ülkelerini birleştiren demir yolu koridorunun önemli akslarından biri olan 603 kilometrelik Ankara-Sivas arası 405 kilometreye düşürecek yüksek hızlı tren projesinin yapımı devam ediyor. Projenin tamamlanmasıyla Ankara-Sivas arası seyahat süresi on iki saatten iki saate düşecek.

Ankara-Bursa Yüksek Hızlı Tren Projesi kapsamında 75 kilometrelik Bursa-Yenişehir kesiminde inşaat çalışmaları, 30 kilometrelik Bilecik-Yenişehir kesiminde ise uygulama projesi hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir. Proje tamamlandığında Ankara- Bursa ve Bursa-İstanbul seyahat süreleri iki saat on beş dakika olacaktır.

Ankara-İzmir mevcut demir yolu 824 kilometre olup, seyahat süresi yaklaşık on dört saattir. İki şehir arası mesafeyi 624 kilometreye ve seyahat süresini üç saat otuz dakikaya düşürecek olan Ankara-İzmir yüksek hızlı tren hattında Polatlı-Afyonkarahisar kesiminin yapımı devam etmektedir, Afyon-Uşak kesiminin ihalesi yapılmış olup ihale değerlendirme çalışmaları, Banaz-Eşme arası altyapı yapım ihalesi hazırlık çalışmaları devam etmektedir. Eşme-Salihli ve Salihli-Manisa kesimlerinde ise proje hazırlama çalışmaları sürdürülmektedir. Banaz-Manisa arasında 2015 yılının ilk yarısında kesim kesim yapım ihalesine çıkılacaktır.

Diğer taraftan hedeflenen hızlı ve konvansiyonel demir yolu yapımı kapsamında: Tecer- Kangal Varyantı, Menemen-Aliağa 2. hat, Kütahya-Alayunt 2. hat, Tekirdağ-Muratlı 1. ve 2. Hat, Cumaovası-Tepeköy 2. hat, Başkentray Projesi'nin 1.etabı olan Ankara-Sincan kuzey hattı, Arifiye-Pamukova ve Marmaray tüp geçişi tamamlanmıştır.

İstanbul, Ankara ve Konya'dan Karaman-Mersin-Adana-Osmaniye ve Gaziantep illerine hızlı trenle ulaşım sağlamak için Konya-Karaman-Ulukışla-Mersin-Adana-Osmaniye-Gaziantep hızlı tren hattının yapımı planlanmış, bunlardan Konya-Karaman, Bahçe-Nurdağ, Akçagöze-Başpınar arası inşaat çalışmaları, diğer bölümlerde ise yapım ihalesi ve proje hazırlama çalışmaları devam etmektedir.

Doğu-batı koridorunun devamı niteliğinde olan Sivas-Erzincan hızlı demir yolu hattının ilk 50 kilometrelik bölümünün ihale değerlendirme süreci devam etmekte, geri kalan kesimde ise proje hazırlama çalışmaları devam etmektedir.

Ayrıca, yatırım programına yer alan diğer yatırım projelerden Kayseri-Kuzey Geçiş Varyantı ile Palu-Genç-Muş Demiryolu Deplasmanı inşası devam etmektedir.

Tepeköy-Selçuk 2.hat altyapı, üstyapı ve elektronik sinyalizasyon telekomünikasyon işleri için yer teslimi yapılarak yapım çalışmalarına başlanılmıştır.

Müşitpınar-Şanlıurfa Kuzey Demiryolu, Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur Demiryolu, Sincan-OSB-Yenikent-Kazan Demiryolu ve 2. Hat yapımının projeleri ise hazırlanmaktadır.

Kayseri-Yerköy Hızlı Demiryolu yatırım programına alınmış, ayrıca Halkalı Kapıkule Yeni Demiryolu Hattının yapımı DHMİ'den teşekkülümüze devredilmiştir.

Bursa-Gemlik, İzmit-Sabiha Gökçen Havaalanı-3.Boğaz Köprüsü-3. Yeni Havaalanı-Halkalı -Kapıkule (Edirne), Selçuk-Aydın-Denizli hatlarının uygulama projeleri hazırlanmakta olup Kayseri-Nevşehir-Aksaray-Konya-Antalya-Sivas-Malatya hızlı tren hatlarına yönelik de proje hazırlama yerleri süreçleri devam etmektedir.

2015 yılı Yatırım Programı'yla Eskişehir-Kütahya-Antalya, Erzincan-Erzurum-Kars-Samsun-Çorum-Kırıkkale-Yerköy-Kırşehir-Aksaray-Ulukışla hızlı tren hatlarına yönelik etüt proje hazırlama görevi teşekkülümüze verilmiştir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yukarıda bahsi geçen yüksek hızlı, hızlı ve yeni konvansiyonel demir yolu hatları elektrikli ve sinyalli olarak yapılmakta olup, mevcut hatlarımızın da elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesine yönelik çalışmalar hızla devam etmektedir.

Bu kapsamda, Yunanistan bağlantısını sağlayan Pehlivan köy-Uzunköprü hattının sinyal ve elektrifikasyonu işleri ile Tekirdağ-Muratlı çift hattın elektrifikasyon çalışmaları tamamlanmıştır.

Mevcut konvansiyonel hatlarımızın kabiliyetini ve güvenliğini artıran sinyalizasyon projelerinin yaygınlaştırılması kapsamında 2.545 kilometrelik hatta sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir.

Afyon-Isparta Denizli/Burdur hattında TC Devlet Demiryolları, TÜBİTAK ve İTÜ ile birlikte geliştirilen yerli sinyal sistemi inşası ise sürdürülmektedir.

Sinyalizasyon projelerinin yanında 2.350 kilometrelik konvansiyonel hatta elektrifikasyon yapım çalışmaları da ayrıca devam etmektedir.

Yeni demir yolu yapımı, mevcut yolların elektrikli ve sinyalli hâle getirilmesi projeleriyle eş zamanlı olarak mevcut hatların yenilenmesine de öncelik verilmiştir.

2003 yılından bugüne kadar konvansiyonel demir yolunun yüzde 82'sine tekabül eden 9.231 kilometrelik hat yenilenmiş, ayrıca, yol yenileme ekiplerini güçlendirmek için makine parkımıza 144 yeni araç eklenerek toplam yol makinesi sayısı 224 adetten 368 adete yükseltilmiştir.

Gar ve istasyonlarımızın bakım ve onarımı yapılarak yenilenmiş ve kurumsal kimliğe uygun hâle getirilmiştir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 3

Ülkemizin, İran ve Orta Asya ülkeleriyle ticaretinde önemli bir rolü olan Van Gölü'nde seyir süresini bir saat düşürecek ve taşıma kapasitesini ise 7 kat artıracak 2 adet hızlı ve yüksek kapasiteli feribotun yapımı devam etmekte, 1'inci feribot suya indirilerek iç donanım işlemlerine devam edilmekte olup, Mayıs 2015'te testlere başlanması planlanmaktadır. 2'nci feribotun Temmuz 2015'te gövde imalatının tamamlanması ve 2015 yılı sonu itibarıyla testlerine başlanması hedeflenmektedir.

Trafik güvenliğinin artırılması için kara yolu ile demir yolunun kesiştiği hemzemin geçitlerin iyileştirilmesine büyük önem verilmiştir. 2003 yılından bugüne kadar 646 geçit kontrollü hâle getirilerek toplam kontrollü hemzemin geçit sayısı 1.093 adete ulaşmıştır.

Hemzemin geçitlere ait Demiryolu Hemzemin Geçitlerinde Alınacak Tedbirler ve Uygulama Esasları Hakkındaki Yönetmelik ise 2013 yılında yayımlanarak uygulamaya alınmıştır.

Demir yolu işletme güvenliğinin daha da artırılması için teşekkülümüzce emniyet yönetim sistemi müdürlükleri de kurulmuştur.

Sayın Başkan, değerli üyeler; müsaadenizle, çeken-çekilen araç filomuzun gençleştirilmesi hakkında da kısaca bilgi arz etmek istiyorum.

Açılan yüksek hızlı tren hatlarımızda yolcu taşımacılığı yapmak için 250 kilometre/saat hıza uygun işletmecilik yapılabilen 12 adet yüksek hızlı tren seti temin edilmiş, ayrıca saatte 300 kilometre hız yapabilecek 7 adet çok yüksek hızlı tren setinden biri teslim alınmış olup diğerlerinin üretim çalışmaları ise devam etmektedir.

Mevcut ve ileride açılması planlanan yüksek hızlı tren ve hızlı tren hatlarında çalıştırılmak üzere 106 adet YHT seti temini kapsamında 10 setin ihaleye çıkılmasına yönelik çalışmalar devam etmekte, 80 adet yüksek hızlı tren seti için ihale hazırlıklarında son aşamaya gelinmiş, aynı ihale kapsamında 80 adetten 20'si doğrudan yurt dışından temin edilecek, geri kalan 60 adedi ise en az yüzde 53 yerli katkı payıyla ülkemizde üretilecek şekilde şartnameler hazırlanmıştır.

Kalan 16 adet yüksek hızlı tren setinin, Millî Tren Projesi kapsamında temin edilmesi planlanmaktadır.

Finansmanın yüzde 70'i İslam Kalkınma Bankası kredisinden sağlanan 80 adet elektrikli lokomotif temini projesi kapsamında ilk 8 adet lokomotif Güney Kore'de imal edilerek teşekkülümüze teslim edilmiş, diğer 72 adedin TÜLOMSAŞ'ta üretimi devam etmekte olup, bugüne kadar 27 adet üretilmiş, kalan lokomotiflerin üretimi ise 2015 yılı sonunda kadar tamamlanacaktır.

TÜLOMSAŞ'ta General Electric firmasının iş birliğiyle teşekkülümüz için 8 adet lokomotif üretilmiş, geri kalan 8 adet ise üretimi devam etmektedir.

Kısa ve orta mesafeli taşımacılıkta yolcularımıza daha hızlı ve konforlu bir hizmet sunmak, işletme maliyetini düşürmek ve yolcu taşımacılığındaki payımızı artırmak amacıyla ilk yerli dizel tren seti Anadolu Projesi hayata geçirilmiş, 52 adet setten 24 adeti üretilerek hizmete verilmiş, geri kalan 28 setin üretimi de devam etmektedir.

Teşekkülümüz için TÜDEMSAŞ ve TÜLOMSAŞ'ta 7.073 adet yük vagonu temin edilmiştir.

Kent içi ulaşımda metro standardında hizmet verilmesi amacıyla İstanbul'da Marmaray ve İzmir'de Egeray Projeleri bitirilerek faaliyete geçirilmiş, Ankara'da ise Başkentray Projesi'ne yönelik ihale çalışmaları devam etmektedir.

İstanbul'da, bir buçuk asırlık rüyamız olan, dünya otoritelerinin mühendislik harikası olarak kabul ettiği, çift akıntının olduğu Boğaz'da, balıkların bile göç yolları dikkate alınarak yapılan çevreci, dünyanın en derin batırma tüp tüneli tekniğiyle inşa edilen Marmaray 29 Ekim 2013 tarihinde hizmete alınmış, Pendik-Söğütlüçeşme ve Kazlıçeşme-Halkalı banliyö hatlarının ve istasyonlarının iyileştirilerek metro standardına getirilerek Marmaray'la entegrasyon çalışmaları ise devam etmektedir.

TC Devlet Demiryolları ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklığında kurulan İzban A.Ş. tarafından Cumaovası- Aliğa arasında 79 kilometrelik güzergâhta 6 Mart 2011 tarihinden itibaren banliyö işletmeciliği yapılmaya başlanmış, Ocak 2015 tarihinde, günde 200 seferle 205 bin yolcu taşımakta olup açıldığı günden bugüne kadar 230 milyon yolcu seyahat etmiştir.

Başkentray Projesi'nin 1. etabı olan kuzey hattının yapımı tamamlanarak işletmeye alınmış, 25 Nisan 2012'de gerçekleştirilen 2. etabın ihalesi yapılmış olup, KİK ve mahkeme süreçleri sonrası Danıştayın da nihai kararı üzerine ihale sürecine devam edilmiş, 17/10/2014 tarihinde ihale kararı alınmıştır.

Gaziantep'te ise Gaziray Projesi'ni hayata geçiriyoruz. Gaziray'ın 30/09/2014 tarihinde ön yeterlik ihalesi yapılmış olup, değerlendirme çalışmaları devam etmektedir.

Modern ipek demir yolunun merkezinde bulunan ülkemizin, kıtalar arası konumu ve coğrafi nitelikleri itibarıyla sahip olduğu potansiyelini harekete geçirerek küresel ölçekte rekabet gücünü artırmak amacıyla lojistik merkezler projesi başlatılmıştır.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 4

Planlanan 19 adet lojistik merkezden 6 tanesi faaliyete geçmiş, 5 adedin yapım çalışmaları, 8 adedin de ihale, proje ve kamulaştırma çalışmaları sürdürülmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; kombine taşımacılık açısından büyük önem arz eden limanlarımızla ilgili bilgiler arz etmek istiyorum.

TCDD'ye ait 7 adet limandan Mersin, Samsun, Bandırma ve İskenderun'un işletme hakları belli sürelerle devredilmek suretiyle özel sektör tarafından işletilmesine başlanmış, Derince Limanı'nın devir süreci devam etmekte, Haydarpaşa ve İzmir Limanlarının ise işletmecilik faaliyetleri teşekkülümüz tarafından sürdürülmektedir.

Ülkemizin önemli ihracat üslerinden biri olan İzmir Limanı'nın modernizasyon çalışmaları ise devam etmektedir.

Sayın Başkan, değerli üyeler; ülkemizde demir yolu endüstrisini oluşturmaya yönelik çalışmalara demir yolları yatırım projeleriyle eş zamanlı olarak yürütülmüştür.

İlk olarak 2008 yılında Adapazarı'nda, her türlü elektrikli dizi, metro aracı ve hızlı tren setleri üretmek için Demiryolu-özel sektör- yabancı yatırımcı ortaklığında Eurotem şirketi kurulmuş, Çankırı'da hızlı tren yolu makaslarını üretmek üzere özel sektörle iş birliği hâlinde kurulan VADEMŞAŞ 2011 yılı mayıs ayından itibaren üretim faaliyetine geçmiştir.

Sivas'ta hızlı tren hatları, ağır demir yolu hatları, metro hatları için travers ve diğer beton ürünlerini üretecek olan SİTAŞ 2012 yılı Haziran ayından bu yana üretim devam etmektedir.

Müsaadenizle, sizlere millî tren projemiz hakkında da çok kısa bilgi arz etmek istiyorum.

Ülkemizde modern demir yolu hatlarının inşasıyla birlikte yeni nesil demir yolu araçlarının üretilmesi için tasarımı ve teknolojisi ülkemize ait millî tren projeleri başlatılmıştır.

Bu proje kapsamında millî yüksek hızlı tren setinin konsept tasarım tema seçimi ve endüstriyel mühendislik teknik şartnamesi tamamlanmış olup ihale çalışmaları devam etmekte yeni nesil millî elektrikli-dizel tren setinde konsept tasarım belirlenmiş, projeye ilgili teknik şartnameler hazırlanmış, ihalesi yapılmış ve çalışmalara başlanılmıştır.

Yeni nesil millî yük vagonu konsept tasarımı tamamlanarak, mühendislik teknik şartnameleri hazırlanmış olup, ihale çalışmaları devam etmektedir.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; müsaadenizle, yük ve yolcu taşımacılığımız hakkında da kısaca bilgi arz etmek istiyorum.

2003 yılında 15,9 milyon ton yük taşınırken, 2014 yılında yüzde 80 artışla 28,6 milyon ton yük taşınmış, Türkiye-Avrupa, Türkiye-Orta Doğu, Türkiye-Orta Asya ülkeleri arasında karşılıklı blok yük trenleri çalıştırılmaya devam etmektedir.

Karadeniz üzerinden Türkiye'nin Samsun, Rusya'nın Kavkaz Limanları arasında kurulan tren ferî hattıyla limanlarda gerekli düzenlemeler yapılarak Şubat 2013'de kombine taşımacılık başlamıştır.

2003 yılında 77 milyon yolcu taşınırken 2014 yılında yüzde 98 artışla 152,4 milyon yolcu taşınmış, tamamlanan yüksek hızlı tren hatlarında çağdaş ve konforlu bir hizmet sunulmakta olup, bugüne kadar yüksek hızlı trenlerle 18,3 milyon yolcu seyahat etmiştir.

Türkiye-Balkanlar ve Türkiye-İran arasındaki yolcu tren seferleri ise devam etmektedir.

1/5/2013 tarihinde yürürlüğe giren 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun'la TCDD'nin demir yolu altyapı işletmeciliğinden sorumlu şirket olmuş, demir yolu taşımacılığı yapmak için de TCDD Taşımacılık AŞ kurulmuş, ayrıca, özel sektörün de yük ve yolcu taşımacılığı yapması mümkün olmuştur.

Yeniden yapılandırma sürecinde son aşamaya gelinmiş olup, TCDD Taşımacılık AŞ'nin yıl içerisinde faaliyete geçmesi planlanmaktadır.

Sayın Başkanım, değerli üyeler; demir yollarının devlet politikası olarak ele alındığı son on iki yıllık dönemde TCDD, arz etmeye çalıştığım bütün bu yatırım ve hizmetlerde toplumun her kesiminin desteğini almıştır.

Gerek yönlendirmede gerek yol göstermede bize destek olan Türkiye Büyük Millet Meclisi üyelerimiz başta olmak üzere Sayıştaya ve tüm kuruluşların temsilcilerine, değerli heyetinize 30 bin kişilik Demiryolu ailesi adına şükranlarımı arz ediyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Şimdi önerilere geçiyoruz.

Kuruluşun 2012 yılına ait 8 önerisi bulunmaktadır.

1 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 1:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 5

Demir yolu yapım işleri ihalelerine, detaylı zemin-sondaj etütleri ile imalatın teknik alt detaylarının ve tariflerinin belirlendiği uygulama projeleri esas alınarak çıkılması, kesin proje ile ihaleye çıkılması durumunda ise projelerin yine zemin-sondaj etütlerine ve ayrıntılı araştırmalara dayandırılması, ihale sonrası sözleşmenin uygulanması sürecinde kapsamlı proje değişikliklerine, dolayısıyla maliyet artışlarına, süre uzatımlarına ve işlerin tasfiyesine neden olan/olabilecek hususların Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Alt Yapı Yatırımları Genel Müdürlüğü ile birlikte müştereken etüt edilerek gerekli tedbirlerin alınması,

BAŞKAN – Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan, müsaade ederseniz, APK Daire Başkanı cevap verecek.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Cevap: Demir yolu yapım işleri ihalelerinde, demir yolu koridorlarının uzun olması ve coğrafi yapının engebeli olması nedeniyle yapılabilecek yerlerde yeterli sayıda sondaj ve etüt yaptırılabilmesi için azami gayret gösterilmektedir. Güzergâhların dolgu ve kazılarında ortalama sondaj aralıkları yaklaşık 500 metre olup, her sanat yapısının olduğu noktada yeterli sayıda sondaj yapılmaktadır. Ayrıca çıkan jeoteknik etütler doğrultusunda proje ve şartnamelerimiz hazırlanmaktadır. Bununla birlikte inşaatı yapılan demir yolu koridoru boyunca zaman zaman etüt proje aşamasındaki sondaj değerlerinden farklı zemin koşulları ile karşılaşılması nedeniyle proje revizyonları yapılmak zorunda kalınmakta ve beklenmeyen maliyet artışları olabilmektedir. Ayrıca yürütülmekte olan projelerde ve yapılan uygulamalarda kazanılan tecrübeler de teşekkülümüz şartnamelerine dahil edilerek teknik şartnamelerimiz sürekli geliştirilmektedir.

Uygulama, öneri şeklinde yapılmakta olup, aksayan durumları minimize etmek için azami özen gösterilecektir. Proje yapımı ve kontrolü uzmanlık gerektirdiği için teşekkülümüzde bu amaca yönelik olarak Etüt-Proje Dairesi kurulması planlanmış ve 16/04/2012 tarihinde Yönetim Kurulunda Etüt-Proje Dairesinin kurulması kararlaştırılmış olup, Etüt-Proje ve Yatırım Dairesine Bakanlar Kurulu kararıyla kadro ihdası yapılarak 8/9/2012 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanmış, 31/7/2013 tarihinde de personel ataması yapılarak Etüt-Proje ve Yatırım Dairesi resmen kurularak çalışmalarına başlamıştır.

Yeni hazırlanacak projelerde uygulanacak kriterler; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne hazırlanan projelerden elde edilen deneyimlerden de yararlanılarak AYGK ile ortak standartlar tespit edilmiş ve uygulama bu şekilde devam ettirilmektedir. (Örneğin maksimum yarma ve dolgu yüksekliklerinin belirlenmesi gibi) standardın diğer imalatlara da yaygınlaştırılması için öneri doğrultusunda çalışılmaktadır.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Evet, şimdi, istemleri hâlinde Komisyon üyesi arkadaşlarıma söz vereceğim.

Sayın Akar, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bu, Sayıştay önerisinin genel bir öneri olduğunu düşünüyorum. Niye genel bir öneri? TCDD’nin yaptığı ihalelere baktığımızda genelde bütün ihalelerde bu problemlerle karşılaştığını görüyoruz. Uygulama projesi veya daha önce etüt veya... Ben daha önceki alt komisyonda da söyledim, sanki projeler, kurumlar bir A4 kâğıdın üzerine taslak olarak çizilip ihaleye çıkıp ihaleden sonra bütün şartların değiştirildiği ortamları görüyoruz projelerde. Ki hatta Devlet Demiryolu Teftiş Kurulunun projeler üzerinde yapmış olduğu denetlemelerde, hatta güzergâhlar, mevcut bunlar, hangi projeler olduğu.

Yine, Sayıştayın yapmış olduğu denetlemelerde hep aynı eksikliklerle karşılaştığımızı görüyoruz. Bir defa iyi planlanmadığı bu projelerin ortaya çıkıyor ve aynı zamanda güzergâhla birlikte dolguları, zemin etütlerinin de farklılaştığını görüyoruz. Bundan dolayı da TCDD’nin zaman zaman büyük zararlara uğradığını görüyoruz. Örneğin T26 Tüneli. T26 Tüneli’nde biliyoruz ki -bu bir realite- orada “Bir göçük meydana geldi.” denmesine rağmen birkaç tane olumsuz şart var. Bir defa, o ihale şartnamesinde “TBM” dediğimiz tünel açma makinesinin -çok özel bir makine- projeye uygun olarak hazırlanan bir makine olduğunu biliyoruz. Her projeye uygun farklı bir makine seçildiğini veya teknik olarak farklı detayların olduğunu biliyoruz. Ama o projede mevcut makine sahibi bir vatandaşın şartları teknik şartnameye eklenerek ihale bir nevi adrese teslim edilmiş ve bu projeye uygun bir TBM olmadığı için de 600 metrede tünel çökmüş, tünelin altında kalınmıştır. TBM’leri -hepinizin bildiği gibi- söküp de tekrar takıp aynı tünelden devam etme şansına sahip değiller. Onun için de bir taraftan açıyor, bir taraftan ilerliyor. 4 ile 6 metre arasında aynı zamanda betonu da atabiliyor, tünelin betonunu da kalıplar şeklinde atarak ilerliyor. Bu makine 600 metrede dağın dibine doğru gitmeye başlamıştır ve o arada da çöküntülerle karşılaşınca oraya gömülmüştür T26 Tüneli.

T26 Tüneli’ndeki en büyük eksikliklerden bir tanesi de sondajların eksik yapılmış olmasıydı. Sondajlar niye eksik yapıldı? Dağın her iki yamacındaki sondajlar yapıldı ama dağın dik noktasındaki, en tepe noktasındaki, zirve noktasındaki sondajların yani içeri doğru girildiğinde sondajların yapılmadığını görüyoruz. Böyle olunca da hem TBM’in yanlış seçilmesi... Yanlış seçilmesi aslında bir rastlantı da değil, elimde onunla ilgili yapılan görüşmeler, “tape” kayıtları mevcut,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 6

nasıl olduğunu anlatan “tape” kayıtları da mevcut. Yanlış seçilmiş değil. Aslında milletin anasına küfreden, yine, Yığılca’da 6 bin ağacı kesen müteahhitlerin Devlet Demiryolları üzerinde oynamış olduğu oyunları görüyoruz. Çünkü bu müteahhitlerin ki özellikle milletin anasına küfreden müteahhidin -adını vermeyeceğim, hepiniz biliyorsunuz- TCDD’deki tüm ihaleleri organize ettiğini görüyoruz. Ve bu ihale şartnameleri de bu organizasyon sonunda zaman zaman değişiyor. Niçin değişiyor? Devam edeceğim anlatmaya.

Yine, örneğin, bir ariyet ocağından birim fiyatlı malzemenin alınması ve TCDD’nin projesinin uygulandığı yerlere dökülmesi olayında, başlangıç itibarıyla 2,44’e çıkılan bir ihalenin 8-9 liralara metreküp olarak mal edildiğini görüyoruz. Hatta davalar uzun zamandır devam ediyor, bilirkişiler atanıyor falan.

Yani, önceden doğru tespitler yapılamadı, projeler doğru yapılmadı, zemin etütleri, yer seçmeleri doğru yapılmadı. Ki biraz sonra Bursa-Yenişehir hattında da göreceğiz bunun doğru seçilmediğini, kendi itiraflarından göreceğiz. Böylece kurum bütün ihalelerde sıkıntılı sürece girmiş.

Ben yine bildiğim bir hattı anlatayım, Kocaeli hattını anlatayım. Vezirhan-Köseköy, Köseköy-Gebze hattı. Orada bir ariyet ocağının kullanılması vardı. Ben o konu üzerinde çok çalıştım. Her ne kadar biraz sonra Genel Müdür öyle bir şey olmayacağını söyleyecek olsa da birim fiyatlı bir ihaleydi ve milyonlarca metreküp dolgu malzemesinin nereden alınması gerekiyordu? 50 kilometre, 70 kilometre uzaklıktaki yani şartnamede geçen, isim verilen 4 tane ariyet ocağının en yakını 50 kilometre civarındaydı. Buna göre birim fiyatı vermişti müteahhitler, şirketler. İhaleye böyle girmişlerdi. Ama hem benim kentin valisi hem büyükşehir belediye başkanı hem kentin milletvekilleri, aynı zamanda Sayın Genel Müdür de illa Maşukiye’den taş alınması yani demir yoluna 500 metreden taş alınması konusunda büyük gayret sarf ettiler. Tabii, Bakan Bey’le de yaptığımız görüşmeler sonunda bu gayreti, oradan taş alınmasını önledik. Tabii, bizim taş alınmasını önlemedeki gayemiz şuydu aslında: Orada bir doğa harikası var. Biliyorsunuz, Sapanca ve Keseköy arasındaki Kartepe eteklerinden bahsediyorum. Eğer gerçekten oradan o taş alınmış olsaydı o güzelliği halletmiş olacaktık ve orası cazibe merkezi olmaktan çıkacaktı. Ama asıl önemlisi başka bir şey daha vardı. Orada, milletin anasına küfreden, altyapısını yapan o müteahhidin büyük rakamlar kazanacağıydı.

İncelediğimizde, dediğim gibi, gerçekten bir sıkıntı var. Bu sıkıntıyı görmüşler ve bir Yapı Dairesi kurmuşlar. Ben alt komisyonda sorduğumda da “Bu işin acemisiyiz. Kendimiz de yapmak istiyoruz ve zaman zaman hatalarımız oluyor.” Ama bu zaman zaman yapılan hatalar devlete büyük maliyetlerle geri dönüyor. Çünkü baktığımız zaman, bu projenin yüzde 90’lık kısmı veya yanıyorsam belki yüzde 75’lik bir kısmının üzeri yabancı krediyle yapılıyor. Ve geneli üzerinde yaptığımız konuşmada, bu yabancı kredilerin hazine garantisıyla alındığını biliyoruz, ödemelerde gecikmeler olduğunu biliyoruz. Gecikmelerden dolayı hazinenin bu paraları ödemediğini, büyük miktarlarda faizler ödendiğini de biliyoruz. Onun için her metrekaresinin, her metresinin çok önemli olduğunu düşünüyorum.

Tamam, ihtiyaç mı? İhtiyaç. Yapılmalı mı? Yapılmalı. Çünkü Türk insanı da Avrupa’da yaşayan, gelişmiş ülkelerde yaşayan diğer insanlar gibi iyi ulaşım şartlarına sahip olmalı diye düşünüyorum hem zamandan kazanmak amacıyla hem... Ama bunları yaparken şova dönüştürmeden, gerçekten iyi etüt ederek, projeyi gerçekten çok büyük revizelere gidilmeden bitirebilecek bir yapıda olması gerektiğini düşünüyorum.

Şimdilik bu konuda söyleyeceğim bunlar.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum Sayın Akar.

Buyurun Sayın Şeker.

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, kıymetli bürokratlar; hepinize saygılarımı sunuyorum.

Sayın Genel Müdürün bahsettiği, aslında Sayıştayın da bu konuda uyardığı şeyler çok yerde, hemen hemen Türkiye’nin sadece kamu iktisadi teşebbüslerinde değil, diğer özel sektörde de karşımıza çıkıyor. Gerçekten, biz araştırma-geliştirmeye, bir işi yapmadan önce zemin etüdü yapmaya çok zaman ayırmıyoruz, para da ayırmıyoruz. Onun için de dünyayla bu konuda ciddi şekilde ayrışıyoruz. Dünyadaki çok ciddi firmalar bu işe çok ciddi para harcıyor. Bu işe Türkiye’de de çok ciddi para harcayanlar var. Örneğin, Türk Hava Yolları gibi. Onlar hem yolcu sayılarını artırıyor hem de küresel olarak da dünyada bir güç olmak için mücadele ediyor.

Sayıştayın genel olarak sunduğu bu öneri, sizin de tabii çok ciddi tedbir almanızı gerektiren ve Bakanlar Kurulu kararıyla da bir Etüt Proje ve Yatırım Dairesi oluşturulmuş. Buna kadro ihdası da yapılmış. Bu kadroların gerçekten bu işi yapabilecek kadrolar olması bizim de temennimiz. Ama yapılamadığı ya da onlar tarafından uygulanmadığı yerlerde de dışarıdan hizmet alımının yapılması lazım. Öyle bir şey yaptınız mı? Çünkü bir danışmanlık hizmet alımı kalemi var, orada çok ciddi bir artış var. Onlar bunlar mı yoksa başka bir hizmet alımı mı? Bu konuda bilgi verirsiniz sevinirim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 7

Bir de bu kadro ihdasındaki arkadaşlar kimlerdir? Gerçekten bu işte ehil midir? Size güç katacak mı? Bu konuda da bize bilgi verirsiniz seviniriz.

Tabii, o 26 no.lu tünelde olan hem madde hem zamansal bir kayıp. Tekrar bunların olmaması için de ciddi bir çalışmanın yapılması gerekiyor.

Biz demiryollarına çok önem veriyoruz. Hele hele perşembe günü akşam buradan, Meclisten çıktığımızda, havaalanına gittiğimizde uçakların kalkmadığını görünce gerçekten bir eksiklik olduğunu, bizim şehrimize niye gitmediğini de sorguluyoruz. Türkiye'nin her tarafına ulaşımın sağlanmasını da mutlaka önemsiyoruz. İlk açıklamanızda da belirttiğiniz gibi Sayın Genel Müdür, şey vardı "Yolcu taşımasında yüzde şu kadar artış var." diye sayı olarak veriyorsunuz. Daha önce de bunu eleştirmiştik. Bunu sayı olarak değil, Türkiye'deki toplam ulaşımındaki payı olarak vermeniz lazım. O, 1,5'lardaydı, yine, tahmin ediyorum 1,5-2 gibi rakamlarda. Önemli olan bu sayının artması yani insanların demiryolunu tercih edebilir pozisyona gelmesi. Yoksa, ülkenin nüfusu artıyor, tabii ki yolcu sayısı artacak. O sayılar bizi yanıltmasın. Aldığınız payın artmasının çok önemi var. Onun için de çok ciddi, özellikle yolcu taşıyabileceğiniz yerlere, yeni hızlı tren projelerini oralara yapmanız, onun için de bu Etüd Proje Dairesinin çok önem arz edeceğini tahmin ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ediyorum.

Buyurun.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Sayın Başkan, değerli arkadaşlar; ben de sizleri saygıyla selamlıyorum.

Kamu iktisadi teşekküllerinin bir ülkedeki bütün yurttaşların hizmet ağını kurmak ve o alanda hizmeti sunmak zorunluluğundan kaynaklı bence yeterli önemde tartışılmadığını düşünmekteyim. Bu yılın istatistiklerine baktığınız zaman, Türkiye'de en çok kâr eden ilk 20-30 firmaya baktığınız zaman, daha önceden kamu iktisadi teşekkülü olup da son dönem farklı gerekçelerle özelleştirilmiş kurumlar. Bunlar kamu iktisadi teşekkülüken neden zarar ediyorlardı? Ya da özelleştikten sonra neden bu kadar kâr etmeye başladılar? Kamu iktisadi teşekkülüken yönetim zafiyeti mi vardı, usulsüzlük mü vardı, yolsuzluk mu vardı, politika yetersizliği mi vardı, hizmet perspektif sorunu mu vardı, etüt çalışma sorunu mu vardı veya da özelleştikten sonra, özel sektörde çalışan yöneticiler kamu kurumunda çalışan yöneticilerden daha mı iyiydi, olanakları, avantajları daha mı iyi oldu? Özel kurumken onlara sunulan kamu hakları daha mı gelişkin oldu? İmtiyazlar mı gelişti? Bu durumda, yani çok farklı tezatlara görüşmek zorundayız.

Yani, bir ülkede bütün yurttaşların, hepimiz de dâhil, almak istediği bütün hizmetleri sunmakla yükümlü kurumlar, kurumsal alanlar farklı gerekçelerle özelleştirildi ve şu anda da kamunun elinde bulunan iktisadi teşekküller zarar etmekte, farklı sorunlarla boğuşmakta ama farklı, özel avantajlı kredilerle, teşviklerle, farklı donatılarla güçlendirilen özel kurumlar dünya standartlarında kâr etmektedir. Bunun tartışılması lazım Kamu İktisadi Teşebbüsleri Komisyonunda. Biz nasıl bunu daha güçlendirebiliriz? Özelleştirme mi faydalıdır, kamusal hizmet mi faydalıdır? Kamusal hizmetin eksikleri nasıl giderilebilir? Sadece yöneticilere havale edip o konuda kendi kaderine terk etmek mi gerekiyor yoksa bunun Meclis tarafından çok güçlü politikalarla desteklenmesi mi gerekiyor? Hükümetin sevk ve idare sorumluluğunun bu konuda ağırlık kazanması mı gerekiyor? Bunları tartışmamız lazım.

Şimdi, bütün kamu iktisadi teşekküllerine baktığımızda, hâlihazırdaki kamu iktisadi teşekküllerinin çoğu zarar bilançosunu sunmakta. Bunun çok doğru, çok gerçekçi olmadığını düşünmekteyim. Çünkü öylesi olumsuzluklara ülkemiz tanıklık etmiştir ki, öylesi usulsüzlüklere, öylesi yolsuzluklara ülkemiz tanıklık etmiştir ki maalesef bunlardan bir tanesi de dün Mecliste öyle böyle, bir şekilde sayısal çoğunluğu kullanarak aklanmış gibi gösterilmektedir. Ama halkın vicdanında asla aklanmaz.

Neden kamu iktisadi teşekküllerinde ihalelerin hepsi 3/g maddesine göre zorunlu hâl gösterilerek çarçabuk yapılmaktadır? Neden iyi AR-GE çalışmaları yapıp nereden nereye nasıl bir ulaşım ağı kurulmalıdır tartışması yapılmıyor? Yüz yıl önce bile Kars'tan Van'a, Van'dan Kars'a tren seferleri olmuştur ama bugün insanlar onu sağlayamıyor. Ya da Van Gölü'nden bu yana feribot seferlerinin yapılması şey değil. Veyahut da ülkede Eskişehir'den İstanbul'a, İstanbul'dan Eskişehir'e ya da Ankara'ya 2 tane hızlı tren var diye övünecek, böbürlenecek bir durum söz konusu değil. Yani, burada ciddi bir tartışma yürütmek lazım. Neden Devlet Demiryolları zarar ediyor? Veyahut da neden birçok dünya ülkesi içerisinde sosyoekonomik, politik alanda yarışan ülkemiz dünyada demir yolları ağı kurmak veya bunu ulaşım gücü olarak kullanmakta en geri düzeyde kalıyor? Yani, bunun çok ciddi bir şekilde, birinci temelde düşünsel, felsefi olarak sorgulanması lazım. Yani, Devlet Demiryolları ağına gelişmemesini isteyen zihniyet kime ait? Neden bu şekilde bir politikaya dönüştürülüyor?

İki gün kar yağsa ya da hava sisli olsa, uçaklar kalkmasa birçok kişi kendi memleketine gidemeyecek Ankara, başkentte. Yani, bunu şu anlamda söylüyorum, sakın yanlış anlamasın arkadaşlarımız, çok gayretli çalışan insanlar vardır. Yani, bu başta Devlet Demiryollarının teknik yöneticilerinin sorumluluğu ya da sorunu değildir. Hükümetin ya da Meclisin temel yönetim sorunudur. Ülkemizde özelleştirmeler bu kadar teşvik bulurken, özelleştirilen firmalar bu kadar kâr ederken,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 8

onlara çok çok özel konumlar sağlanırken neden kendi yönetimimizde olan kamu kurumlarını önemsemiyoruz? Neden onların yöneticileriyle iş birliği çalışmaları yapamıyoruz? Veyahut da neden zarar ettiklerine ilişkin sadece geniş perspektifli bir çalışma yapmıyoruz? Bunların tartışması çok derindir diye düşünüyorum; ideolojiktir, felsefidir. Çünkü özelleştirdiğiniz zaman, bir Katar Emiri gelip Telekomu alabiliyor veyahut da farklı bir kurumu alabiliyor -isimlerini anmak istemiyorum- İstanbul'da rezidanslar yaptırabiliyor ama ülkemizin çocukları, ülkemizin gençleri, ülkemizin insanları binecek tren bulamıyorlar ya da rahatlıkla minibüslere binip kendi okullarına gidip gelemiyorlar.

Biz devlet olma sorumluluğunu tartışıyorsak devlet kendi vatandaşının her türlü hizmetini karşılama sorumluluğundadır hiçbir gerekçe, hiçbir mazeret gütmeksizin, elinde olan olanaklar ölçüsünde ve olanakları geliştirmeye dönük bir çaba içerisinde. Ama yok, biz burada Komisyon toplandı, efendim falanca işlem ne oldu, müdür bey şu ne oldu, bu ne oldu tartışması yaparsak, efendim, şu konuda... Yani, konu odaklı, sadece, işte, falanca yer ile filanca yerin arasındaki yol çalışmasıyla ilgili teknik veyahut da ihale konusuna saplanıp kalırsak bu ne Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünü çalışma olarak geliştirir ne de bizim Komisyon olarak yapmış olduğumuz çalışmanın denetim ve uygulama çalışmasını kazanır. Bizim bu konuda ciddi manada tartışmamız lazım. Ülkemizde neler demir yolları ağırları kurulmalıdır? Hangi standartlarda çalışılmalıdır? Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünün bütçesi nasıl düzenlenmelidir? Nasıl denetlenmelidir? Nasıl bir çalışma politikası güdülmelidir?

BAŞKAN – Özdal Bey, bunları biz şimdi usul olarak şöyle yapıyoruz: En son, geneli üzerinde değerlendirmeler yapıyor Komisyon üyesi arkadaşlarımız. Tabii ki bu değerlendirmeler daha çok genele girdiği için daha sonraya bırakabilirsiniz. Bu öneri üzerinde görüşerek ilerlersek çok daha iyi olur.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Şimdi, ben zaten bu konuyla da ilgili bir şey söylemek istemiyorum.

Şimdi, genel anlamda, mesela, hani, çalışma komisyonu -bu birkaç yıldır gelip gidiyoruz çalışmalara- bir öğrencinin ev ödevi gibi Komisyon çalışmaları da böyle rutine bağlanmış şekilde. İşte, hangi öneri ne zaman tartışılır, hangi konu ne zaman düzenlenir gibi bir sistematik oluşmuş. Bunun da tartışılması lazım.

Bunu tabii ben daha fazla konuya girmeden... Bizim detaylı bir şekilde yapılan herhangi bir öneriyle ilgili derhal alt komisyonlar oluşturmamız lazım.

BAŞKAN – Var zaten ama siz katılmıyorsunuz.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Şimdi, Sayın Başkan, ben yoktur demiyorum. Konularla ilgili. Yani, bizim burada tartışmak yerine, bazı şeyleri böyle şey yapmak yerine, konu odaklarının bizim Komisyon tartışmasına gelmeden, buraya gelmeden önce konuyla ilgili alt komisyonları oluşturup -Sayın Başkanın inisiyatifinde de olmalıdır- bu konuyla ilgili ön görüşmeler yapıp buraya geldiğimizde Komisyonumuzun alt görüşmelerinin öneri hakkındaki fikrî şudur deyip gündemi boğmadan daha verimli çalışmaya dönük bir çaba içerisinde olmamız lazım. Anladığım kadarıyla, bizim feraset noktasında bir sorunumuz oluyor. Kimse yanlış anlamasın yani anlayış ile konuya yaklaşım biçimi arasında bir fark olduğu için şu an bu konuyu tartışacak zemin yok.

Ben teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Yok, estağfurullah.

Genel üzerinde yine söz alarak bu önemli değerlendirmeleri yapabilirsiniz.

Bir de ayrıca şunu da ifade edeyim: KİT Komisyonu, Sayıştay ve kapsam içerisinde olan diğer kurum ve kuruluşlarla ilgili en kapsamlı, en teknik değerlendirmeleri yapan, buna oldukça odaklanabilen bir komisyondur. Örneğin, Plan ve Bütçe Komisyonunda Sayıştay raporları gelir, bütçe içerisinde kesin hesaplarla ilgili değerlendirmeler çok az yapılır, Sayıştaydan çok az istifade edilir. Sayıştayla ilişkili en yoğun, raporlarını en kapsamlı olarak değerlendiren komisyon KİT Komisyonudur. Bunu da bu vesileyle ifade etmiş olalım.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Sayın Başkan, pardon.

Şimdi benim söylediğimin üzerine açıklama yaptınız. Bakın, ben bir KİT Komisyonu üyesi olarak Bakanlığa soru önergesi veriyorum. Aradan ne kadar zaman geçtiğini söylemeyeyim yani çok zaman geçti, henüz soru önergemize cevap alabilmiş değiliz.

BAŞKAN – Kurum ve kuruluşlarımıza burada varsa yönelteceğiniz sorular...

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Tamam, bu kurum ve kuruluşlarımızı burada mahcup etme gibi bir sıkıntımız yok.

BAŞKAN – Gayet tabii.

ÖZDAL ÜÇER (Van) - Hükûmet sorumluluğu olarak... Anlatabiliyor muyum?

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Kurumlarla ilgisi yok. Ulaştırma Bakanı hiçbirine cevap vermiyor.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Tabii.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 9

Yani, şu anki durumda, mesela Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir kurumdur. Komisyon şu misyonundan sıyrılmalıdır: Devletin bürokratlarını önüne alıp da işte “Siz bu konuda ne yapıyorsunuz?” değil. Yani, bu görüntüden sıyrılmamız lazım.

ADNAN YILMAZ (Erzurum) – Görevimiz bu, denetleyeceğiz.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Tamam denetleme de denetlemenin biraz da biçimi açısından önemli. Bakanlık bu konuda bizimle muhatap olursa biz zaten arkadaşlarımızı da bu şekilde, işte, denetlemeyi de hesap sorar mahiyette yapmamamız lazım. Bunu da artık aşmamız lazım. Denetlemeyi ciddi, objektif bir denetleme, birilerini hizaya çekme manasında bir görüntü oluşturmadan yapmamız lazım. Bu konuyla ilgili soru önergelerimize cevap verilmediği için Komisyonumuz da bu konuda öz eleştiri vermelidir hem Meclis Genel Kuruluna hem de temsil ettiğimiz millete karşı.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ederim.

Sayın Özensoy.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Tabii, bu Sayıştayın getirdiği yani alt komisyonun yukarıya taşıdığı ilk iki öneri Bursa Demir Yolu Projesi’yle direkt alakalı. Ve aslında Bursa, önce Bilecik, burada gösterilen eski projenin değiştirilmesiyle falan şimdi akıbeti belli olmayan bir projeye dönüştü. Bu sondajlar, projeler, kesin proje olarak çıkmak, Sayıştayın getirdiği bu öneriler gayet isabetli ama Bursa Projesi’ni işte ben sekiz senedir soruyorum. Sekiz senedir de ha bugün alacak ha yarın alacak derken en son geçen sene sorduğumda Sayın Genel Müdür “2016’da bitiyor.” demişti. Şimdi aldığım bilgilere göre Yenişehir-Bilecik hattının da projesi iptal oldu, değil mi Sayın Genel Müdürüm?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Evet.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Artık hangi baharda olacak, 2020’li yıllara doğru gidiyor Bursa Projesi. Bunun da sebebi aynen burada ifade edildiği gibi, doğru düzgün etüt projelerin yapılmayışı.

Bir de Bursa-Bilecik hattı projesinin zaten önce Bursa-Yenişehir olarak başlamasını ben burada eleştirdim. Yani, bunun mantığını da ben soruyorum sizlere şimdi. Yani, tren hattı İstanbul’dan Ankara’ya Bilecik üzerinden geçiyor, Bursa da Bilecik’e bağlanacak. Yani, herhangi bir ilkokul çocuğuna deseniz ki “Kardeşim bak böyle bir şey var. Siz bu bağlantıya nereden başlarsınız?” diye, herhâlde Bursa-Yenişehir’i yapmaz. Önce Yenişehir-Bilecik projesini yapar, onun ihalesini yapar. Zaten Bursalı hemşehrilerimiz de Yenişehir’e gidip en azından Ankara’ya, İstanbul’a gitme gibi bir fırsatı yakalamış olur.

Şimdi, biz Bursa-Yenişehir projesini ihale ettik, ikinci öneri de bu zaten, orada da bir sürü çarpıklıklar var. Yenişehir-Bilecik projesi iptal oldu, şimdi İnegöl’e döneceğiz. İnegöl’den Bozüyük’e bağlanacağız büyük ihtimalle. Yani, bunun cevaplarını Sayın Genel Müdür verir ama. Şimdi, biz niye Yenişehir’e kadar götürdük o zaman bu projeyi? Yani, sadece zemin etütlerinden kaynaklanan maliyet artışları yok. Gereksiz bir uzatmadan söz ediyorum ben. Yani, buradaki Bursa-Yenişehir hattı 75 kilometre, en az yarısı o İnegöl’den geçecek olan hat yani direkt İnegöl’den geçmesi gerekirken şimdi Yenişehir’e girecek, Yenişehir’den İnegöl’e geçecek, İnegöl’den Bozüyük’e bağlanacağız. Yani, böyle bir proje olur mu Allah aşkına ya? Yani, böyle bir projeyi, böyle bir zemin etüdünü, böyle bir ihaleyi kim koyduysa, kim yaptıysa yani resmen bu... Yani, bilmiyorum, bunun adına ne denir, bunun adını da koymak da istemiyorum.

Bursa, baktığınız zaman her yıl merkezî Hükûmete 8-9 milyar vergi tahakkuk ettirsin. Bursa’nın 400 trilyon liraya ihale ettiği bir şeyi yıllarca süründürelim, öbür tarafı da bitmesin, şimdi projeleri iptal olsun. Yani, nasıl bir şeydir? Şunun çok daha detaylı bir şekilde, aslında daha da örnekler vererek hakikaten bununla ilgili de soruşturma açılması lazım. Yani, ikinci öneride Sayıştay bu konuyla ilgili soruşturma açılmasını istiyor ama şu Bilecik-Yenişehir hattının projesiyle ilgili veya başından itibaren Bursa-Yenişehir hattının proje yapımı, ihalesi, Bilecik’le bağlanmamasıyla ilgili bunun soruşturulmasını ben buradan talep ediyorum. Yani, bu hakikaten çok büyük kötülük. Resmen milyar mertebesinde bütçeye verilen bir zarar var. Bir de 3 büyük şehrin tam merkezinde olan, Ankara’nın, İstanbul’un, İzmir’in tam merkezinde olan Türkiye’nin 4’üncü büyük vilayeti Bursa. Ekonomide, ihracatta 2’nci, Kocaeli’yle yarışan bir vilayet. Yani, böyle bir vilayete de kötülük yapıldı şimdi. Bunun hesabını birilerinin vermesi lazım diye düşünüyorum.

Sayın Genel Müdür de bu projenin en son durumu nedir, bana da... Bir sürü gazetede arkadaşlar bir şeyler söylüyorlar yani ben gazete haberlerine pek itibar etmiyorum ama durumun ne olduğunu da biliyorum. Sayın Genel Müdür, lütfen, şu projeler niye iptal edildi? Yani, Yenişehir-Bilecik Projesi niye iptal edildi? Ne yapacağız? Yani Yenişehir’den sonra ne yapacağız? Yenişehir hattını iptal edip tekrar sıfırdan mı başlayacağız? Yenişehir’den İnegöl’e dönüp mü gideceğiz, onun bir cevabını verirseniz memnun olurum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Özensoy.

Sayın Yüksel...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 10

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Evet, Sayıştayın bu ilgili önerisinin aslında üzerinde konuşuldu, birçok şey söylendi ama gerçekten çok önemli. Özellikle bütün kamu iktisadi devlet teşekküllerinde önemli ama özellikle de Ulaştırma Bakanlığına bağlı ihalelerde, TCDD ihalelerinde önemli olduğunu görüyoruz. Çünkü burada hem daha önce bir biçimde kamuoyuna yansımış bu havuz medyası olarak bilinen olayda, o havuz medyasına, havuza para aktaran firmaların ağırlıklı olarak bu Bakanlıktan iş aldığı görülmektedir. Ve özellikle de bizim şu anda denetlediğimiz kurumda hemen hemen birçok ihalenin aynı kişiler tarafından alındığı görülmektedir.

Burada Sayıştayın önerisi şu açıdan çok önemli: Bir kere, proje, başlangıçta, bu ihaleler yapılmadan önce sağlıklı verilere dayalı, iyi hazırlanmış projelerle yürütülmediği için ihale sürecinde, proje maliyetlerinde ve işin yapım sürelerinde yüzde 100'ün üzerinde farklılıklar oluşuyor. Süre uzatımları veriliyor 2-4 kat düzeyinde. Yani, sürekli böyle sonuçlanan projeler aslında ihale edilmiş sayılmaz doğru hazırlanmadığı için. İşte, zemin etüdü gibi, sondaj etütleri gibi imalatın bu teknik altyapı detayları ve bunların tarifleri önceden iyi belirlenmezse, ihaleye öyle çıkılmazsa bu ihale, ihale değildir. Yani doğru bir ihale olmaz. Öyle olunca da sonradan bu proje hazırlanırken yani kesin projelerin hazırlanması gerekiyor ama kimi zaman bu kesin proje diye sunulanların aslında kesin proje niteliği taşımadığı görünüyor. İhaleden sonra niye böyle oluyor. İhaleden sonra kapsamlı değişikliklere gidiliyor çünkü. İhalelere gerçek metrajlar üzerinden çıkılmıyor. Yaklaşık maliyetlerle sözleşme bedelleri ve gerçekleşen proje maliyetleri arasında çok önemli farklar ortaya çıkıyor. Bu yaklaşık maliyetler belirlenirken bazı firmalardan, bir firmadan hatta yaklaşık maliyet rakamları alınıp buna göre yaklaşık maliyetler belirleniyor. Sonra da ihale tabii ki o firmaya gidiyor. Yani bunlar biraz adrese teslim ihale oluyor. Sonradan da bu konuda uzmanlaşmış gruplar olduğu için bunların hem gerçekten birikimleri olabilir, gerçekten bu alanda çalıştıkları için uzmanlaşmış olabilirler ama asıl önemlisi de Sayıştayın eleştirdiği bu konularda uzmanlaşmış olmalarından dolayı da diğer rakiplerine göre daha düşük fiyatlar vererek de tabii bu işleri alabilirler. Yani bu iş bu açıdan önemli, bir.

İkincisi: Burada biz siyasetçilere de bir öneride bulunuluyor aslında Sayıştay tarafından. Bu Kamu İhale Mevzuatı da defalarca değiştirilmiş olmasına rağmen bu Kamu İhale Mevzuatı'na göre bu birim fiyatlı ihalelerde sınır değer altında teklif veren istekliler için aşırı düşük fiyat sorgulaması yapılabiliyor ama sınır değer üzerindeki teklifler için aynı uygulamanın yapılmadığını görüyoruz. Bu nedenle de yaklaşık birim maliyetlere göre bazı iş kalemlerinde oldukça yüksek rakamlar gözümüze çarpıyor, bazı iş kalemlerinde de son derece düşük teklifler gelebiliyor. Bunu hatta akşam ayaküstü bu meşhur oylama sırasında Sayın eski bakanlarımızdan Ertuğrul Günay önceki dönem Ulaştırma Bakanımıza da ayaküstü sırada beklerken o da bir şekilde belirtti. Orada eski Ulaştırma Bakanının da yanıtı benzer biçimdeydi, bu eleştiriye uygundu. Efendim, Kamu İhale Mevzuatı'ndan da bu konuda yararlanıyorlar. Önce yüksek fiyatla alınacak işlere teklifler veriliyor. Bunlara da öncelik verilmesi için, önce o işler yapıldığı için, yani parayı kazanması gereken yerden parayı kazanıyor, gidiyor, geriye kalan da sonra iş de bir türlü bitmiyor, düşük rakamlarla teklif verilen konularda da işin de bir türlü bitmediği söyleniyor ama burada hem bizim siyaseten yapmamız gereken şeyler var Kamu İhale Mevzuatı açısından bu konuda hem de bu kurumların çok daha dikkatli, daha iyi hazırlanmış projelerle, zemin etütleri yapılmış, sondaj etütleri yapılmış, imalatla teknik alt detaylarının ve tariflerinin iyi belirlendiği uygulama projeleri esas alınarak ihalelere çıkılması gerektiğini ben de buradan Sayıştayın görüşleri doğrultusunda bir kere daha belirtiyorum. Yani sonuç olarak bu biçimde yapılan ihalelere ihale demek pek mümkün değildir diye söylüyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Evet, yöneltilen sorular ve yapılan değerlendirmelerle ilgili olarak Sayın Genel Müdürümüze öncelikle söz vereceğim.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Müsaade ederseniz burada bir iki konu var. Gerçekten burada Sayıştayın önerileri hakikaten bizi de harekete geçiren önerilerdi, bunu biz kabul ediyoruz. Zaten bu öneriler çerçevesinde Proje Daire Başkanlığı kurduk. Proje Daire Başkanlığından sonra Bakanlığın bu projeleri yapan birim olarak DLH, şimdiki adıyla Altyapı Genel Müdürlüğü toplantılar yaptık. Yurt dışında diğerleri ne yapıyorlar, bu gibi problemleri onların da var mı diye onları da inceledik. Komisyonlar kurarak projeler daha iyi yapmak için gayret içine girdik. Yani şu anda da devam ediyor. Bunu bir tabloyla da gösterebiliriz yani arkadaşlar yansıtabilirlerse. Daha önceden daha fazla, projelerde bilinmez şeyler varken şimdi iyice azaldı, sıfıra yaklaştı. Biz de geliştiriyoruz. Dolayısıyla da hakikaten bu proje yapımını sadece demir yolları olarak da görmemek de gerekir. Türkiye'de de projelerin gelişmek için zamana ihtiyacı var. Onun için gittikçe geliyoruz ve bu tavsiyeleri, yani vekillerimizin tavsiyelerini de Sayıştayın tavsiyelerini de dünyada olan çalışmalarını da kale alarak en iyi şekilde yapmaya çalışıyoruz.

Sayın Haydar Akar sordu. Bu T26 Tüneli'nde bazı anlaşmazlıklar var. Müsaade ederseniz onlardan bazı açıklamalar yapayım. Bunun projeye yüzde yüz ilgisi var diyemem. Şöyle oldu: Burada bir kara yolu çalışması vardı, duble yol

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 11

çalışması Bilecik rampalarında. Bu duble yol çalışması dolayısıyla... Ya, biz projeyi yaparken orada duble yol çalışması yoktu. Biz projeyi duble yol yokmuş gibi yapmak zorundayız. Sonra duble yol çalışması biraz öne geçti. Zaten Türkiye’de demir yollarının bir şanssızlığı da o. Yani nerede düz yer varsa Karayolları orayı alıyor, bize dağlar tepeler kalıyor. Dolayısıyla, biz o tünelden geçmek zorundaydık. Ama karayolu yapılırken o dağda bir heyelan oldu, esneme oldu yani kayma oldu dolayısıyla, biz tüneli biraz daha kuzeye doğru çekmek zorunda kaldık, heyelandan çıkarmak zorunda kaldık ve proje değişikliği bu yüzden oldu. Sonra projeyi değiştirdik. Burada bizim TBM şartı yoktu ama müteahhit şöyle bir şey önerdi: Fiyatları değiştirmeksizin aynen NATM’da kaç kuruş alıyorsa o fiyatı olarak ben burada TBM alabilirim diye öneri getirdi. Biz de öneriye baktık, incelettik uzmanlara. Dedik ki burada TBM de çalışabilir. Ama TBM dağa girdikten sonra TBM dağın altında kalmadı. Yani şu anda yürüyemiyor TBM. Şöyle oluyor: TBM döndükçe yukarıdan toprak çok, böyle, sıvı gibi düşünün, akıp makineyi yürümeye bırakmıyor. Dolayısıyla da bu teknoloji... Ben o TBM’i yapan firmayla da görüştüm, bu TBM bu toprağa tam uygun mu, değil mi tartışması var. Onun üzerine biz dedik ki yani burada zoraki ilerlerken bir risk olabilir diye biz durdurduk Demiryolları olarak. “TBM’i durdurun.” Onun üzerine bu dağı yeniden incelettik. Bizim derdimiz suydı -burada gösterebilirler mi, bilmiyorum- bu kayma yüzeyi acaba... Yani toprak kayıyor orada, dağ toptan kayıyor. Bunu sondajla bulmanız da mümkün değil. Bu acaba tünelin altında mı bu kayma? Yarın Allah korusun bir riske girer miyiz diye bunu incelettik tam iki sene. İki sene bunu inceledik. Şu anda bir problem gözüküyor. Yani bu eğer ihaleye çıkarsak yeniden... Çünkü durdurduk, o müteahhidi artık orada durdurduk. Yeni bir by-pass tüneli yaptık, oradan hızlı treni geçirdik. Şu anda da orayı ihaleye çıkaracağız. Yani böyle her şeyin çok sıkıntılı olduğu bir durum olarak görmüyoruz biz. Çünkü dünyada da buna benzer şeyler var yani olaylar var ama biz projelerimizi gerçekten daha iyi yapmak için Demiryolları olarak bu eleştirileri daha da azaltmak, daha iyiye gitmek için çaba gösteriyoruz. Bunların hepsinden de yararlanıyoruz.

Bir de ariyet ocağı şöyleydi... Burada da bir yanlış anlaşılma olmasın istiyorum. Biz müteahhitlere ihaleye çıkarken şu şartı koyuyoruz, diyoruz ki: “Sen ariyet ocağının nerede bulursan biz devlet olarak müsaade alabileceğin yerde sana destek vereceğiz. Yani nerede bulursan bul. Biz yani gidip de size ‘Şuradan al.’ desek yarın ihale yaptıktan sonra...”

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Birim fiyatlar sizin tarif ettiğiniziz...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yo, birim fiyatlarda biz...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – ...göre veriliyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yo, ocağın yerini belirlemiyoruz. O bulacak şartnamede.

Şimdi, orayı da şunun için yaptık Sayın Vekilim: Yani biz oradan taş toprak almak çok istemedik. Orada şöyle oluyor: Ocak çok olmazsa bu sefer ocakçılar fiyatı yükseltiyor. Düşünün, bir ilde bir tane ocak var, adam iki misline çıkarıyor fiyatları. Onun için buradan da alabiliriz diyerek ocak fiyatlarını düşürmesini... Yani o bizim görevimizdi oraya ocak kurmak. Ama almadık. Yani orada şey yaptık.

Şimdi, Sayın Mehmet Şeker’in bir şeyi vardı. Etüt proje kadrosunu, biz, Demiryolları olarak demir yolcuların etüt projede çalışanlarını bir araya getirerek kurmaya çalıştık. Yani dışarıdan bu konuda tecrübeli olan birini bulmak da mümkün değil. Dolayısıyla, arkadaşlarımız daha çok 72 personel, bu işte daha önceden çalışmış, bu işi yapmış olan personelden o bölümü ayırdık. Böylece sadece proje içerisinde uzmanlaşınlar diye böyle bir daire kurulması gerektiği kanaatine vardık.

Orada Sayıştayın önerileri de yardımcı oldu, burada daha önce de konuştuk bu konuları, yani KİT Komisyonumuzun önerilerinden de yararlandık, herkesin önerilerinden, dışarıdan da danışmanlık hizmetleri aldık. Yani yurt dışında da bu sıkıntılar gerçekten var, bunu görüyoruz. Mesela Alp Dağları’nda tünel yapıyorlar, şu anda 20’nci seneyi doldurdu, onların da sıkıntıları var, gitti, inceledi arkadaşlar, komisyon kuruyoruz orada neler oluyor. Biz de bu sıkıntıları aşmaya çalışıyoruz. Sayın Alaattin Yüksel Vekilimizin, yani sınır değerinin altında, hakikaten, aşırı düşüğü inceleme yetkisi varken sınır değerinin üzerindeyse, ortalamanın üzerindeyse bu yoktu eskiden ama iki ay önce bunu biz de çok acı... Yani sıkıntı çektiğimiz konular vardı, onun için müracaat ettik, KİK’e gittik, Bakanlığımıza dedik, bunu yani mutlaka incelememiz lazım. Şu anda böyle bir inceleme yayınladı KİK, yani kanuna gerek kalmadan ikincil mevzuatla yayınladılar. Şu anda belirli, çok yüksekse fiyat ya da çok düşükse bunları inceliyoruz. Gerçekten o dönemlerde, yani Bursa’yı çıktığımız anda, diğerlerini çıktığımız anda 1 metreküp betona 1 kuruş teklif verenler vardı ya da 1 liralık işe 10 lira veren de vardı, biz bunları inceleyemiyorduk, toptan iptal ettiğimiz ihaleler de oldu. Yani biz de bunların sıkıntısını yaşayıp da çözmeye çalışıyoruz. Onun için şu anda bir gelişme var o konuda.

Sayın Necati Özensoy Vekilimiz, evet, yani Bursa’yla ilgili şöyle bir sıkıntımız oldu: Biz hâlâ Bursa-Yenişehir-Bilecek olarak ısrarlıyız. Bu, gene o Bilecik’te kayma olunca dağda biz bu kaymayı dağdaki toprağa topuk yaparak önlemek zorunda kaldık bunu teknolojik olarak. Şöyle oldu: Yani Yenişehir’i Bilecik’ten geçen Ankara-İstanbul hattına birleştirdiğimiz noktada bir kayma oldu. Kayma olunca biz buraya getirip demir yolunu bağlayamadık. Bağlayamayınca buradan vazgeçmek zorunda kaldık çünkü dağı indirdik, topuk yaptık, topuğun üzerinde demir yolunu koyunca burada demir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 12

yolu çalışmaz. Onun için mecburen bu projeyi yeni baştan başlattık, ihalesini yaptık. Şimdi gene biz Bilecik'in ya biraz kuzeyine ya biraz Osmaneli tarafına kaydırarak Bursa-Yenişehir projesini devam ettireceğiz. Yani orada herhangi bir şekilde bir değişiklik yok, Yenişehir'den de geçecek, Bursa'dan da, bunu her seferinde söylüyorum.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Hüseyin Şahin müjde veriyor, “İnegöl'den geçiyor proje.” diye...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, bazen yani bu projelerin oradan geçmesini isteyebilir ama bizim projemiz Bursa-Yenişehir-Bilecik, belki Osmaneli tarafına, tam bilmiyorum, yani Yenişehir'den havaalanı olduğu için –biraz sonra arz edeceğim- Bursa'yı, Bandırma'yı ve o bölgeyi havaalanına bağlayacağız, bütün hedefimiz o bizim. Oradan da Bilecik'e bağlayacağız.

Yani, şimdi, bir de müsaade ederseniz, Özdal Bey'in, hakikaten çok önemli mesajları vardı. Biz, şimdi, global baktığımız zaman “Türkiye’de nasıl global proje yapalım.” diye, biliyorsunuz, bakanlık şurası yapıyoruz, hemen hemen iki senede bir şura yapıyoruz ve bu şura hazırlanırken demir yolları açısından 100 civarında kişi toplantı yapıyor. Burada üniversiteler var, zaman zaman milletvekili -Ulaşım Komisyonundan- davet ediyoruz, biz çalışıyoruz, özel sektör var, dernekler var, herkes var 100 civarında. Böyle toplantılar yapıyoruz, acaba önce ne yapsak, nereyi daha önce yapsak, koridorlar oluşturuyoruz. Daha önce bu il olursa daha iyi. Sonra şöyle bir karar verdik: Bu projelere bakılırsa Ankara merkezde olmak üzere doğuya, batıya, güneye, kuzeye, bir de çevredeki ülkelerin demir yollarıyla birleşme noktalarındaki bağlantılarımızı çözmeye çalışıyoruz. Projeleri bu haritayla daha çok üretiyoruz. Yani, şimdi, bakın, o haritaya baktığımız zaman Türkiye sanki, böyle, merkezde gibi –aslında merkezde yani, doğu-batının merkezinde ama- demir yolları açısından iki ucu kesik bir köprü. Şimdi, batıda MARMARAY yoktu, şimdi ora bitti, inşallah bağlantıları da bitince Avrupa'ya bağlantı sağlayacak. Eskiden yoktu. Şimdi kuzeyde de Kars-Tiflis yani Ermenistan sınırı kapalı olduğu için orası yok, güneyde de Irak'a bağlantımız yok, İran'da Van Gölü uygun değil. Dolayısıyla projeyi üretirken daha çok komşularımızla ilişkilerimizi arttırma yönünde projeler yapıyoruz. Yurt içinde ürettiğimiz ağın da daha çok –Ankara bizim başkentimiz- Ankara-İstanbul, Ankara-İzmir, Ankara'yı doğuya... İşte, hep Sivas projesi deniliyor ama aslında doğu projesi. Biz Sivas'a gittiğimiz zaman oradan Malatya'ya, Elâzığ'a, Diyarbakır'a, yani öbür taraftan Erzurum'a, Kars'a ancak oradan gideriz. Böyle, yani üniversitelerimizin ve demir yolcularının, bütün herkesin katıldığı sistemlerle projelerimizi yapıyoruz.

Bir de son bir şey: Pazarlık usulünü gerçekten biz çok yapmıyoruz. Yani yüzde 5 civarında, o da böyle, yani heyelan varsa bir yerde. Yapmamaya çalışıyoruz, açık ihaleli yapmaya çalışıyoruz.

Arz ederim efendim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Yüksel, herhâlde sizin bir...

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Sayın Başkan, Sayın Müdürün “uygun değil” söyleminin ben değiştirilmesini istiyorum. Tabii ki Van Gölü demir yolu taşımacılığı için şey değil ama 5-6 tane feribot Van Gölü'nün bütün sorununu çözebilecektir. Feribot taşımacılığı aslında...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Van Gölü'ne feribot yapıyoruz efendim, Van Gölü'ne 2 tane çok modern feribot yapıyoruz. Şu anda birisi suya indi, içini...

ÖZDAL ÜÇER (Van) – 2013'te ve 2014'te bitmiş olması gerekiyordu.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Evet, yani.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, bu ihalede mahkeme-Danıştay arasında gidip geldiği için gerçekten... Sonuçta biz Demiryolları olarak neyi ihale yaptıysak öyle ihale oldu ama biraz uzadı evet. Yani inşallah bu sene bitireceğiz.

BAŞKAN – Buyurun.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Evet, Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Aslında Sayıştayın bu önerisini destekleyen birçok örnek altında vermiş ama uzatmamak için onlara girmedik. Bu T24 Tüneli'nden çıkarak ben de bizim bölgemizdeki 2 tünelle ilgili hem bilgi almak hem de bu konudaki eleştirilerimi yöneltmek istiyorum kuruma.

Esasen, tabii, kurum çok fazla eleştirilecek durumda değil, bütün bizim kamu iktisadi devlet teşekküllerimizdeki kurumlar ne yazık ki böyle bir çaresizlik altında, siyasetin baskısıyla çok yanlış işler yapabiliyorlar. O nedenle daha çok o yanlış yaptıranları eleştirmek lazım.

Bizim bölgemizde mesela 2 tane çalışması süren tünel var şu anda. Bir Sabuncubeli-Manisa tüneli var. Bu tünel projelendirilirken, biraz önce gene bu öneriye çok uygun bir şekilde bu tünelle ilgili ne tür projeler hazırlandı önceden? Yok, önce “Şuradan gireceğiz.” dendi, “Oradan olmadı, buradan girdik.” “Oradan çıkacağız.” dendi, “Oradan çıkamıyoruz, buradan.” Ha bire değişikliklerin olduğu yönünde iddialar var ve şu anda da tünel çalışması durmuş durumda. Müteahhit,

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 13

sanıyorum, birisi battı, bir ikincisine... Yani bununla ilgili bir bilgi alalım, Sabuncubeli tüneli ne aşamada, nedir, çalışmalar sürüyor mu, ne zaman bitirilmesi planlanıyor? Bunlar tabii hep seçim öncesi size dayatılan ve doğru dürüst projelendirilmeden ihaleye çıkarılmış zorlama projeler olduğu için bu sıkıntıları yaşıyoruz.

İkincisi: Yine, bu genel seçimler öncesi dönemin Ulaştırma Bakanı arkadaşımız İzmir Milletvekili olması hasebiyle önce birkaç proje açıklandı, o projeler Büyükşehir Belediyesi projeleri olunca onlardan vazgeçildi. Sonra başka projeler falan derken sonunda 35 İzmir'e 35 proje hazırlandı. Bu 35 proje içinde bu tüneller de yer alıyordu. Bu Damlacık Mahallesi'nin üzerinden geçen tünel, şu Konak Tüneli, meşhur Konak Tüneli'yle ilgili de ortada bir proje yok arkadaşlar. Yani projemiz, seçim öncesi ne yapalım diye, yani –oturup böyle, bilmiyorum, hangi masalarda, nerede karar veriliyorsa, 35'i bulmak için -bakın, tabii, İzmir'i bilenler vardır içinizde- önce tünel...

BAŞKAN – 35 proje yeter mi İzmir'e ya? İzmir'e daha fazla proje...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Bence de. Bizim 120 projemiz vardı zaten Başkanım.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Alaattin Bey, biraz karıştı.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Evet, bu Karayollarına...

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – ...Karayollarına ait.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Karayollarına ait, evet bu. Size, doğru, ben T24 demir yolları üzerinde olunca... Tünel deyince girdim ama... Ama bir açıklama yapmış oluyoruz. Karayollarını da konuşsak Demiryollarını da konuşsak arkadaşların sıkıntısı bu yani. Siyasetin etkisi altında. Mesela bu Damlacık Tüneli'yle de ilgili önce tünel Konak Pier'in önünden Mürselpaşa dendi. Yok, orası olmaz, siloların önüne alalım. Olmadı. Yok, işte, Bahribaba Parkından çıkaralım. Büyükşehir önüne bir yol açmasa hiçbir işe yaramayacak bir tünele başlandı ve orada üç beş tane semt ne yazık ki şimdi çile çekiyor. Evleri yıkılıyor insanların, acele kamulaştırmalar vesaire. Bunu da bu arada belirtmiş olduk.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Sayın Domaç.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Ya, şunun için söylüyorum: “Siyaset etkisi altında” dedi Alaattin Bey de. Şimdi, siyaset olmazsa bu işler zaten olmuyor. Yani siyasetsiz bu iş olmuyor zaten. Şimdi, Demiryollarından bahsediyorsak, son on yıl, on beş yıllık gelişmesinden bahsediyorsak bir siyasi karardır o. Ha, eksiklikler vardır, yanlışlıklar vardır falan, kendimizi bu kadar eleştirmeyelim, hepimiz siyasetçiyiz sonuçta. Bugün bu iktidar, yarın başka iktidar. Siyaset ön açııcıdır. Yani o önü açar, devam edilmesini sağlar. Dolayısıyla da bir rahatlık getirir. Ha, eksiklikler olur, her zaman olabilir ama siyaseti bu kadar şey yapmayalım, sıkıntıya sokmayalım.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Çok haklısınız Sayın Domaç. Siyaset hakikaten çok saygıdeğer bir iştir. Yani gerçekten çıkarsız, kendi çıkarları doğrultusunda değil de kendi ülkesinin geleceği için, kendi bölgesinin, kendi kentinin geleceği için, gelecek nesiller için bu iş yapılıyorsa çok büyük bir özveridir. O yüzden her zaman her yerde söylerim, direkt siyaseti kötülememek lazım, siyasetin değerini düşürmemek lazım ama ne yazık ki bugün özellikle bizim ülkemizde siyaset çok ciddi itibar kaybetmiştir. Yani siyaseti, şöyle bir araştırma yapın, daha çok insanların kendi çıkarları için yaptığını, daha başka...

GÜLAY DALYAN (İstanbul) – Konumuzla ne ilgisi var?

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Hanımefendi, sizi ilgilendirmiyor olabilir. Sayın Domaç bir şey söyledi, katıldığımı belirtiyorum, onu konuşuyoruz, onunla ilgili.

Ama siyaseti benim söylediğim siyasetçiler, ne yazık ki siyasetin itibarını düşüren onlardır. Buna da dikkat etmek gerekiyor. Onu da eleştirmedik biz eğer, çünkü gibi Parlamentoda çok açık yolsuzluk ve rüşvet iddialarının bu kadar güçlü olduğu bir konuda biz yargıya göndermezsek Parlamento itibar kaybeder, siyaset itibar kaybeder. Bu projelerde de böyledir, bu çalışmalarda da böyledir. Bunu da belirtmekte yarar var yani.

BAŞKAN – Evet, değerli arkadaşlar, tabii, dün oldukça yoğun, gece geç saatlere kadar çalıştık. Bugün Genel Kurul da çalışmıyor. Ben hepinize özellikle bu yüksek katılım düzeyi için teşekkür ediyorum, iktidar ve muhalefet partisi âdeta bugün rekor kırdı, katılım çok iyi. Ama mümkün olduğu kadar konuya bağlı olarak Devlet Demiryolları ve Sayıştay önerileri doğrultusunda değerlendirmeler yaparsak, bu, Komisyon çalışmalarımızı daha verimli hâle getirecektir.

Teşekkür ediyorum.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Ama Başkanım, bu konuda size katılmadığımı belirtmek istiyorum. Sayıştaya da bizim önerilerimiz olabilir. Yani şimdi bu konuda bu çalışma biçimini usulen sınırlandırdığınızda, gündem ve Sayıştay önerileriyle sınırlandırdığınızda -Sayıştay Meclis adına çalışan bir kurumdur- bizim de Sayıştaya bazı konularda önerilerimiz olabilir. Yani burada bence tercih olarak bizim şeyi sınırlandırmamanız gerekiyor.

BAŞKAN – Haklısınız.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 14

Teşekkür ederim.

Evet, öneriyi Sayıştayın izlemesi yönünde oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 2:

870 milyon TL yaklaşık maliyet üzerinden, kesin proje ile ihale edilerek 393,2 milyon TL'ye sözleşmesi imzalanan, ihale sonrasında ise 75 km uzunluğundaki hattın 50 km.lik bölümünde güzergah değişikliği yapılan ve hat genişliği artırılan, sözleşmenin uygulanması sürecinde yüklenicinin yaklaşık maliyetlere göre daha yüksek birim fiyat verdiği belirlenen iş kalemlerinde yüksek oranda fiziki gerçekleştirmeler sağlandığı gözlenen, bunun yanı sıra hat değişikliği yapılmayan kesimlerdeki tünel zeminlerinin sözleşme eki projelerden farklı olmasının da etkisiyle, sözleşme bedeli içerisinde tamamlanamayacağı anlaşılan Bursa-Yenişehir kesimi demiryolu altyapı inşaatı işi ile ilgili projelendirme, ihale ve imalat sürecindeki iş ve işlemlerin TCDD Genel Müdürlüğü'nce tüm yönleriyle incelettirilmesi, gerekirse soruşturulması,

BAŞKAN – Evet, cevabı alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN – Cevap: Bursa-Yeni şehir Hızlı Tren Projesi, Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Demiryolu projesinin Km: 41+000 ile 116+000 arasındaki 75 kilometrelik kısmını kapsamaktadır. Projesi DLH tarafından hazırlanarak Teşekkülümüze verilmiştir. Bursa çevre karayolu paralelinde ve Bursa'nın verimli ovalarından geçmektedir.

Bu şekli ile ihalesi yapılan projenin yapım aşamasında, Valilik, Belediyeler, Ziraat Odaları ve bazı arazi sahipleri ile yapılan görüşmeler çerçevesinde, güzergah koridorunda değişiklikler yapılması zorunlu hale gelmiştir. Bu değişiklikler;

1) Km: 65+000 ile Km: 76+000 arasında 11 kilometrelik kısımda mevcut güzergâh, çok değerli tarım arazileri, meyve bahçeleri ve seralar bulunan araziler üzerinden geçmekte, demiryolu güzergâhı ile Bursa çevreyolu arasındaki arazilerin büyük kısmında ise artık parseller oluşmaktaydı.

Söz konusu bölgede demiryolu güzergâhı, Bursa çevreyoluna mümkün olduğunca yaklaştırılarak seralar ve meyve bahçeleri ile etkileşim ortadan kaldırılmış ve artık parsellerin kamulaştırmalarına büyük ölçüde gerek kalmayarak tarım arazilerinin verimli kullanılması sağlanmıştır.

Bu kesimde yatay eksen ve güzergâhta ana eksen korunarak toplamda 11 kilometrelik bir güzergâh revizyonu yapılmış olup, yeni koridor, çevre otoyolu tarafındaki paralellikte ve aynı jeolojik tipteki araziden geçtiğinden maliyetler açısından ek bir maliyet getirmemiştir.

2) Km: 76+000 ile Km: 90+000 arasında projede güzergah, söz konusu bölgede Bursa'nın içme suyu ve sulama ihtiyacını büyük oranda karşılayacak olan Gölbaşı göletinin güneyinden (gövde tarafından) geçmekteydi.

DSİ Genel Müdürlüğü'nün, Bursa ilinin gelecek 20 yıllık içme ve sulama suyu planlamasında baraj kapasitesini ve gövde yüksekliğini artırma planları olduğundan, DSİ Genel Müdürlüğü, demiryolu güzergâhının buradan geçmesini uygun görmemiş ve dağ tarafına (kuzeye) kaydırılmasını talep etmiştir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 15

KM: 77+000 - 90+000 ARASINDAKİ GÖLBAŞI RİPAJINA GÖRE MUKAYESE CETVELİ

Ş	İş Kaleminin Adı	İçü Biri	Tek lif Edilen Birim Fiyat	Ripaj öncesi Miktar	Ripaj Sonrası Miktar	Ripaj Öncesi Tutar	Ripaj Sonrası Tutar
	Güzergah Kazısı		1,0	260,0	192,0	260,0	192,00
	Güzergah Dolgusu		0,5	660,0	810,0	330,0	405,00
	Viyadük Yapılması		36,	550,0	780,0	20,20	28,648
	Köprü Yapılması		36,	160,0	32,00	5,876,	1,175,
	Delme Tünel Yapılması (C3 klas)		69,	3,787,	2,920,	263,2	202,97
	Delme Tünel Yapılması (C2 klas)		41,	2,000,	2,000,	82,05	82,056
	Delme Tünel Yapılması (B3 klas)		21,	0,000	2,967,	0,00	62,876
	Aç-Kapa Tünel Yapılması		21,	110,0	0,000	2,314,	0,00
	Zemin iyileştirmesi (Jetgrout)		126	614,4	192,0	77,87	24,336
	Çeşitli Sanat Yapılan		1,0	2,000,	2,000,	2,000,	2,000,
			YEKÜN			454,1	404,66

Not: Kamulaştırma bedeli ripaj öncesinde 453.000 m2 22.650.000 TL Yaklaşık tutar

Kamulaştırma bedeli ripaj öncesinde 120.000 m2 6.000.000 TL Yaklaşık tutar

Sözleşme eki projede Km: 76+000 ile Km: 90+000 arasındaki kısımda, 550 metre uzunluğunda viyadük, 6116 metre uzunluğunda tünel, yaklaşık 5 kilometre uzunluğunda çok zayıf zemin üzerine oturan ortalama 8-10 metre yüksekliğinde dolgular vardı. Taşıma gücü düşük olan bu zeminlerde dolguların iyileştirme ve ıslah çalışmaları esnasında jet-grouth (kolon oluşturmak amacıyla zemine yüksek basınçlı çimento enjeksiyonu yapılması), soil-miks (Dip enjeksiyon uygulaması), taşkolon (yumuşak ve gevşek zeminlerin iyileştirilmesi) v.b imalatlarla ihtiyaç olacağından maliyetler açısından tünelli ripaj (yolun aksına getirilmesi) bölgesine göre kıyaslandığında daha yüksek maliyetlerle karşı karşıya kalınacaktı. Bunun neticesinde güzergâh, gölün kuzeyine kaydırılarak toplam 14 kilometrelik bir ripaj yapılmıştır.

Tabloda görüleceği üzere ripaj öncesi tutar ile ripaj sonrası tutar arasında 49,491,091.60 TL maliyet azalmıştır.

3) Km: 90+000 ile Km: 103+780 arası Bursa Büyükşehir Belediyesi ve Bursa Valiliğinin talebi üzerine, HT hattı ile Havalimanı arasındaki mesafe 1280 metre iken, havalimanına gelen yolcuların intikal ve entegrasyonunu kolaylaştırmak için, HT güzergâhı havalimanı girişi kapısına yaklaştırılmıştır. Sözleşme eki projedeki güzergah ile 13 kilometrelik güzergâh değişikliği aynı tip zemin (Yenişehir Ovası) koşullarında olduğundan hattın ripajı ilave bir maliyet artışı getirmeyecektir.

4) Sözleşme eki projeler DLH Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılmış ve onaylı olarak Teşekkülümüzce devredilmiştir. Projelerde platform genişliği 13,50 metredir. Teşekkülümüzce yürütülmekte olan işlerde, çift hatlı, elektrikli, sinyalli demiryolu için standart platform genişliği 14,50 metre olarak projelendirilmekte ve uygulanmaktadır.

Nitekim Teşekkülümüzce inşa edilen Ankara-Konya, Ankara-Sivas hatlarımızda aynı tip kesit uygulanmıştır.

Bu nedenle kablo kanallarının katener direk temellerinin dışında kalacak şekilde yerleştirilmesi için 13,50 metreye sığmayan platform genişliği zorunlu olarak 14,50 metreye çıkartılarak tip en kesit değiştirilmiştir.

Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Hızlı Tren Projesi Bursa-Yenişehir kesimi (75 kilometre) altyapı inşaatı işlerine ait sözleşme eki projelerde servis yolu da bulunmamaktadır. İşletme esnasında bakım ve onarımın güvenle yapılabilmesi, acil durumlarda, özellikle yarma bölgelerinde hızlı ve kolay müdahale edilebilmesi ve kamulaştırma neticesinde bölünen arazilerde mülk sahiplerinin kalan parsellerine girebilmeleri için mümkün olan her bölgede güzergâhın her iki yanına servis yolu konulması zorunlu hâle gelmiştir.

5) Şu anda çalışılmakta olan kilometre 44+000 ile kilometre 90+000 arasında iş ilerleyişine bağlı olarak her türlü imalat bulunmakta olduğundan yüksek birim fiyatlı tekliflere öncelik verilmesi söz konusu değildir. Kamulaştırma nedeniyle işe başlama kolaylığı olması ve yapım işlerinde tünel delme işlemlerinin uzun süreç aldığı dikkate alındığında, öncelikli imalatların tünel işleri olması kabul edilebilir bir durumdur.

Sözleşmeye göre, şimdiye kadar yapılan tünel imalatlarının ortalama maliyetlerine bakıldığında, diğer projelerdeki yapılan tünel maliyetlerine yakın bir ortalama değer olduğu görülmektedir.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 16

Bursa-Yenişehir kesimindeki yaklaşık 1 metre tünel ortalama maliyetlerine bakıldığında; aşağıdaki gibi bir tablo ortaya çıkmaktadır ki, bu da genelde Karayolları birim fiyatlarına göre yüzde 28’lik bir tenzilatla denk gelmektedir. Şöyle ki:

Bursa-Yenişehir kesimindeki 1 metre tünel ortalama maliyetlerine bakıldığında, 2011 TCK birim fiyatlarına göre;

B3 klastaki tünelin 1 metre maliyeti 34.470 TL’dir. Sözleşme teklif birim fiyatlarına göre ise 22.090 TL’dir. Karayolları fiyatlarına göre yüzde 36 tenzilat,

C2 klastaki tünelin 1 metre maliyeti 56.150 TL’dir. Sözleşme teklif birim fiyatlarına göre ise 40.150 TL’dir. Karayolları fiyatlarına göre yüzde 28 tenzilat,

C3 klastaki tünelin 1 metre maliyeti 92.450 TL’dir. Sözleşme teklif birim fiyatlarına göre ise 72.280 TL’dir. Karayolları fiyatlarına göre yüzde 22 tenzilat söz konusudur.

Öneri doğrultusunda, konu Teftiş Kurulu Başkanlığımızca tetkik edilmiştir. İnceleme neticesinde söz konusu projenin ihale ve yapım sürecinde herhangi bir uygunsuzluğa rastlanmadığı için soruşturmaya gerek duyulmamıştır.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Özensoy...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Yine, ifade ettiğim gibi, Bursa-Yenişehir Hattı Projesi’yle alakalı bir öneri.

Burada şimdi şunu söylemek lazım: Genel olarak da bu proje ihalelerine çıkıldığında belli bir projeyle ihaleye çıkıyorsunuz. Bakın, neredeyse yarısından fazlasının üzerinde değişiklikler yapmışsınız. Yani, bu değişikliklerle çıkılacak ihale ile değişiklik yapılmadan önce çıkılacak ihale arasında ihaleye girenler açısından da bir fark oluşturabilir. Bir kere her şeyden önce bu bir haksız rekabeti getirir. Yani bunca üzerinde yapılan değişikliklerin, ihaleyi alana, bu şekilde, hemen kâğıt üzerinde yapılması hiçbir projede doğru değildir ve ciddi anlamda da değişiklikler var. Yarısından fazlası değişiklik konusunda.

Şimdi burada bahsedilen, yapılan değişiklikler... İşte, Valilik, bölge insanları vesaire... Bunlar hepsi vardı zaten. Yani, proje yapılırken, proje çalışmaları yapılırken Valilik de orada duruyordu, seralar da duruyordu, o yörenin insanları da orada duruyordu. Bunlarla da konuşulup zaten yapılması gereken bir projeydi. Şimdi siz burada en başında zaten işi DLH’ya atmışsınız. Yani projeyi DLH hazırladı, teşekkürümüze verdi. DLH’nın projesini bir çıkartın, görelim bakalım, bir de şimdiki projeyi bir görelim. Siz bu projenin adını zaten değiştirmiştiniz ama buraya koymuşsunuz. Şimdi, “Bandırma, Bursa, Ayazma, Osmaneli...” Şimdi öyle mi bu projenin adı? Yani ilk başlangıçta tamam da... Bursa-Bilecik Projesi bu, yani Bursa-Yenişehir-Bilecik. Daha doğrusu DLH’nın verdiği projeyi tamamen değiştirdiniz zaten. Yani “DLH bize verdi.” Topu zaten en başında DLH’ya atıyorsunuz. Yani bunlar doğru bir şey değil. Üstelik sizin ifadelerinizle, geçmiş yıllardaki yaptığınız Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Projesi 200 kilometrelik proje olduğu için, “Biz 250 kilometreye çıkardığımız için o proje tamamen değişti, dolayısıyla biz yeni bir projeyi yapıyoruz.” diyen sizsiniz. Şimdi böyle bir eleştiri olunca, “E, biz DLH’dan aldık bu projeyi, bunun üzerine yapıyoruz.” Yok, yanlış bunlar.

Yani, bir de burada şimdi bu dayanaklarınızı nereden ortaya koyduysanız? Mesela Gölbaşı... Allah Allah... “Bursa’nın yirmi yıllık içme suyunu karşılayacak.” Ya Gölbaşı sulama suyuyla alakalı sulama göletidir ya! Ben doğma büyüme Bursalıyım. Yani ovada bir içme suyu projesi... Doğanca Barajı var, Nilüfer Barajı var dağ tarafında. Gölbaşı’ndan 1 litre su içme suyu karşılamaz, 1 litre. Tamamen sulama suyudur. Ovanın şeyi... Zaten orada giderken -Bursa’ya gidenleriniz bilirler- İnegöl’den indikten sonra, rampalardan inerken sağda kalan küçük bir gölettir orası. Yani o tamamen kanalların olduğu, vesaireleri besleyen sulama göletidir orası. Yani Bursa’nın yirmi yıllık efendim, hiçbir sulama suyu planlaması falan... Allah Allah ya! Ben de şaşırdım yani şimdi. Bu bilgiyi size kim verdi?

Artı, şöyle söyleyeyim çevre yoluyla alakalı: Çevre yoluna paralel yapılması mantığı doğrudur. Şimdi diyorsunuz ki: “Önce güneyindeydi, efendim, kuzeyine aldık.” İyi bir şey. Halbuki güneyi dağlık Gölbaşı’nın. Yani, çevre yolunun geçtiği yer, Gölbaşı’nın güney tarafı dağlık ve kayalık bir yerdir. Yani hiç alakası yok. Tarımla, şununla bununla hiçbir alakası yok. Çok daha ucuza geçerdiniz. Güneyden vazgeçip kuzeye geçilmesi. Şimdi bütün bu yapılan değişikliklerin hepsine bir gerekçe koymuşsunuz ama yani, inanın, ben oraları bilen bir insan olarak bu gerekçelerin de doğru olmadığını buradan görüyorum. Yani bunların gerçek gerekçeleri neyse devlet ciddiyetine uygun bir şekilde buraya konması lazım bunların. Bak hâlâ Bursa-Bandırma-Ayazma... Yapmayın. Yani bu proje, sizin ifadenizle, “200 kilometrelik proje olduğu için iptal edildi, yerine 250 kilometrelik Bursa-Yenişehir-Bilecik projesini ikame ettik.” dediniz. Yani, şimdi, o zaman dediğiniz yanılsa “O zaman dediğim yanlış.” deyin madem. Yani şu gerekçelerin, bakın, kim soruşturmaya gerek görmedi bilmiyorum ama Allah aşkına... Yani bu kadar yanlışın olduğu bir yer...

Bir de, ifade ettiğim gibi, yani bir ihaleye çıkıyorsunuz bir projeyle, teklifler geliyor, tamam, fiyat ucuz olabilir, şu olabilir... Belki en son hâliyle, bunca yapılan değişikliklerle, belki bu ek ilave ödenenlerden daha düşük gelecekti. Yani

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 17

burada bir haksız rekabet var, yapılan yanlışlar var, yani güzergâh yanlışları var vesaire... Yani Allah aşkına... Yani şu Bursa'ya yapılan kötülükleri bir Bursalı olarak ben hazmedemiyorum.

Yani Bursa, dediğim gibi, bu memleketin en büyük 3 tane ilinin tam ortasında havaalanı çalışmıyor. Yani, demir yolu yok efendim, kara yolundan...

Şimdi, Bursa, dediğim gibi, merkezî bütçeye en yüksek katkı sağlayanlardan bir tanesi. Son on yılda 70 katrilyon lira eski parayla, 70 milyar lira biz bütçeye para göndermişiz. Ben yine Kalkınma Bakanına sordum, son beş yılda Bursa'ya gelen yatırımların toplamı 4 milyar lira ya! Ayıptır yani!

Ben şimdi bunu da söylüyorum: Bu projeye bu sene bütçeden ayrılan para ne kadar? Yani bu bahsettiğimiz projeye ayrılan para ne kadar?

İkincisi: Bana gerçek bir şey söyleyin. Binali Bey Ulaştırma Bakanıken de geçen dönem, “2010’da, 2014’te bitireceğiz, kazmayı vuruyoruz...” Sesi kısılmıştı hatta -hatırlayanlarınız vardır- o konuşmayı yaparken. Çok ateşli bir konuşma yapmıştı Sayın Bakan. Sene 2015. Yani, hemen hemen sıfırdan devam ediyoruz. Bu Bursa projesinin hedeflediğiniz zamanını bana bir söyleyin, Hüseyin kardeşim gibi ben de Bursa’ya müjde vereyim. Yani ne zaman olacaksa... Veya biz görebilir miyiz? Ben 54 yaşındayım, ömrüm vefa edecek mi, etmeyecek mi?

Sayın Genel Müdür, bir de: Ben her şeye rağmen aktarmalı seferlerinize de biniyorum, biliyorsun. Yani ben Bursa’ya bir an önce hızlı trenin gelmesini en çok arzu edenlerden bir tanesiyim. Bursa’nın insanı da bunu hak ediyor diye düşünüyorum.

Ben sorularıma da bir cevap alırsam...

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz Sayın Özensoy.

Sayın Akar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Şimdi, hızlı treni büyük bir olay gibi sunmaları Türkiye’ye ve beklentilerini çok yüksek tutmaları sanki dünyada teknolojik üstünlükler ilk önce Türkiye’ye gelmiş ve hızlı tren Avrupa’yla birlikte, Asya’yla birlikte, 550’lerin üzerine çıkan bir hızla Türkiye’de yapılmış, yolcu taşıyormuş gibi bir algı yaratılması ve -biraz sonra belki örneklerini verecekler- “On dört saatte, on beş saatte giden yolları üç buçuk saatlere indirdik, beş saatlere...” Tabii ki bunları yapmak zorundayız ve bunu ne zaman yaptığımıza da bağlı. Herkesten otuz sene, kırk sene sonra yapıyorsak ve teknolojiyi otuz sene, kırk sene sonra kullanabiliyorsak, herkesle yarışabilecek seviyede değil de bugün “yüksek hızlı tren” diye yutturduğumuz hızlı trenin, dünyadaki hız limitlerinin neler olduğunu açıklarsak bunların doğru olmadığını hep beraber görürüz. O zaman konvansiyonel trenlerin hız-limit aralıklarını, yine hızlı trenlerin hız-limit aralıklarını, daha sonra da çok yüksek hızlı trenlerin hız-limit aralıklarını söylersek mahcup olursunuz. Söylemeyelim, yine böyle algı devam etsin çünkü hakikaten biz bu mesafeleri kısalttırmaya, zamanı tasarruflu kullanmaya ihtiyacımız var. Böyle de devam etsin. Problem değil.

Şimdi, biraz evvel birinci öneride konuştuğumuz her şey burada var. Bu öneride, Bursa olayında var. Yani birinci öneride ne konuştuysak, Sayıştay ne tespitler yapmışsa, teftiş kurullarınız ne tespitler yapmışsa burada her şey var. Ben konuşmamda şöyle demiştim: Oturdunuz -alt komisyonda da dedim- bir A4 kâğıdını elinize aldınız, bir yerden talimat geldi, “Bursa’ya da hızlı tren getirin.” şimdi getiriyorsunuz, “Karaman’a da hızlı tren getirin.” Seçim de yaklaşıyor. Çıkalım bir şov da yapalım. 2014... Sesimiz de kısılsın. Hatta “Ne çalışkan.” desinler falan. Böyle bir proje yapılıyor. Sonra o proje, proje oluşmadan, netleşmeden ihaleye çıkılıyor. İhaleye çıkıldıktan sonra da projeyi bir firma alıyor. Belki biraz evvel Necati Beyin dediği gibi rekabet ortamıdır, haksız rekabettir, ihale şartnamesinin değişmesi falan. Bütün bunlar ihalenin yenilenmesine nedendir ki mahkeme sonuçlarına... Genel müdür dedi ya, “Çıkamıyoruz, feribot alımında yirmi tane mahkeme gidiyor geliyor, gidiyor geliyor. Ankaray da gidiyor geliyor, gidiyor geliyor.” Baktığınız zaman mahkemelerin tespitlerine, hep kurumun eksiğinden kaynaklanmış. Baktığınız zaman böyle. Sizin teftiş kurullarınızın da yaptığı teftişlere baktığınızda, kurumun eksiğinden kaynaklanmış. Şimdi böyle bakınca... Ben size bir soru sormuşum alt komisyonda, bana 3 tane neden söylemişsiniz Bursa-Yenişehir hattında. Bugün bu nedenin 5 taneye çıktığını hatta 4’te 2 tane neden var. Ama bakıyorum şimdi nedenlere? Bu nedenler eğer yerinde bir fizibilite çalışması yapılmış olsaydı, yerinde bir sondaj çalışması yapılmış olsaydı, sizin bana alt komisyonda dediğiniz, Sayın Genel Müdür, “Ya, fark ettik ki sonradan, orada göl varmış, dağ varmış.” dediğiniz şeyi önceden fark edebilirdiniz. Hatırlıyor musunuz? Bana öyle demiştiniz alt komisyonda, “Fark ettik ki orada bir dağ varmış, göl varmış.” dediniz. Onu önceden fark edip bu projeyi...

BAŞKAN – Mecazi anlamda söylemiştir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Mecazi tabii. Ben de şey anlamında söylüyorum. Bunu daha netleştirebilmek, kurumu...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 18

Tabii ki kurum çalışacak, bir şeyler yapacak ama kurum eğer işleri doğru ve zamanında yapabilse... Zamanında yapamıyor çünkü şöyle bir derdi var kurumun, biri düğmeye basıyor... Seçim de yaklaşıyor. Geçen dönem, biliyorsunuz, durmadan seçim vardı. Yok Cumhurbaşkanlığı, yok referandum falan. Sürekli bir temel atmak zorundaydılar. İşte, 4-5 tane seçim olunca, sürekli temel atmak, sürekli yeni şeyler müjdelemek zorundaydılar. 2013'te... Hazır projeyi 2009'da bitirdiniz. Ankara-Eskişehir hazır proje, kredisi hazır, projesi hazır, 2009'da bitirdiniz. Eskişehir-İstanbul-Pendik hattını gecikmeli bitirdiniz. Yani, tamam, oluyor bir şeyler. Yine de çıkıyor siyasilere meydanlarda şovlarını yapıyorlar, gecikmeli de olsa bitiyor. Ama biterken birçok eksiğin de beraber bittiğini görüyoruz, birçok eksiğin de beraber kabulünün yapıldığını görüyoruz.

Burada tek tek maddeleri incelediğimizde... İncelemeyeceğim. Her şey için gerekçeli bir neden var burada. Yani, işte, oradaki toprağın durumuyla ilgili, oradaki göletle ilgili... Yani her şey önceden tespit edilebilir, önceden projelendirilebilir, nereden neyin geçmesi, doğrunun ne olduğu. Sondajlar yapılabilir, ihaleye ondan sonra çıkılır. Şartlar oluşmuş olur ve ne mahkemeler bu işi bozar ne kimse gidip de aynı Eskişehir Gar Geçişi'nde 10 tane... Ne diyorsunuz ona siz? Kolon mu?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Sıtrat.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Onun Türkçe karşılığı ne?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Gergi çubuğu.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Gergi çubuğu. 10 tane çıkıp da 1.400 tane kullanıp da 1.400 tanesinin parasını ödemezsiniz. Ya da sizin teftiş kurulunuz “Parayı ödeyin.” deyip sonra mahkeme bozmaz. O kadar çok şey var, o kadar çok örnek var ki sizin kurumunuzda. Birçok kurumu inceliyoruz. Gerçekten hep sıkıntı ihale yöntemlerinden veya ihale şartnamelerinden kaynaklanıyor, projenin doğru hazırlanmamasından kaynaklanıyor. Şimdi bunlara dikkat edersek...

Tamam, belki başlangıçta bunlar kabul edilebilirdi ama on iki sene oldu, on üç sene oldu, bütün örnekleriniz, bütün istatistiksel değerlerinizi sanki devletin kurumunun genel müdürü değil de AKP'nin TCDD'deki il başkanı, temsilcisiymiş gibi 2013'ten alıyorsunuz, bütün geçmişle bunları bu şekilde karşılaştırıyorsunuz. O zaman bunları bizim size sorma hakkımız var. “Ya, on iki senedir hiç mi bir şey öğrenmediniz?” deme hakkımız var. Yani “Şimdi kurduk.” diyorsunuz, “Yaptık.” diyorsunuz, “Yavaş yavaş öğreniyoruz.” diyorsunuz da devletin parası bu kadar ucuz değil veya milletin parası diyeyim, bu kadar ucuz değil. Sizin öğrenmeniz için zaman ayıracak kadar ucuz değil. Çünkü bu öğrenmeler millete çok pahalıya mal oluyor. Yine, konuşmamın başında söylemiştim, bunların tümü de yabancı krediyle yapılıyor. Yani zannetmeyin ki toplanan vergiler, yol, su, elektrik olarak geri dönüyor, hiçbirini dönmüyor, hepsi daha sonra vatandaşların tekrar ödeyecekleri, vatandaşın borçlandığı alanlar hâline dönüştürülüyor. Bursa-Yenişehir hattı da aynen bu şekilde yapılmış.

Ben bir şey daha söylüyorum: İki madde aynı aşağı yukarı. Yani 1'inci maddede genellemiş, 2'nci maddede burayı özel olarak açmış.

Sayın Genel Müdürüm, gerçekten bu memleketi düşünüyorsanız, milleti düşünüyorsanız, siyasi şov olacaktır, siyaset kurumunun sizi zorlamaları olacaktır ama şunu da söyleyeyim: Lütfen, yani bir temeli atmayın projesi tamamlanmadan, adam gibi net proje ortaya çıkmadan, oradaki dezavantajlar, avantajlar önemli ölçüde tespit edilmeden. Tamam, “Bunu yapacağız.” deyin ama gidip devleti böyle zarara uğratmayın diyorum. Bunların önemli olduğunu düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayın Öztaylan...

MEHMET CEMAL ÖZTAYLAN (Balıkesir) – Sayın milletvekili arkadaşlar, sevgili bürokratlar; saygılar.

Aslında burada, bu raporda “Bandırma” adı geçmeseydi söz falan almayacaktım. Doğum yerim olduğu için söylüyorum.

Aslında, Sevgili Özensoy'un söylediklerinin hepsine katılıyorum. Tayyar Hindistan vardı sizin genel müdürünüz ve genel müdür yardımcınız. O zaman biz de hasbelkader bu KİT Komisyonunda, burada oturuyorduk. O zaman yapmış olduğumuz çalışmalarda -sene 1991, bayağı uzun galiba, yirmi beş yıl- yirmi beş yıl, yirmi dört yıl önce Bandırma-Bursa-İnönü hattını icat eden adam benim. O zaman Tayyar Hindistan'ı ve genel müdürlerimizin, daire müdürlerinin katkılarıyla 758 milyar liralık bir projeyi Etüt İdaresine çıkarttırmaya vesile olan adam da biziz. Aradan yirmi üç sene geçmiş, o değişmiş, bu değişmiş, şimdi baktım ki, inşallah -orada kırmızı yanıp sönüyor ya- 2023 yılında bitirilecek.

Bizim ömrümüz vefa eder mi, etmez mi Sevgili Mehmet Ağabey?

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Yeter inşallah.

MEHMET CEMAL ÖZTAYLAN (Balıkesir) – İnşallah, bilmem.

Ama yalnız, o zaman bu projeler yapılsaydı Bursa'da... Uludağ Üniversite'sinde okumuş bir insan olarak şunu söyleyeyim: Biz Aroma meyve suları bayisiydik, Bandırma'dan, araba yatağını geçerek Gürsu'ya geldiğimde bir tane şeftali

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 19

bahçesinden başka hiçbir bina yoktu. Mudanya’da askerdik, Mudanya’dan Nilüfer’e kadar bir tane konut yoktu. O kadar konutun yapıldığı yerde... Şunu da ifade edeceğim tabii, tenkit etmek zorundayım: Mesela Gürsu... Bu tren hattınızın oradaki tarımla ilgili olan demokratik kitle örgütleri mahkemeye verdi, durdurtma çalışmaları var. Doğru mu, duyduysam? Hep Allah’ın adamı. Oradan Bursa’ya kadar, yani hale kadar her yer taş yığını olurken bu adamların ağzı burnu veya hukukçuları yok muydu? “Tren yolu geçecek.” diye mi bu hukuk ayağa kalktı? Yani, Allah’ınızı severseniz ya! Yani eğer ki bu, bu toplum için, şu için, bu için yapılıyorsa bunların da adam gibi elimizi vicdanımıza koyarak yapılması lazım.

Benim dileğim şu: Acaba benim Sevgili Genel Müdürüm, 1992-1993 yılında başlattığımız -tabii, hukuki engeller aşıldıktan sonra- Ankara’dan Bursa’ya gelecek olan bu tren yolu acaba Bandırma’ya 2023 yılında gelebilecek mi? Onu sormak istedim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkürler.

Özdal Bey, buyurun.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Tekrar merhaba diyeyim.

Şimdi, bir söz var: Bir şeyi yapmak isteyenler, o işi gerçekten yapmak isteyenler, o işi yapmak için bir yol bulurlar, bir neden bulurlar ama bir şeyi yapmak istemeyenler de o işi yapmamak için her zaman bir neden bulurlar. Yani, madde bağlamında da, öneri bağlamında da konuştuğumuzda zaten genel sorunların özele sirayetini burada da görmek mümkündür. İşte, ismini tam hatırlamıyorum, bir ara yabancı bir teknik direktör vardı, gelmişti, işte, “Maç kaç kaç?” diyorlardı, “İşte, bizim bir topumuz direktten dönmeseydi, bilmem, şu olmasaydı, böyle hava rüzgârlı, karşı yönden esmeseydi biz 8-0 kazanabilirdik ama 1-0 yenildik.” Şimdi devlet kurumundan bahsediyoruz. Yapılan çalışmalarda, işte, “Şurada şu tesis kuruldu, olmadı, yaptık, yıktık.” Bakın, harcanan her kuruş para “millî servet” denilen halkın vergisi. Bu ülkede en çok bize milliyetçi tafrası yapanlar, bizi terörist diye lanse edip bizi linç kampanyasına tutanlar, millî değerlerin bu kadar çarçur edilmesi konusunda, bizim kendi ülkemizde, kendi evimizde, kendi tapulu mülkümüzün hesabını soranlar, çakıl taşının hesabını soranlar, “Biz Kürtlere tek bir çakıl taşı vermeyiz. Onlar daha ne istiyorlar? Özerklik mi istiyorlar? Şunu mu istiyorlar, bunu mu istiyorlar?” şeklinde bize milliyetçilik tafrası yapanlar, siyasetçiler, bürokratlar, her kuruşu milletin vergisi olan bu kadar milyarlarca lirayı, on defa bu şeyi yapıp düzelterek, köy köy, her köye tren hattı çekecek bir maliyetin heba edilmesini bu kadar basit konuşmamalıdır. Eğer milliyetçilik millet menfaati ise, milletin faydasına olan şeyi paylaşmaksa bu olmalıdır.

Şimdi biz bazı konulardan bahsettiğimiz için işte, sosyalist ilan edilip işte, solcular linç edilirken “Bu ülkeye sosyalizm gelecekte biz getireceğiz.” deyip ulusal nasyonel sosyalizmi dayatanlar tren ve demir yolları ağlarının gelişmemesini istiyor. Biz bunu biliyoruz. Yüz yıl önceki ağlar bile bugünkü ağlardan daha bilimsel coğrafi etüt çalışmalarıyla oluşturulmuştur. Ama niçin yapılmıştır? İşte, Almanya Orta Doğu’daki sömürge güçlerine ortak olmak için Türkiye üzerinden bugün, yüz yıl sonrasında, işte, “Biz Avrupa’yla şey bağlantısını yapamıyoruz.” diyoruz ama adamlar gelmişler, İzmir’den de girmişler, İstanbul’dan da girmişler, ta nerelere kadar gitmişler. Ruslar gelmişler, nereye kadar inmişler. Yani istenirse öyle şeyler yapılabilir ki Bursa için de... Ben, yanlış anlaşılmasın, Bursa’nın şu an coğrafi olarak, kültürel olarak, toplumsal yapı olarak, nüfus olarak çok ayrıcalıklı tutulması gerektiğini, en az Ankara, İstanbul kadar önem verilmesi gerektiğini düşünmekteyim. Ama bir de bölgesel ayrımcılıktan bahsetmek lazım. Seksen yıl öncesinde, Diyarbakır gibi bir metropol, Orta Doğu metropolü bugün Türkiye’nin kaçınıcı şehridir diye düşünmek lazım. Neden? Çünkü demir yolları ağları örülmedi, çünkü hava yolunda uçuş engellendi.

Şimdi, az evvel sunumda, Genel Müdürün sunumunda “Ermenistan’la biz tren işletmeciliği yapamıyoruz.” Niye? “Sınırlar kapalı.” Peki, sınır niye kapalı? “Biz Ermenistan’la nasıl olur da ticaret yaparız.” siyaseti siyasi bir güruhun elinde yönetiliyor. Ama yapılıyor. Ermenistan’la milyon dolarlık alışveriş yapılıyor ama Ermenistan sınırındaki Karslılar, Vanlılar ticaret yapamıyorlar, Ankara’da, İstanbul’da ağabeyler yapıyorlar hava ulaşımıyla. Ama biz siyaseten ne diyoruz? “Efendim, biz o sınırı kapatacağız?” Niçin? “Şu, şu, şu siyasi gerekçelerle.” Bizim bu ülkede en çok ihtiyacımız olan şey samimiyettir.

Hikâyeden, insanlara... Ben öğretmenlik yaptım, insanlara anlatıyorsun, “Vatandaşlık sorumluluğu nedir?” Vatandaşlık dersi herkes almıştır. İşte, vatandaşlığın iki temel görevi vardır; vergi ödersin, askerlik yaparsın; o da kadınlar için değil erkekler için. Yani, zorunlu olan vatandaşlık sorumluluğu tek şey, vergi ödemek. Herkes vergi ödüyor. Geliri olan ödüyor, olmayan ödüyor, verginin vergisi ödeniyor, üstüne Özel Tüketim Vergisi ödeniyor ve bu vergilerden bütçe oluşturuluyor. Kamu İktisadi Teşekküllerine veriliyor ya da birilerine farklı şekilde yansıtılıyor. Ama biz maalesef geliyoruz burada, Sayın Müdürlerimiz diyor ki: “Biz denedik, şurada olmadı, orayı değiştirdik, yıktık, onu yaptık, bu hat tutmadı, olmadı.”

Peki, bilimin bu kadar gelişkin olduğu bir noktada insanlar kızılötesi kameralarla, kilometrelerce ötedeki magmanın yapısını bile çözebilirken biz kendi toprağımızı tanımıyorsak boşuna konuşmayalım, yani hiç kimse boşuna konuşmasın. Biz

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 20

burada sadece sondaj yöntemleriyle toprağın analizini yapıyorsak, toprakta etüt çalışmaları yapıyorsak bu da farklı bir sorundur.

Şimdi benim bahsettiğim konular, evet, çok geniş kapsamlı ve sosyal yaşamın, doğal ekolojik yaşamın çok teferruatlı yönlerini ilgilendiren konular olabilir ama özelde de bu böyledir. Bursa'yla ilgili konuşsak da bu böyledir, Van'la ilgili biz konuşsak da böyledir. Maalesef bu, bozuk düzenin bozuk kurumlarına dönüşmüş. Yani şunu kıyaslamak lazım: Acaba Devlet Demiryollarını bir Arap krallığının bir üyesi almış olsaydı acaba şu an kaç milyar dolar kâr etmiş olacaktı, ben merak ediyorum. Çünkü daha önceki kurumları alanlar bugün İstanbullarda özel uçaklarıyla, Jumbo uçaklarıyla, altından döşemeli uçaklarıyla gidip geliyorlar. Yani bizim halkımızın ödediği vergiler, geliri olmayan çocukların bile gidip sakız alırken ödemiş olduğu dolaylı vergiler uluslararası sermaye güçlerine bir saltanat niteliğine dönüşür.

Ben rica ediyorum, bürokratlardan da rica ediyorum, siyasetçilerden de, denetleyicilerden de rica ediyorum: Bizim artık ülkemizde bazı konuları esaslı tartışmamız lazım. Yarın belki birçok bürokrat, beş ay sonra iktidar değişecek, iktidara yakın isimler koltuk değiştirecekler ya da farklı iktidar gücü değişecek ya da bizler milletvekili olmayacağız ama bu düzenek bu şekilde gidecek ve maalesef insanlar uzayda yaşamı inşa ederken biz hâlâ ülkemizde bir ilden bir ile treni götürüp götürmeyeceğimizi, acaba hızlandırıp hızlandıramayacağımızı tartışacağız.

Bir söz söyledi Genel Müdür: “Ankara merkezli bir ağ oluşturuyoruz.” Dünyanın hiçbir yerinde böyle değildir. Evet, merkezler oluşturulur ama sözle söylendiği gibi, “Bütün yollar Roma'ya çıkar.” hesabı, bütün yolları Roma'ya doğru uzatmıyorlar. Yani, her yerin yolları vardır. Birbirleriyle bağlantıları kurulur. Bölgesel ağlar oluşturulmalı, bölgesel merkezler oluşturulmalı ve bu merkezler güçlendirildikçe zaten yakınlaşır, yani dairesel yakınlaşır. Yani vücudun hücrelerinin birbirinden bağımsızlığı gibi, dokularının birbirinden bağımsızlığı gibi, ama birbirleriyle iş birliğindeki çalışması gibi bir sistematik oturtmazsak biz her zaman şunu tartışacağız: “İhaleyi kim aldı, kimin yakınıydı, kimin eniştesiydi, yaparken kim aldı, yıkarken kim aldı, tekrar yaparken kim aldı?” E, bu da Türkiye’de siyasi bir teamüle dönüşmüş, geleneğe dönüşmüş, kim iktidarsa o, o şekilde kendini bir güce dönüştürüyor. Maalesef genel menfaatler heba ediliyor. Yani “Bizim ülkemizde sizin ödediğiniz vergiler yol, su, elektrik olacak.” diye biz hikâyeler anlatırken birileri için elektrik yol oluyor, birileri için yol yol oluyor, birileri için millî gelir heba oluyor. Bizler de bu konuda tabii “devlet düşmanı, toplum düşmanı” diye lanse edilip, sırf bu sözleri söyledik diye terörize edilerek, dışlanarak, ötekileştirilerek bizim vergilerimizle ödenmiş ve insani koşullara elverişli olmayan cezaevlerini de kendimize yol bilmişiz.

Teşekkürler.

(Oturum Başkanlığına Başkan Vekili Ziver Özdemir geçti)

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz.

Buyurun.

MEHMET CEMAL ÖZTAYLAN (Balıkesir) – Teşekkür ederim.

Aslında söz almayacaktım ama bu konuşma üzerine bir şey söylemem icap ettiği için söz aldım.

Şimdi, bakın, doğu ile batı, orada buraya bir bakın. Balıkesir’e bugün tren gitmiyor, Balıkesir’de havaalanı yok. Ben 3 dönemdir milletvekiliyim, ta 91’den bu yana 540 kilometre yolu her hafta sonu taksiyle gidip geliyorum. Şimdi, yapılan hizmetlerin aksaması, önlenmesi... Biz Misakımillî sınırlarının hepsini baş tacı yapan bir anlayışa sahip insanlarız. Bu anlayış içinde bölgesel farklılık gözetmeden yapılan bir yanlış anekdot olarak sizlerin bilgilerinize sunmak için aslında söz aldım. Sene 93 yılı, rahmetli Ali Rıza Septioğlu Elâzığ Milletvekili, Necmettin Cevheri de köy işlerinden sorumlu Devlet Bakanı. O zaman biz 7 milletvekiliyiz Balıkesir’den. Dedi ki “Cemal.” Ne var? “2 dozer, 2 kepçe, 2 greyder, 14 tane kamyonu ne olur bunu Elâzığ’a aktaralım, bir dahaki partide de size veririm.” Karşı çıktım, olmaz dedim, şu dedim, bu dedim. Biz Necmettin Cevheri’yi çok severiz, çok severim. Peki, ağabey dedim, canım kurban sana, verdik. Balıkesir’e, yemin ediyorum, 1 tane damperli kamyon bile almadık. İnanır mısınız, Ali Rıza Septioğlu ile Necmettin Cevheri bana geldi ne dedi biliyor musunuz? “Keşke karşı çıksaydın, verdimeseydin.” Ne oldu? “Hepsini yaktılar.” dedi.

Teşekkür ederim.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Sayın Başkanım, benim konuşmama istinaden söylendiği için lütfen, kusura bakmayın...

MEHMET CEMAL ÖZTAYLAN (Balıkesir) – Ben bir şey demedim.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Birçok şey yandı, birçok can yandı, birçok köy yandı ama bugün devlet kayıtlarında bunu yakanların kim olduğu açıkça ortadadır. Yani benim konuşmama karşılık bunun söylenmesinin çok abes olduğunu... Ben verilen vergilerin Kütahya’ya havaalanı olmasını isteyerek konuşuyorum. Ben Van’da kara yollarına trilyonlarca liranın ödenek olarak ayrılıp heba edilmesi, aynı yolun bu on iki yıllık AKP iktidarı döneminde 12 defa yapıp bozulması, yapılırken de birine ihaleye peşkeş çekilmesi, yıkılırken de yeniden yapılırken de yapılmak yerine Kütahya’ya ya da Aydın’a hizmete dönüşmesini isteyerek konuşuyorum. Yani buradaki durum da hani Cizre’de olduğu gibi, hani bakanın itiraf ettiği gibi işte arabaya molotof atanın kim olduğunu üç yıl önce bildiği hâlde bugün itiraf ettiği gibi, bakanın Cizre’de bombayı

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 21

atanın kim olduğunu bildiği hâlde bugün Başbakanın, Cumhurbaşkanının söylediği gibi biz de biliyoruz birçok şey yandı ama en çok bizim yüreğimiz yandı.

BAŞKAN – Tamam.

Teşekkür ederiz.

Levent Bey, buyurun.

ABDULLAH LEVENT TÜZEL (İstanbul) – Teşekkür ederim.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlar, Sayın Genel Müdür; sunuşunuzda 30 bin Demiryolcu ailesi adına bütün bu çalışmalar atf yapıyorsunuz. Ben de bütün Demiryolu emekçilerini öncelikle hem selamlıyorum hem bu çalışmalarından dolayı hepsine teşekkür ediyorum.

Şimdi, bütün bu büyük projelerde, özellikle çalışanlarınızın, emekçilerinizin payı var, emeği var. Dolayısıyla bir kamu kurumu olarak onların bu yapılan projelerde ve çalışmalarda sözünün mutlaka bir yeri var. Ben Birleşik Taşımacılık Sendikası'ndan özellikle onların bu alandaki sorunları, önerileri nedir diye özellikle sordum. Şimdi, demir yolları serbestleştirme adı altında, Sayın bakan böyle ifade ediyor, bir özelleştirme kapsamında çalışmalar olduğunu biliyoruz ve bütün bu özelleştirilen kurumlarda ilk mağdur olan çalışanlar oluyor. Hem örgütlü yapıları hem kazanılmış hakları, işte bu kârlılık, benzeri türde şeyler adına açıkça güme gidiyor, tehdit ediliyor. Bu açıdan onlar da yani bu politikalar da personele, çalışan emekçilere ne kadar, nasıl yansıyor, bu kaygıları taşıyorlar. Bu açıdan değerlendirmenizi öğrenmek istiyorum.

Bir diğer şey, yine bu sendikal camiadan gelen şey, bütün kamu teşebbüslerinde görülen siyasi kadrolaşma. Yine sizden önce burada zannederim, Devlet Hava Meydanları İşletmesine dair bir şeydi, yani siyasi iktidarın fişlemesi, çok açık, işte şurada şu görüş vardır, şöyle gitmeli, şöyle kalmalı, benzeri türde şey. Yani demin siyasetin bu alana yön vermesinden konuşuldu, siyaset bu yönüyle de etkide bulunuyor kamu kurumlarına. Bir örnek veriliyor mesela buradaki kadrolaşma ve siyasi mülahazalarla hareket etme açısından, Adana trafik müdürü emekli olmuş, yerine normalde onun yardımcısının gelmesi beklenirken, yani liyakat açısından ve mutat işleyiş açısından, ataması yapılmamış. İşte, derler ki: “Bizim üyemiz olduğu için, Alevi olduğu için bu yapılmıyor.” Şimdi bu tabii kabul edilebilecek bir şey değil dersiniz yani normalde kimseye görüşleri nedeniyle, inançları nedeniyle, tercihleri nedeniyle, özel hayatı nedeniyle bu türden muamele yapılmaması gerekir ama gerçek hayatta böyle olmuyor, bu açıdan bir bilgilendirme istiyoruz.

Son bir diğer şey de tabii, bu yüksek hızlı tren hatları büyük bir atılım, büyük bir hamle olarak, ulaşımı ve toplumsal hayatı kolaylaştırıcı bir adım olarak hayatımıza girdi ama şöyle şeyler de tabii gerekli altyapı ve güvenli bir ortam sağlanıp sağlanmadığı hep ciddi bir şey, soru ve şüphe taşıyor. Şimdi son bu Ankara-İstanbul yüksek hızlı tren hattında işte Gebze-Köseköy hattında sinyalizasyon olmadığı ve bir risk taşıdığı söyleniyor. Bu açıdan nedir değerlendirmeniz, bunları da öğrenmek istiyoruz.

Tabii, yani modernizasyon, teknolojiye yararlanma, çağın gereklerini yapma, bunları yine işte bir millî ön sıfatı ekleyerek, millî tren benzeri türdeki değerlendirmeler, bu siyasi iktidarın bir tercihi tabii, bir toplumsal proje ve bir söylem olarak çokça millî irade... Millî kavramına fazlasıyla başvurulduğu bir dönemden geçiyoruz. Bu ne kadar gereklidir? Yani millî tren, falan böyle ifadelerle bir ulusal duygu ve ruh yaratılmak için mi bunlar tercih ediliyor? Bunları da anlamakta zorlanıyorum ama belki de siz anlayacağımız şekilde bize bunu izah edebilirsiniz.

Teşekkür ediyorum emeğiniz ve bundan sonraki çalışmalarınız için.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz.

Sayın Genel Müdürüm, buyurun değerlendirmelere...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, müsaade ederseniz önce Levent Bey'in sorularından başlayalım, geriye doğru. Şimdi, bu serbestleştirme sonrası biz de herhangi bir şekilde bir kayıp olmayacak. Yani şu andaki Demiryollarının bir bölümü, o işte çalışanlar yani yolcu ve yükte çalışan arkadaşlar ayrı bir KİT'e gidecekler, bağlı ortaklık, onlar da memur olacak, onların kadrosu da olacak, hiçbir statü değişikliği olmayacak. Yani bugünkü Türk Hava Yolları gibi ama kamu kuruluşu yani. Türk Hava Yolları şu anda KİT değil, o KİK olacak, dolayısıyla hiçbir hakları problem olmayacak.

Gebze-Köseköy hattı hakikaten gündeme zaman zaman geliyor. Biz yüksek hızlı tren projelerini ya da tren projelerini kendimiz inceliyoruz, bir sertifikasyon kuruluşuna da inceletiyoruz. Şöyle yapıyoruz: Orayı yapan müteahhitler bu tamam diyor. O tamam dedikten sonra, altyapısı tamam dedikten sonra biz kendi personelimizle inceletiyoruz hakikaten tamam mı? Daha sonra sertifika kuruluşu, ki Türkiye'de yok bu, yabancı bir sertifika kuruluşu geliyor ve diyor ki: Burada tren çalıştırabilirsiniz. Daha sonra da biz onunla da yetinmiyoruz, gerçekten üniversitelerle kurduğumuz bu komisyon hocalarıyla bir daha onu test ediyoruz ve sonra açıyoruz. Gebze-Köseköy bir yüksek hızlı tren hattı değil. Maksimum hızı 140 kilometre olan, 120 kilometre olan bir hat, dolayısıyla oralarda sinyal şartı yok bu hatlarda, 160'ı geçerse var. Orada

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 22

trenlerimizi biz normal diğer trenler gibi götürüyoruz herhangi bir sıkıntısı yok, uluslararası sertifikası var, dolayısıyla da burada bir eksikliğimiz yok diyoruz çünkü elimizde sertifika var.

ABDULLAH LEVENT TÜZEL (İstanbul) – Yani risk taşıyor Sayın Müdür bu o açıdan?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani şu anda risk taşısa çalıştırmayız.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) - Tren saatleri itibarıyla taşıyor da.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Az tren çalıştırıyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ha, onu da söyleyin, doğrusunu arkadaşlar bilsinler. On dakikada bir orada banliyö çalışması lazım, 30 bin kişinin yerine 4 bin kişi çalışıyor şu anda.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yolcumuz oldukça artıracaktır.

Şimdi, millî tren meselesi şu: Bir kere, bu demir yolu gelişince, demir yolları gelişince trenleri de geliştirmek durumundayız. Yani Türkiye'nin etrafında çok demir yolu yatırımcı ülkeler de var, biz de varız. Dolayısıyla Türkiye'de tren geliştirmek zorundayız. Yerli tren dediğimiz zaman, yerli tren, dışarıdan alırsınız her şeyi burada yaparsınız yerli olur yani geçerken bir TOFAŞ aracına siz yerli diyorsunuz ama millî diyemiyorsunuz. Biz kendimiz üretirsek... Ben bunu siyasi taraflı olarak görmüyorum da kendimiz üretirsek yani bizim mühendislerimiz proje çizerse, “Aa, Türk treni geçti.” dersek ya da işte “Türkiye’de üretilen tren geçiyor.” dersek buna millî tren adı veriliyor, biz de o şeye uyduk, öyle karar verdik.

Efendim, şimdi, Sayın Cemal Öztaylan hakikaten Bandırma-Bursa onu bir...

ABDULLAH LEVENT TÜZEL (İstanbul) – Sayın Müdür, bir sorum daha vardı bu siyasi mülahazalar...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yok, yok, şu anda Demiryolları gerçekten barış içerisinde gidiyor. Şu anda o vekâlet ediyor, bu atamanın kuralları var, o kurallarla çalışıyoruz yani atama derken sabahleyin hemen atanamıyor. Onun için de o izinler devam ediyor, şu anda vekâleten o arkadaşımız bakıyor zaten o işe.

ÖZDAL ÜÇER (Van) – Zamanı geçince atanacak mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Prosedürler tamamlanırsa atanıyor yani. Atamaların prosedürü var, bakanlık izni var, şey var, bir problem olmaz.

Şimdi, biz bu Bandırma... Zaten sayın vekilimiz de onu sordu, ikisine birlikte cevap vermek istiyorum, Necati Özensoy Vekilimizle beraber. Şimdi, bu ihale 1978 yılında ilk defa yatırım programına alınmış ihale. Yani Kalkınma Bakanlığı ya da DPT’de adı bu. DLH tarafından yatırım yapılmak üzere 1978 yılında yatırım programına girmiş. Yani Sayın Vekilim, sizin dediğiniz zaman bu zaten yatırım programına girmiş, proje yapılmış.

MEHMET CEMAL ÖZTAYLAN (Balıkesir) – Proje etüdünü yapıyorsunuz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Proje etüdü yapılırken Bursa’dan 2 kola ayrılmış, birisi Yenişehir’den Osmaneli’ne, birisi de Ayazma’ya. Sonra biz bu projeleri 78 yılından bugüne kadar ne yapıldı, ne yapılmadı... Ben kimseyi sorgulamıyorum ama daha çok yapanlar daha sanki sıkıntı gibi, yapmayanlarla ilgili bir şey yok. Biz de bu projeyi hemen aldık, önce Körfez Köprüsü’nden demir yolu geçirmek için projeyi değiştirdik, doğrudur yani, geçmedi. Biz hâlâ geçmesinin taraftarıyız Demiryolu olarak çok önemli, geçmedi, ekonomik olarak geçmedi. Neyse bunun tartışması başka Sayın Vekilim. Şimdi, biz bu projenin üst kısmını yani Bandırma, Bursa, Yenişehir, Osmaneli değil de Bilecik olarak projisini yaptık ve ihalesine çıktık.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Proje değişti yani.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yenişehir’den Bilecik kısmına gitmek üzere ihaleye çıktık ama maalesef Bilecik’te hakikaten bu dağların böyle sıkıntılı olacağını bilemedik. Dolayısıyla da projeyi şimdi...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - DLH’nın yaptığı proje değişti yani.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yenişehir ile Osmaneli arası değişti. Şimdi Ayazma tarafı duruyor Sayın Vekilim, orada bir şey yapmadık şu anda. Yani biz şu anda yansıyan projenin üst kısmını yapıyoruz, altı da belki bizden sonra yapılır ya da inşallah yetişirse bu dönem yapılır. Şimdi biz olabildiğince hızlı bir şekilde İstanbul hattına bağlanmak istiyoruz, o Osmaneli’nden olabilir, Bilecik’ten olabilir. Dolayısıyla bu proje bize geldi, 2011 yılında bize devredildi, Demiryollarına ve biz hemen ihaleye çıktık. Yani burada bu ihale böyle devam etti.

Şimdi gelelim hemen değişikliklere. Müsaade ederseniz birkaç tane eleştiri de orada geldi. Şimdi bu değişiklikleri yaparken şöyle bir sıkıntımız var bizim Sayın Başkanım: Projeyi yaptığımız zaman, çok iyi hatırlıyorum, diyelim ki Ankara-Eskişehir... Her ne kadar Sayın Vekilim proje varmış gibi lanse etse de onun hiç projesi yoktu. Evet Ankara-Eskişehir ihalesi yapıldı ama hiç projesi yoktu. Sanki A-4’e çizmişiz gibi tasvir ediyor ama A-4’e de çizilmemişti.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Var, var.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yoktu, Ankara-Eskişehir projesi yoktu ama ihalesi yapılmıştı, proje ihalesi.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Doğru, İspanyollardan kredisi...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 23

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Neyse işte yani yoktu. Eskiden projesi de yoktu Sayın Vekilim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Niye inkâr ediyorsunuz onu anlayamıyorum? Sizinle beraber mi Türkiye kuruldu ya?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Ben bir şey demiyorum. Yani projesi yoktu. Biz projesini yaptık ve ihaleye çıktık.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Hem Ankara-Eskişehir gerçeğini söyleyin hem de Marmara-Eskişehir’i söyleyin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam, peki.

Biz ihaleye çıkarken Ankara-Eskişehir olsun ya da şey, inanın yüzde 10’u bile inanmıyordu Türkiye’de hızlı tren yapılacağına. Dolayısıyla kimse bunu şey yapmıyor, yani buradan hızlı tren geçecek diyoruz, Bursalılar da gelmiyor. Sayın Vekilim diyor ya: “Onları göremediniz mi?” Evet, göremedik çünkü biz oraya kazmayı vuracağımız zaman oraya halk geldi, biz buradan treni geçirmeyiz demeye başladı. Ondan önce inanmadılar Bursa’ya tren geleceğine. Bu sefer burada artık...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Nereden bilecek vatandaş yani, siz bilgilendireceksiniz onları.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Biz 42 kere görüştük belediyelerle, oradaki valiliklerle, oradaki halkla, buradan tren geçecek diyoruz ama geçmez diye gelmiyorlar ama kazmayı kaldırdığımız zaman geliyorlar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben projeyi alamıyorum şimdi...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Siz de biliyorsunuz Sayın Vekilim, günlerce insanlar orada grev yaptılar, biz buradan geçirmeyiz dediler. Orada hakikaten siyasilerimiz de girdi. Burayı değiştirmenin maliyete bir etkisi de yok, biz burayı yapmadık da zaten. Yani değiştirdiğimiz yere kazma da vurmamak, duruyor orada, bir daha ihale yapacağız.

İkinciye gelelim, göle, şimdi, hakikaten gölde içme suyu yok, Bursa’nın içme suyu yok, proje yapıyoruz. Dolayısıyla DSİ’den bir yazı geldi, biz aynen sizin gibi düşündük “Buradan geçilir, biz burada engellenmeyiz.” diye. Sonra dediler ki: İlla biz buradan Bursa’ya içme suyu vereceğiz.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) - Nasıl verecek?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bilmiyorum, yazısı burada Sayın Vekilim, ben ne yapabilir mi ki? Oradan geçirmeyince biz bu sefer gölün güneyinden geçmenin da daha da pahalıya mal olma ihtimalini düşünerek kuzeye gittik ama kuzeyi yapmadık. Ya, 200 metrelik bir yer yaptık, kuzeyi yapmadık. Sonra eleştiri geldi Sayıştaydan, biz de saygı duyduk, dedik ki: Tamam, buraları yapmayalım. Yani burada değişiklik olan yerleri de biz müteahhide yaptırmadık. Bir de havaalanına yazılar yazıldı, önce denildi ki: Havaalanı güneye doğru büyüyecek, sonra kuzeye. Biz de ona göre havalimanından tren geçsin dedik, Bandırmalı da oraya gelsin yani yazılı şeyleri söylüyorum, burada var. Dolayısıyla biz şimdi şunu yapıyoruz: Bursa, Yenişehir ve Bilecek, Osmaneli arasında bulabileceğimiz uygun bir yere proje yapacağız ve Bursa’yı inşallah en kısa zamanda yapacağız, orada bir sıkıntımız yok.

Bandırma’ya gelince bu proje yatırım programında var ve burayı bitirdikten sonra Bandırma 2023 hedeflerimizde var Sayın Vekilim.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Sayın Genel Müdürüm, sizin daha önceki KİT toplantılarında bu biraz önce bahsettiğimiz Bandırma-Bursa-Ayazma-Osmaneli Projesi, 200 kilometrelik proje olduğundan dolayı o proje tamamen değişti. Şimdi, 250 kilometrelik proje yapıyoruz dediniz mi, demediniz mi bana?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – 200 şu anda Sayın Vekilim, şu anda oranın tren hızı 200.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Niye o zaman öyle dediniz bana? Ben size çıkartırım kayıtlardan onu yani. Şimdi ben hatta şunu iddia ettim işte o zaman, Cemal Bey’in dediği gibi bunun eski bir proje olduğunu, işte 2000’de ihaleye çıkacak kadar vesaire... Bakın, onu kayıtlardan çıkartırım size, KİT Komisyonunun kayıtlarında var. Hangisi doğru bana onu söyleyin.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – İkisi de doğru.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Olur mu öyle şey canım yani.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Vekilim, ikisi de doğru, şöyle: Altyapıyı biz 250’ye göre yaptık, standardı; sonra burada yük de taşıyalım, fizibil çıksın diye üst yapısını 200’e göre planladık. Yani işletme hem yük hem yolcu olacağı için 250’lik trende yük trenlerini çalıştırmıyoruz. 200 olunca hem 200’le hızlı tren gidiyor hem de yük treni çalışıyor ama ileride lazım olursa 250 de olabilir. Zaten kendiliğinden 250 oluyor, altyapı 250, üstyapı 200.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Ama bana dediğiniz bu değil yani, bu başka. O zaman bu proje tamamen değişti. Yani o kayıtları çıkartırım size yani.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu projenin...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – O zaman o dediğiniz doğru değil madem öyle. Yani o dediğinizi, eğer böyle bir şey söylediğinizi hatırlamıyorsanız ben KİT Komisyonunun kayıtlarından çıkartırım onu. Dolayısıyla şu proje nedir, ne değildir?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 24

Cemal Bey de herhâlde merak ediyordur, Bandırma'ya kadar gerçekten gidecek mi, şeye gidecek mi? Ben bunları soru olarak sorduğum için tekrarlıyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Vekilim, yatırım programında var, Türkiye Cumhuriyeti'nin yatırım programlarına öbürleri nasıl...

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Ya, yatırım programında 2000 yılından beri var, belki de 1991 yılından beri var veya 70'den beri var.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – 1978'den beri var.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Yani, yatırım programında 1 lira, 1 lira, 1 lira diye gidiyor.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bir de, 150 milyon bu seneki ödeneği.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Bu Yenişehir hattı için mi?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yenişehir hattı. Bursa-Yenişehir-Bilecik.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Bilecik'te bir şey yok.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, bir de Sayın Haydar Akar Vekilimiz şöyle bir şey dedi: “TCDD'nin davalı olduğu şeylere bakıyorum genelde bürokratin hataları.” Onun üzerine biz inceledik, bizim de hatalarımız olabilir, biz her şeyi çok iyi yapıyoruz demiyoruz ama mesela Eskişehir-İstanbul, bir müteahhit kazanmıştı, üç yıl mahkeme geciktirmesine rağmen sonra Demiryollarının verdiği kararın doğru olduğu anlaşıldı ve biz üç yıl sonra başladık. Mesela gemi, Demiryolları ne karar verdiyse bir yıl, bir buçuk yıl sonra aynen Demiryollarının verdiği karar doğrultusunda işlem yapıldı. Yani burada genelde mahkemeler sadece zaman kaybindan sonra Demiryollarının kararlarına uyuyor, bunu ispat ederim, hepsi böyle, genelde.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bizim derdimiz şu Sayın Genel Müdür, sizi suçlamak niyetinde değiliz. Yani mahkemeleri şikâyet ediyorsunuz...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, sonuç olarak bu Bursa projesi gerçekten bizim bilerek değiştirdiğimiz değil, oradaki yerel yöneticilerin daha sonradan bunların ihtiyaçlarını belirleyerek daha iyi olacağını düşündüğü için değiştirdiğimiz... Ama bundan sonra bu değişimlerin bize sıkıntı getirdiğini gördüğümüz için de değişiklikleri daha da dikkatli yapmamaya çalışarak, Sayıştayın da önerileri, milletvekillerin de önerileri doğrultusunda çalışacağımızı arz ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) – Sekiz yıldır... Bir Allah'ın kulu siz de dâhil olmak üzere şurada ne oluyor, ne bitiyor...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam, Sayın Vekilim, ben en kısa zamanda size bütün bilgileri getireyim.

BAŞKAN – Bülent Bey, buyurun.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Şimdi, Sayın Genel Müdürüm, sizden iyi siyasetçi olacak, siz teknik konuların dışına da taşıyorsunuz.

Şimdi, Necati Bey'in sorduğu soruyla Sayın Genel Müdürün verdiği cevap arasında ben şeye düştüm. Şimdi, Necati Bey, hattın uzunluğunu mu soruyorsunuz, hatta çalışacak trenlerin hızını mı?

NECATİ ÖZENSOY (Bursa) –Hatta çalışacak trenlerin hızını.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Şimdi bir de Sayın Başkan, bakın, saat iki buçukta başladık, saat beş, 2'nci maddeyi daha bitiremedik, bu gidişle gece yarısına kadar buradayız.

BAŞKAN – Şundan dolayı oldu, şimdi usul değişti: Önerge dışında herkes konuşuyor, önergeyle alakasız şeyler, bundan kaynaklanıyor.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – O zaman usulü değiştirmeyin yani.

BAŞKAN – Bundan sonraki önerelerde yalnız önerge üzerine konuşacağız.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Şimdi, geneli üzerinden benim hazırladığım sorular var ama geneli üzerinde soracağım için sormuyorum.

BAŞKAN – Tamam, sormayın.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Bu işi bir düzene sokun.

Teşekkür ediyoruz.

BAŞKAN – Önergenin gündemde kalmasını oyluyoruz: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 3:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 25

İhale yoluyla hizmet alımı yapılan yüklenici firmaların çalıştırdığı işçilerin, ücret, izin, fazla mesai, ihbar ve kıdem tazminatı gibi özlük haklarını yüklenici firmalardan alamadıkları iddiasıyla TCDD aleyhine açtıkları alacak ve tazminat davalarının önemli boyutlara ulaştığı ve talep edilen toplam miktarın 6 milyon TL'nin üzerinde bulunduğu, bunlardan TCDD aleyhine sonuçlanan davalar sonucu toplam 1,5 milyon TL'ye hükmedildiği, halen 361 davanın derdest durumda olduğu dikkate alınarak; bu konuda ortaya çıkan sorunların taşeron işçilerinin mali ve sosyal haklarını güvence altına alacak şekilde kalıcı bir çözüme kavuşturulmasını teminen ilgili merciler nezdinde girişimlerde bulunulması.

BAŞKAN – Kim cevap verecek? Cevabı özet olarak alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Teşekkülümüzde ihale yoluyla hizmet alımı yapılan yüklenici firmalar tarafından çalıştırılan işçilerin ücret, izin, fazla mesai, ihbar ve kıdem tazminatı gibi ekonomik ve sosyal haklarını yüklenici firmadan alamadıkları iddiasıyla, TCDD aleyhine çok sayıda dava açılmıştır.

Söz konusu davaların önüne geçebilmek ve yüklenici firmalarda çalışan işçilerin yasalardan kaynaklanan özlük haklarının zamanında ve tam olarak ödenmesini sağlamak üzere yürürlükteki mevzuat hükümleri bir araya toplanmak suretiyle 808 no.lu Genel Emir yayımlanmıştır.

808 No.lu Genel Emir ile düzenlenen hususlar, 2013 yılında başlayan hizmet alımı ihale şartnamelerine konulmuş olup, bundan sonra ücret, izin, fazla mesai gibi işçi alacakları ile ilgili davalarda azalma olması beklenmektedir. Ancak, ihale öncesinde yüklenici tarafından istihdam edilen işçilerden kaç kişinin kıdem tazminatı hak ederek işten ayrılacağına ilişkin önceden tespit yapılamayacağı, çalışan tüm personeli kapsayacak şekilde kıdem tazminatı karşılığının idare hesabına yüklenici tarafından ödenmesinin istenemeyeceği veya kıdem tazminatının ödenmemesi nedeniyle yüklenicinin kesin teminatının tutulamayacağı yönündeki Kamu İhale Kurumu kararları nedeniyle kıdem tazminatının yüklenici firmalar tarafından ödenmemesi sorun olmaya devam etmektedir.

Konuyla ilgili yasal düzenleme ihtiyacı Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına, Maliye Bakanlığımıza bildirilmiştir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığına yazılı olarak iletilmiş, gelen cevabi yazıda konunun Maliye bakanlığı ve Kamu İhale Kurumu Başkanlığına sorulmasının doğru olacağı görüşü verilmiştir.

Teşekkülümüzce 12/7/2013 tarihinde söz konusu Bakanlık ve Kuruma konu sorulmuş olup, Maliye Bakanlığınca, mahkeme kararları gereğince kıdem tazminatı ödenmesi gereken işçilere kıdem tazminatlarının kurumca ödenerek ilgili firmaya rücu edilebileceği görüşü verilirken, Kamu İhale Kurumu ise konunun kamu ihale mevzuatıyla bağlantısının olmadığı ancak konuyla ilgili olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik bakanlığının kanun değişikliği yönünde çalışmalarının olduğu belirtilmiştir.

Netice itibarıyla; 11/9/2014 tarihli ve 29116 mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 6552 sayılı Kanun, kıdem tazminatı ile ilgili usul ve esasları Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yayımlanacak yönetmeliğe, personel çalıştırılmasına dayalı hizmet alımı yapılabilecek işlerin belirlenmesini Bakanlar Kurulu kararına bırakmıştır. 11/01/2015 tarihine kadar yayımlanması gereken yönetmelik ve Bakanlar Kurulu kararı hükümleri çerçevesinde konuyla ilgili Teşekkülümüzce gerekli düzenlemeler yapılarak önlemler alınacaktır.

BAŞKAN – Buyurun Alaattin Bey.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Sayın Başkan, ben, bildiğiniz gibi önerilere sadık kalarak yürüyorum genellikle.

BAŞKAN – Evet, lütfen önerilerin dışına çıkmayın.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Ama, bir izin isteyeceğim yani geneli üzerinde de konuşmayacağım fakat İzmir’de TCDD’nin ortak olduğu bir kurumla ilgili belirtmem gereken bir şey var, önerilerde de var. O yüzden izin verirseniz onunla ilgili konuşayım çünkü önemli bir toplantım var, ayrılmam gerekiyor, o yüzden rica ediyorum.

BAŞKAN – Tamam o zaman, kısaca hemen toparlansanız.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Peki, tamam, kısaca...

Değerli arkadaşlar, bizim İzmir’de şehir içi ulaşımında Türkiye’nin en uzun 80 kilometrelik metro standartlarında bir raylı sistem yapıldı. Bu raylı sistem, 80 kilometrelik raylı sistem, Devlet Demiryolları ile İzmir Büyükşehir Belediyesinin ortaklaşa kurdukları “İZBAN AŞ” adı altında bir firma tarafından şu anda işletiliyor. Bunu daha önce rahmetli Ahmet Piriştina projelendirdi ama o dönem 150 milyon avro gibi bir krediye ihtiyaç duyulduğu için, hazine garantisi verilmediği için, kredi alamadığı için başlayamadı. Sonradan yerine gelen Aziz Kocaoğlu tarafından tamamen Büyükşehir Belediyesi kaynaklarından 700 milyon TL harcanarak gerçekleştirilen bir proje bu proje. Bu arada, Devlet Demiryollarımız da 2 tane altgeçit yapıyor; 1,3 milyon gibi bir harcama yapıyor. Neredeyse tamamı İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından karşılanan bir proje, öz kaynaklarından karşıladığı bir proje. Bu proje Aliğa-Cumaovası arasında; şimdi, oradan Torbalı ve Bergama’ya uzatmayla 136 kilometreye çıkacak ve bundan sonraki bölümünde iş bölümü yapılarak protokolle belli bölümlerini TCDD’nin yapacağı, belli bölümlerini Büyükşehirin yapacağı bir proje.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 26

Değerli arkadaşlar, şimdi, bu proje yapılırken yani Büyükşehir Belediye Başkanının buradaki anlayışı şuydu: Yani, daha önceki Belediye Başkanında olduğu gibi veya başka projelerde olduğu gibi bir sıkıntı yaşamamak üzere, TCDD'yle yüzde 50 bir ortaklık anlaşmasına imza attı. Yani, bir engel çıkmaması açısından "İzmir'de bu proje olsun da kimin olursa olsun, ister TCDD'nin olsun ister İzmir Büyükşehir Belediyesinin olsun yeter ki İzmirliyle böyle önemli bir projeden yararlansın..." Bu şehir içi ulaşım da bugün Devlet Demiryolları işte rakamlar veriyor önemli ölçüde kent içi ulaşımındaki artışlarla ilgili falan, bu projenin çok büyük bir katkısı vardır.

Burada bu protokol imzalanırken bir maddesi, bu 4/3'üncü maddesi çok ağır bir hüküm taşıyor. Burada tamamını İzmir Büyükşehir Belediyesi yapmış olmasına rağmen -devlet böyle projeler yaptığı zaman yap-işlet-devlet yapıyor, bir süre sonra da hatta kendine kalıyor- sermayenin de bu arada 125 milyona çıkarıldığı ve bunun 62,5 milyonun Devlet Demir Yollarının hissesine düşen 56 milyonu ödemiş olması da iyi bir gelişme çünkü ben onun da daha önce ödenmediğini biliyordum, güzel bir gelişme. Ama, yatırımın tamamı Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılmış olmasına rağmen "Yeter ki bu proje yapılsın." diye bir imza atılıyor. Orada bir bürokratin da bir hatası var, en azından 1/2 olması gerekirken... Burada, bakın, 2011'den beri Sayıştayın da eleştirilerine giriyor bu mesele, Devlet Demiryollarının alacaklılarının tahsiliyle ilgili eleştiriye giriyor, her seferinde de aynı görüş standart olarak yazılıyor. Şimdi, ben yeni 2013 Sayıştay Raporu'ndan -en son o olduğu için oradan alacağım- bu 4/3'üncü maddesinde, hattın ticari işletmeye açıldığı 6/3/2011 tarihinden itibaren alınması gereken hat bakım kullanım ücretiyle ilgili hat bakım kullanım ücreti, 10 adet banliyö dizisi var, onların kirası, elektrik parası, bunlarla ilgili Devlet Demiryolları kendisinin yüzde 50 ortak olduğu İZBAN AŞ'ye "Şu kadar borcunuz var, bunları ödeyin." diye her sene yazı çıkıyor ve fatura kesiyor, gönderiyor. Fatura da bu 4/3'üncü maddede... Bu hat kullanım bedeli olarak 5 milyon avro artı 5 milyon dolar yani, o günlerde "Bu tarihten itibaren, bu 2011'den itibaren ilk üç yıl bu kira ödenecek." diye bir madde konmuş ve o günlerde hattın cirosu bile bu kadar değil, şimdi de cirosunun aşağı yukarı yarısına kadar, yarısını geçen bir rakam bu rakam. Yani, bunu, İZBAN AŞ'nin, Devlet Demiryollarının yüzde 50 ortağı olduğu İZBAN AŞ'nin böyle bir hat kullanım bedelini ödemesi fiilen de mümkün değil. Demiryolları bu faturaları kesip gönderdiğinde, kendi ortağı olduğu İZBAN AŞ ne diye itiraz ediyor? Diyor ki: "Bu tamam, öbürlerini ödüyorum, elektrik parasını, banliyö dizisini falan ama burada; bir, yol tam kapasiteyle bize tahsisli değil, biz kullanmıyoruz, yolu Devlet Demiryolları başka amaçları için de kullanıyor." İki, mali protokolün bugüne kadar imzalanmamış olmasını gerekçe gösteriyor ve biz bunu geçen yıl da evvelsi yıl da konuştuk, "Mali protokol ne zaman imzalanacak?" diye hatta burada ben size sordum Sayın Genel Müdürüm. Gaziray'ı örnek vererek -Gaziantep'te de yapıldı bu iş- orada bir mali protokol imzalandınız mı, nasıl, oradaki protokol nasıl, orada böyle bir şey var mı? diye bunları sorduğumda, siz de dediniz ki geçen seneki KİT Komisyonu toplantısında: "Ya, bir Gaziray'la beraber ikisi için bir hazırlık yapıyoruz, bunu en kısa sürede imzalayacağız." Şimdi, aradan bunca zaman geçmiş olmasına rağmen bu mali protokol imzalanmadı. Ve sürdürülebilirlik açısından da birtakım çalışmaların devam ettiğini gerekçe gösteriyor bu İZBAN AŞ ve bu faturaları, TCDD tarafından faturaları iade ediyor; 2011'de böyle, 2012'de öyle, 2013'te böyle. Fakat 2013'e gelindiğinde, Devlet Demiryolları bu sorunu çözmek yerine, mali protokolle yeni bir sözleşme imzalayarak çözmek yerine, Sayıştay da sürekli eleştirilerine aldığı için bu işi, en nihayet 2014 yılı haziran ayında alacaklıların tahsilatını sağlamak amacıyla İZBAN AŞ aleyhine dava açıyor. Yani, kendi şirketi, yüzde 50 ortak olduğu şirketi aleyhinde dava açıyor.

Değerli arkadaşlar, bu halka hizmet için yapılmış bir projedir. Yani, mantıklı bir rakam da değildir, 5 milyon avro artı 5 milyon dolar. O gün bir bürokratin hatasıyla bu imzalanmış. Ayrıca, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı da "Yeter ki bu tesis, bu proje kazandırılınsın İzmir'e." diye imzalamış, en azından 1/2'si olması gerekirken, o bile yüksek. Yani, bugün bunun davayla alınmaya çalışılması o projenin çalışmaması anlamına gelir ve Türkiye'nin bugün en uzun şehir içi ulaşım metro standartlarındaki raylı sistemidir, inanılmaz bir şekilde, verimli bir şekilde şu anda çalışıyor. Bu çok yazık olur yani Türkiye'nin bu konuda gerçekleştirdiği en önemli projelerinden bir tanesi atıl duruma düşebilir, çalışamaz duruma düşebilir. Ben mali protokol... Bu Gaziray'da falan imzalandınız, buralarda nasıl, oralarda böyle bir kira bedeli var mı? Bununla ilgili bu mali protokol sözleşmesi hazırlığı var mı? İmzalamayı düşünüyor musunuz bunu? Bunları sormak istiyorum.

Çok teşekkür ederim.

Ben, ayrıca çok teşekkür ediyorum böyle bir hoşgörüyle benim bunu belirtmeme izin verdiğiniz için Sayın Başkan, sağ olun.

BAŞKAN – Biz teşekkür ederiz.

Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Eğer "Alaattin Bey'e cevap vereyim." diyorsa Genel Müdür, bir cevap versin, ayrılacak çünkü ondan sonra ben devam edeyim, olur mu, uygun mudur?

BAŞKAN – Tamam, cevap verecek misiniz yoksa sonra mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN - Olur efendim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 27

Efendim, şimdi, bu proje, gerçekten iktidarla, yani yerel yönetim ile merkezî yönetim arasında çok iyi çalışan ve de dünyadan ödül alan bir proje yani iyi iş birliği ödülü almış proje. Dolayısıyla, biz bunun üzerinde çok hassas duruyoruz. Ama, bazı meseleler var ki bu bizim de üzerimizde. Yani, bir bürokrat imzası değil Yüksek Planlama Kurulu kararı. Dolayısıyla, bu Yüksek Planlama Kurulu kararına göre belediyelerin yapacağı şeyler belli. Bir de yatırım açısından Sayın Vekilim bunu gerçekten bunu biz gündeme getirmiyoruz Sayın Başkanla. Yatırım açısından demiryolların yatırımı belediyenin yatırımının 2-3 misli. Çünkü biz oradan başka trenler de çalıştırıyoruz. Onun için sadece yani onu dediğim zaman da bizim siyasilerimiz “O zaman niye ortağız?” diyor. Dolayısıyla, bunu iyi anlamak lazım.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – 1 milyar 800 milyon...

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – Yani, orada Mehmet Bey dedi de 1,8 değil; 2,5 milyar. Rahmetli Ecevit Hükûmeti zamanında elektrifikasyon çalışması yapıldı.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bakın, şimdi, şuraya bakarsak o hattın değeri 2 milyar.

ALAATTİN YÜKSEL (İzmir) – O ayrı bir şey, değer biçmek ayrı.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu yatırımda biz yüzde 50/50 ortağız. Bu ortaklığı bir koyalım. Orada bir sıkıntımız yok bizim, sadece hat bedelinin ödenmesinde hakikaten hesap ettiğimiz zaman birazcık tam maksimum şeye gelmediği zaman, biz onu Belediye Başkanımıza da söyledik, dedik ki: Bu hat tam maksimum kapasiteye gelmedi, sen müracaat et, yeni bir kanun çıktı Meclisten Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü kuruldu, oraya bir müracaat edin, deyin ki: “Biz burada hat bedelini böyle yapacağız.” Biz görüştük, kabul etti, müracaat ederse incelenecek. Şimdi, Gaziray’a geçince biz bunun böyle olmayacağını, dünya sisteminin böyle olmadığını yani böyle 50/50; belediye altyapı veriyor, öbürü alıyor gibi şeklinde değil, belirli bir rakam değil, giden trenler kadar hat kullanma ücreti veriyor, Gaziray’da böyle anlaştık. Yani, dedik ki hat kullanma bedelini ödersin ama o hat kullanma bedelleri henüz tespit edilmedi. Eğer Başkanımız, biz görüştük, Sayın Başkan müracaat ederse Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü yeni kuruldu, geçen sene, kanun düzenlemiş, oraya müracaat ederse olur. Çünkü burayı biz Demir yolları olarak biz bir şey yapamıyoruz, bu bir Yüksek Planlama Kurulu kararı, altında herkesin imzası var, bu hatta da çok halel gelmesin diye de yani çok temkinli davranıyoruz ve Başkanımıza da zaman zaman diyoruz ki bunun yüzde 50/50 ortağıyız gerisini boş verin, bundan sonra iyi yürütelim. Yani, oraya müracaat etmesi lazım.

BAŞKAN – Haydar Bey, buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum.

Devlet Demir Yollarındaki bir başka problem de davalar konusu. Yani, özellikle taşeron işçiliğiyle ilgili davalar var ama sadece bu taşeron işçiliğiyle ilgili değil. Başka şeyler de var yani normal çalışan personelin de davaları var. Yani, ben şimdi davalar konusunda genel konuşacağım. Çünkü bir daha tümü üzerine konuşurken davalara değinmek istemiyorum. Önce taşeron işçiliğinden başlayayım. Taşeron işçi devletteki bütün kurumların sıkıntısı olmaya başladı. Yaklaşık 661 bin taşeron işçi devlette çalışıyor, bunu kanunlarla çözmeye çalışıyoruz Ama maalesef çözülüyor, yeni kanun çıktı, onunla da çözülmeyecek bu.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Daha çıkmadı, bir tane daha geliyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Geliyor ama çözecek diye çıkardığımızda çözmeyeceğini gördük. Çünkü Devlet Demiryollarının da böyle bir beklentisi var, bunu çözmeyecek. Yani, bizim buradaki talebimiz, doğru olanı da şöyle düşünüyoruz: Kimse kimsenin sırtından, emeğinden para kazanmasın diyoruz. Eğer gerçekten hizmet süreleri uzun yıllara dayanıyor ve gerçekten böyle elaman ihtiyacı varsa artık bunu kurumlar kadrolarında çalıştırsınlar ve özellikle devlette de taşeron işçiliğini kaldırmak durumundayız. Bakın, devlet diyorum, özel demiyorum ama 2 tane örnek vereceğim kendi kentimden. 2 tane uluslararası dev şirket, lastik fabrikası Pirelli, Bridgestone. Pirelli’de 660, Bridgestone’da yaklaşık 700 civarında taşeron işçisi -Pirelli’yi bildiğim için söylüyorum- 18 ayrı firmaya çalışıp sürekli hizmet verenler bunlar, olması gereken personel bunlar, yardımcı işler diyorlar, yağlama diyor, hat bakımı diyor falan olması gereken insanlar bunlar. Müteahhit değişiyor, müteahhit değişmesine rağmen işçi değişmiyor. Belki on beş yıl çalışan, on yıl çalışan, sekiz yıl çalışan, üç yıl çalışan, altı ay çalışan işçiler var ve o kuruluşun ihtiyacı bu, çalıştırmak zorunda. Ama, birilerinin üzerinde çalıştırabiliyorlardı şimdiye kadar çalıştırıyorlardı ve özel 2 tane şirket, dünya devi şirket bu personelinin aldı taşerondan, o 18 tane firmayı attı dışarı, elemanlarını kadroya geçirdi. Tabii, burada DİSK’in, Lastik-İş Sendikasının da önemli bir katkısı da oldu. Oturdular, üretimde çalışan işçiyle aynı kategoriye koymadılar; daha önce işçi kategorilerinde bir kademe yoktu, şimdi bir kademe yaptılar, bu hizmet aldıkları işleri ayrı bir kategoriye koydular ama tüm sosyal haklardan, tüm kıdem tazminatı, fazla mesai gibi haklardan da izin ücreti gibi haklardan da yararlanmaya başladılar ve iş güvencesi geldi çalışanlara. Şimdi, bunu özel sektör başarabiliyorsa devlet de yapabilmeli diye düşünüyorum bunu.

Tabii ki Devlet Demir Yollarında çok uzun süre çalışan çok kalifiye elemanlarla hizmet aldıklarının aynı ücreti almamaları belki önerilebilir ama aradaki o vatandaşın kazandığı para bu işlere dağıtılsa bile ayda 300-400 liralık bir ücreti

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 28

tekabül ediyor, onların yaşamlarında önemli bir ücret değişikliği olduğunu düşünüyorum. Şimdi, bununla ilgili baktığımız zaman özlük haklarıyla ilgili rakamlar var. İşte benim Sayıştay raporlarından aldığım, 2012’de 572 dava açılmış, talep edilen toplam miktar 6,2 milyar; 2013’te 665 dava açılmış, talep edilen rakam 7,4 milyon. Yani, bu sürekli zarar eden bir kurumda ki geneli üzerinde de konuşacağız bunları, detayına ineceğiz o zaman tabii niçin zarar etmemesi veya zararın önlenmesi konusunda neler yapılması gerektiğini söylerken en ufak ince ayrıntıyı da atlamamız gerektiğine inanıyorum. Yani, burada bir kayıp var ve bu kayıpla 2012’de ödediği para 1,5 milyon, 2013’de 2,1 milyon. Belki Devlet Demir Yollarının yaptığı yatırımlar içerisinde bütçesine baktığınızda bu rakamlar çok ufak görünebilir ama yapacağınız tasarruflarla -“Damlaya damlaya göl olur.” diye de bir atasözümüz var, Devlet Demir Yollarının yıllara yayılan bu zararının önlenmesi anlamında büyük katkılar sunabiliyor.

ALİ GÜLTEKİN KILINÇ (Aydın) – Ama, Haydar Bey, bunlar taşeronla rücu edilmeme... Kurumun üzerinde kalmıyor işte.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, dava var.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Bulursa alacak.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bulursa alıyor bravo. Şimdi onun detayına inmiyorum tabii, davaları konuşuyoruz aslında. Yani, ne rücu etsin ne de karşıda bir muhatap arasın, aslında bunu çok hızlı bir şekilde devlette çözülebilir, sadece TCDD’nin problemi de değil, bütün kamu iktisadi kuruluşlarının...

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Haydar Bey, bunu siz zaten her toplantıda söylüyorsunuz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Söylüyoruz problemi.

Şimdi TCDD’de şuna bakıyorum yalnız: Çok sayıda dava var, sadece bunlar değil, kendi personeliyle ilgili de dava var. 2012’de toplam 16.678 takip edilen dava varken 2013’de 18.884’e çıkmış, şimdi kaç olduğunu bilmiyorum ama TCDD’nin bir hukuk bürosu gibi çalıştığını düşünüyorum.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Avukatlar da para kazanıyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Çok sayıda hukukçu var, ana merkezde bir hukuk müşavirine bağlı 4 hukuk müşaviri, 3 müşavir avukat, 2 avukat ile 12 idari personel; taşra teşkilatında da 6 hukuk müşaviri, 40 avukat, 24 de idari personel çalışıyor ki sayısal olarak... Tabii bu kadar dava olunca belki de dışarıdan hizmet alımı yöntemiyle de hukuk bürolarından hizmet aldıklarını düşünüyorum, bilemiyorum yanlış mı düşünüyorum, eğer yanlış söylüyorsam düzeltirler.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Doğrudur, vardır.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Evet, böyle bir durumla karşı karşıyayız. Sadece davalar kıdem tazminatıyla ilgili ve taşeron işçilerin kıdem, izin davaları değil, kendi personeliyle ilgili de davaları görüyoruz ve bu personel dışında da özellikle kamulaştırmayla ilgili davaları görüyoruz. Çünkü kamulaştırma merkezden yapılıyor ve orada bir rayiç fiyat tespit edilmeden -çünkü benim yaşadığım köyde, beldede de aynı durumla karşı karşıya- bu hızlı tren geçişleri nedeniyle daha sonra herkes dönüp dava açıyor, çünkü rayiç fiyatların çok altında bir rakam belirliyorlar, bu ödemeleri bankalara yapıyorlar, vatandaş da gidiyor davasını açıyor. Ve bu tür davaları özellikle takip eden avukatlar var, hukuk büroları var çünkü büyük kazançlar elde ediyorlar bu işten buna da fırsat verilmemeli. Yani, avukatlar, şimdi avukatlar kızabilir bana ama bu işten bu şekilde rant temin eden hukuk bürolarına bu kadar para akacağına... Yine çoğu dava kaybedildiği için bu konularda özellikle kamulaştırma konusunda mahkeme masrafları, avukatlık ücretleri de giriyor, yekûnu çok fazla oluyor, rakamlara girmeyeceğim ama bunun da...

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Kazanamıyorlar, bazı şeyleri değiştirdik, avukatlar artık dava kazanamıyorlar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kazanıyorlar, kazanıyorlar. Yani, rakamlar, Sayıştay rakamları kazandığını gösteriyor.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Tebligat sistemini değiştirdik, çok sıkıntılıdır.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bunların önüne geçilmesi için birtakım tedbirler alınması gerekiyor. Yani, projelerde olduğu gibi, ihalelerde olduğu gibi yani eğer siz gölün olduğunu, Google’dan baksanız bile gölü göreceksiniz ama orada gölü eğer görmüyorsanız, Google’dan baksanız dağı göreceksiniz ama eğer görmüyorsanız yine burada kamulaştırmalarda ön fizibilite, mekânda, yerde, lokasyonda doğru değerlendirmeler yapıp bir oradaki şeylerden bedel belirleme anlamında destek alınırsa belki daha çok azalacağını düşünüyorum. Yani, bir avukatlık kurumu hâline dönüşmüş TCDD, çok sayıda dava var, çok sayıda avukat var yani asıl işi bu değil, bana göre bunların için de tedbirlerin alınması gerektiğini düşünüyorum.

Teşekkür ediyorum.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Oylayalım.

(Oturma Başkanlığına Başkan Hasan Fehmi Kinay geçti)

BAŞKAN – Evet, 3 no.lu önerinin izlenmesi yönünde oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

4’no.lu öneriyi okuyorum:

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 29

Öneri 4:

Bağlı ortaklıkların kullanımında olan ve bu kuruluşların maddi duran varlık hesaplarında ve finansal tablolarında kayıtlı bulunan yapı ve alanların tapu kayıtlarında TCDD'nin mülkiyetinde görünmesinin, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile Uluslararası (ve Türkiye) Finansal Raporlama Standartları (UFRS/TFRS) açısından ortaya çıkaracağı sorunlar dikkate alınarak konunun bir an önce çözüme kavuşturulması.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - TCDD Mülkiyetinde olan ancak Bağlı Ortaklıklarımızın kullanımında bulunan ve bu kuruluşların maddi duran varlık hesaplarında kayıtlı yapı ve alanların TCDD kayıtlarına devredilmesine ilişkin olarak Yönetim Kurulumuzca 10/09/2014 tarih ve 14/155 sayılı Karar alınmıştır. Bu karara göre arsa ve binaların kayıtlı net değeri üzerinden, bağlı ortaklıklarımızın sermaye taahhütlerinden herhangi bir değişiklik yapılmamak kaydıyla teşekkülümüz aktifine devri alınmasını, devirden doğan sermaye taahhüt borcumuzun finansman durumuna bağlı olarak peyderpey ödenmesi veya alacaklarımızdan mahsubuna, söz konusu arsa ve binaların bağlı ortaklıklara kiralama/bedelsiz tahsis yöntemi ile kullanılmasına, kira bedelini tespiti ve kira sözleşmesinin yapılması ile devre ilişkin hususların yerine getirilmesine karar verilmiş olup, 2014 yılı sonunda tamamlanmıştır.

BAŞKAN – Sayıştay 4'üncü öneriyle ilgili ne düşünüyor?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Şartlar yerine getirildiğinden çıkarılmasını istiyoruz.

BAŞKAN – Sayıştay önerinin gereğini yerine getirdikleri için gündemden çıkarılması gerektiğini ifade ediyor.

TURGAY DEVELİ (Adana) – Ne yapılacak, kira sözleşmesi falan mı yapılacak?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Kira sözleşmesi yapacaklar.

BAŞKAN – Evet, gündemden çıkarılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

5 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 5:

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi A.Ş.'de; üretim, satın alma ve stok planlamalarının daha sağlıklı bir şekilde yapılması ve uygulanması için, TCDD siparişlerinin ve bu siparişlere göre belirlenen yapım ve onarım programlarının birden fazla yılı kapsayacak şekilde hazırlanması ve çok zorunlu olmadıkça yıl içinde sipariş iptaline gidilmemesi hususunun ana kuruluş TCDD ile birlikte etüt edilmesi.

BAŞKAN – Evet, cevap...

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Öneriye iştirak edilmektedir. Şirketimiz faaliyetlerinde rekabetçi bir yaklaşımın sağlanması hedeflendiğinden, ana kuruluşumuzla dönemsel olarak yapılan ortak planlama toplantılarında öneride belirtilen hususlar özellikle dikkate alınmaktadır.

BAŞKAN – Sayıştay...

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzlenmesi...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Eğer müsaade ederseniz bir tek soru sormak istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Akar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Siz ana kuruluş olan TCDD'nin şu anda stoklarını görebiliyor musunuz? Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ'ye soruyorum bu soruyu. Şu anda ana kuruluş olan TCDD'nin stoklarını görebiliyor musunuz?

BAŞKAN – Bu bağlı ortaklarından biri... Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi TULOMSAŞ'tan...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Demir Yolları olarak görüyoruz da TULOMSAŞ...

BAŞKAN – Kim cevap verecek buna? Daha sonra da olmazsa yazılı olarak da cevap verebilirsiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Biz de görüyoruz, şu anda bağlantı yapıldı, onlar da görüyor bir eksiklik olmadığını.

BAŞKAN – Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – O zaman Sayıştay bir cevap versin bize. Şu anda siz 2014 itibarıyla veya en son gittiğiniz tarihler itibarıyla görebiliyor musunuz? Çünkü böyle bir tespitiniz var sizin bağlı kuruluşlarda sistem farklılığından dolayı... Ki sistem altyapıları farklıdır, belki o nedenle bir problem vardır. Nedir son durum, Sayıştaydan öğrenelim. Gördüğünü söylüyor Genel Müdür ama...

BAŞKAN – Buyurun.

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Efendim, TCDD ve bağlı ortaklıklar arasında kurumsal kaynak planlamaları sistemi (ERP) adını verdiğimiz sistemler arasında entegrasyonun sağlanması ve özellikle birbirlerinin stok hareketlerini ortak kullanılabilecek malzemeleri görebilmeleri yönünde bizim raporlarımızda öneriler yer aldı geçmiş yıllarda. Çünkü bir

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 30

kuruluştaki stok fazlası olan bir malzemeye bir başka kuruluşun ihtiyacı olabiliyor. Dolayısıyla, dışarıdan fazla alım yapmak yerine bu malzemenin kullanılması ve bu şekilde kaynak kayıplarının önlenmesi ilgili önerilerimiz oldu. Önceden yoktu fakat şu anda Sayın Vekilim gelişmeler var bu kurumsal kaynak planlama sisteminde.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şimdi sorumu net soruyorum: Sayıştayın raporunun 57’nci sayfasında, hâlen kurumsal kaynak yönetim sistemi üzerinden bağlı kurullara açılmış olmasına rağmen yani bir kısım uygulamaları görebiliyorlar ama sistem farklılığı nedenleriyle stokları göremediği ifade ediliyor. Bunu ben önemsiyorum, onun için ben bu soruyu soruyorum. Çünkü kurumun maliyetlerinin düşürülmesindeki en büyük etkenlerden bir tanesi de stoktur, stokların da doğru tutulmasıdır veya zamanında alınmasıdır, fazulü alınmasıdır, var olanı kullanmaktır gibi bir çok neden var bu sorunun. Şimdi net soruyorum: Stokları görüyorlar mı, göremiyorlar mı?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – Tam entegre olmadı şu anda ama çalışmalar var, devam ediyor, biz de takip ediyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN - Görüyoruz Demiryollarında. TÜLEMSAŞ da görüyor.

TÜVESAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK - Görüyoruz, hepimiz görüyoruz. Şu anda özel bir programla...

BAŞKAN – Sayıştayın söylediği de mutlak doğrudur diye düşünceye girmeyin yani, gördüklerini de iddia ediyorlar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Neyse... Bir dahaki dönem gelirse, alt komisyon üyesi olursam sistemi de inceleyeyim gidip, başka türlü olmayacak.

BAŞKAN – Sayın Akar, zaten gideceğiz. Yani, bir dahaki dönemde de inşallah gidersiniz, ayrıca bu dönemde de gideriz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Gideriz, olur. Bir ziyaret ederiz.

BAŞKAN – Şu programlar bitsin, ondan sonra ziyaretlere başlayacağız.

Buyurun.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Sayın Şeker...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Aslında burada, tabii, Sayın Genel Müdür, şunu da net olarak söylemek gerekiyor: Yani, burada planlamalar işte bazen zeminden kaynaklanan, bazen işte göçüklerden kaynaklanan sebeplerle de uzayabiliyor. Yani, üretimin her zaman hazırlanması, üç beş yıllık bir süreyi kapsayacak şekilde hazırlanması ya da ne bileyim, stoklu çalışma çok da kolay hesap edilecek bir şey gibi de gözüküyor. Yani, burada aslında doğru olan şu: Biz Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayi AŞ’nin üretimini, kaliteli üretimini, daha iyi üretmesini ve yurt dışına da ihracını sağlayabilirsek bence bu sorunların çoğu ortadan kalkar. Ama, yoksa siz bir sipariş vereceksiniz, zemin hazır değil, raylar hazır değilse iki yıl erteleyeceksiniz. Erteleyince burası stoklu çalışmak zorunda kalacak, elinde kalacak. Yani, biraz sadece tek size, tek de onlara bağlı bir iş gibi gözüküyor, onu belirtmek istedim.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Sayıştay tarafından önerinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

6 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 6:

Türkiye Vagon Sanayi AŞ’de 2012 yılı faaliyet dönemi sonunda işletme faaliyetleri zararının 1,1 milyon TL, dönem zararının ise 22,3 milyon TL olarak gerçekleştiği, 2013 yılında maliyet hesapları kesinleşen Bulgaristan Demiryolları siparişi 30 adet vagon üretimi ve satışından da yine aynı şekilde 13,5 milyon TL zarar edildiği, ayrıca bu vagonların zamanında teslim edilmemesinden dolayı gecikme cezasına maruz kaldığı dikkate alınarak zarara yol açan nedenler üzerinde önemle durulması, işletme ve planlama hatalarına mahal verilmemesi, iç ve dış piyasalardan gelen sipariş taleplerinin değerlendirilmesi sürecinde maliyet hesaplamalarının gerçekçi ve tutarlı bir şekilde yapılması, şirketin sağlıklı planlamalara dayalı olarak kârlı ve verimli çalışması yönüne gerekli tedbirlerin alınması,

TCDD siparişi Dizel Tren Seti (DMU) üretimi ile Bulgaristan Demiryolları ve Irak Demiryolları siparişi vagon üretimleri için temini gereken mal ve hizmet alımı ihalelerinin yeterli rekabet ortamı sağlanmadan yürütülmesi ve ihale dokümanlarında firma, marka ve model tanımlaması yapılarak alımların belirli firmalardan ve genellikle tek firmadan teklif alınarak pazarlık usulü ile gerçekleştirilmesi hususlarının TCDD Teftiş Kurulu Başkanlığınca incelenmesi, gerekirse soruşturulması.

BAŞKAN – Cevap alalım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 31

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Cevap: Şirketimizin 2012 yılı 22,3 milyon TL dönem zararının; faaliyet zararı 1,1 milyon TL, kıdem tazminatlarından 8,6 milyon TL, banka kredi faizlerinden 8,5 milyon TL, çalışmayan kısım tutarından 4,7 milyon TL, diğer faaliyet dışı 0,6 milyon TL gelirler de eklendiğinde, toplam 22,3 milyon TL zarar oluşmuştur.

Şirketimizde TCDD için üretilen/onarılan araçların fiyatları, TCDD'nin yatırım ödenek tutarlarının da imkan verdiği ölçüde ve şirketimizde yapılan ön maliyet hesaplamaları çerçevesinde karşılıklı mutabakatla belirlenmektedir. Bu konuda iş programında bulunan ürünlerin maliyet analizlerinin daha gerçekçi yapılabilmesi için şirket bünyesinde ve TCDD nezdinde gerekli çalışma ve girişimlerde bulunmaktadır.

Şirketimiz 5/3/2008 tarihinde Bulgaristan Demiryollarının (BDZ) 30 adet yataklı vagon ihalesine girmiş, 17/12/2010 tarihinde sözleşme imzalanmıştır. İmalata başlanmasından sonra sözleşme gereği TSİ belgeli ürünlerin kullanılması sebebiyle komponent ve malzeme tedarikinde öngörülenden fazla maliyet ve zaman kayıplarıyla karşı karşıya kalınmıştır. Ayrıca TSİ şartları gereği, vagonların 176 km/h hıza uygun bir test yolunda test edilmesi gerektiğinden ve ülkemizde bu hıza uygun lokomotif mevcut olmadığından bu testin öncelikle Bulgaristan demir yollarında yapılması BDZ Yetkilileri ile birlikte planlanmıştır. Bu plan dâhilinde 6 vagon Bulgaristan'a sevk edilmiş ancak 160 km/h hızın üzerine çıkılmasına BDZ altyapı yetkilileri tarafından izin verilmemiştir. Bu testin Türkiye'de yapılabilmesi için gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda, ülkemizde bu hıza uygun lokomotifin bulunmaması ve kısa zamanda temin edilememesi sebebiyle, Avusturya'dan lokomotif kiralanarak YHT yollarında testler gerçekleştirilmiştir.

Bulgaristan Demiryolları için üretilen 30 adet yataklı vagon projesi, Avrupa Birliği üyesi olan bir ülkeye yapılan ilk TSİ sertifikalı yataklı yolcu vagonu ihracatıdır. Sözleşmesinde TSİ sertifikası şartı olması, Avrupa'da bu çeşit ürün için ilk defa gerçekleştirilen bir sertifikasyon süreci olması nedeniyle, daha önceki üretilen ürünlere göre öngörülemez maliyet artışlarına ve ürün tesliminde gecikmelere maruz kalınmıştır. 28.03.2013 itibarıyla şirketimiz TSİ sertifikalı ürün üreten şirket konumundadır. Bu projeden elde edilen tecrübeler ışığında bundan sonraki iç ve dış piyasalardan gelen sipariş talepleri için yapılacak maliyet hesaplamalarının gerçekçi ve tutarlı olarak yapılması konusunda öneri doğrultusunda hareket edilecektir.

DMU projesi kapsamında ana komponentlere ilişkin olarak gerçekleştirilen alımlar lisansör firma şirketimize devrettiği know-how kapsamında oluşturulan teknik projelere uygun olan komponent üreticilerini teknik bir zorunluluk olarak bildirmiştir. Bu zorunluluktan hareketle bu proje kapsamındaki alımlarda, belli istekliler arasında ihale usulü ya da pazarlık usulü ihale yöntemlerine başvurulmak zorunda kalınmıştır. Söz konusu alımlarda işletme bütçesinde yer alan parasal büyüklükler dikkate alınarak herhangi bir parçalama işlemine gidilmeden siparişler oluşturulmuş ve isabet ettiği eşik değerler dikkate alınarak 4734 sayılı Kanun'a göre ya da söz konusu kanunun 3/g istisna maddesine göre ihale edilmiş bulunmaktadır.

Bulgaristan Demiryolları, açmış olduğu 30 adet yataklı vagon ihalesine ilişkin süreç devam ederken, proje kapsamında kullanılacak olan ana komponentler ve üreticilerinin bildirilmesini istemiştir. Bu talebe ilişkin olarak ihaleye konu olan vagonların Avrupa Birliği içinde seyahat edecek olması, ilk defa olarak bir Avrupa Birliği ülkesine ihracat yapılacak olması, ihracatın gerçekleşmesi durumunda bunun diğer Avrupa Birliği ülkeleri için de talep edilebilecek bir potansiyel taşıması gibi nedenlerle bir prestij projesi olarak düşünülmüş ve projenin teslim süresi de göz önünde bulundurularak konusunda en iyi olan uzman firmalar dikkate alınarak komponentler ve üreticileri BDZ tarafına bildirilmiştir. Söz konusu komponentlerden birçoğu listede belirtilen üreticiler tarafından TCDD için üretilen diğer projelerimiz kapsamında da temin edilmektedir.

Öneri doğrultusunda belirlenen hususlar TCDD Teftiş Kurulunca incelenmiş olup, Bakanlık Denetim Hizmetleri Başkanlığı incelemesi devam etmektedir.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Belen...

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Ben öncelikle bu cevabı okuyan arkadaşın görevini öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Genel Müdür Vekili.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Sayın Genel Müdür Vekili verdiği cevaba kendisi de inanmadığı için yazılıy okurken bile zorlandı. Şimdi bu cevapta hiçbir şey yok.

Arkadaşlar, bir ihale alıyorsunuz, ihaleye giriyorsunuz. İhale öncesinde TSİ sertifikası istenip istenmediğini araştırıyorsunuz ve bunun maliyeti kuruma 13,5 milyon lira yani bu milletin 13,5 milyon lirasını çöpe atıyorsunuz. Böyle şey olmaz. Bu konuda bu işe sebep olanların mutlaka araştırılıp haklarında gereğinin yapılması gerekir. Bu kadar başıboşluk olmaması gerekir böyle bir kurumda.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 32

Onun dışında -gelirden de bahsedildi- TCDD'nin ek 1/C 2012 füzyon bilançosuyla ilgili soracağım şeyler var. Burada "Diğer KDV" diye bir kalem var, 2 milyon 731 bin 775 lira 32 kuruş. 2011 yılında da aynı rakam var, 2012 yılında da aynı rakam var. Arkadaşlar, ben mali müşavirim, böyle bir şey olmaz. Nedir bu yani bunu açıklayın? Bu "Diğer KDV" kalemi nedir? İki yıl üst üste aynı rakamın olması sizin muhasebe biriminizin bu işi savsakladığını gösterir. Muhasebe kayıtlarında böyle bir kayıt olmaz arkadaşlar. KDV belli sürelerle bağlıdır, yıllara sari indirilecek KDV'de ise bir yıl geçtikten sonra o yıla isabet eden kısım indirim konusu yapılır. 2011'de de aynı rakam var, 2012'de de aynı rakam var.

Gelir tablosu... Sayın Genel Müdürüm, net satışınız, 2012 yılı ek 3'teki rakamlar: 2 milyar 68 milyon 536 bin 297 lira 88 kuruş. Satışlarınızın maliyeti 2 milyar 806 milyon 286 bin 909 lira 76 kuruş. Yani, 2 milyarlık satış yapıyorsunuz, yaklaşık 3 milyarlık satış maliyetiniz var. Bu, bu kurumun iyi yönetilmediğinin açık bir göstergesidir. Ben rakamlara bakarım mali müşavir olduğum için. Siz eğer özel sektörde bir işletmenin genel müdürü olsanız ve bu gelir tablosuyla patronun karşısına gitseniz -kusura bakmayın- patron sizi kapının önüne koyar.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Akar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben de bu açıklamaları çok gerçekçi bulmuyorum. Evet, bir zarar var, o zarar belki bu kuruluşları fizibil veya verimli çalıştırabilmek için böyle bir projeye... Uzun zaman da görüşüldü, daha önce de konuştuk bu konuyu. Ama şartnamede TSİ sertifikası olmasına rağmen bunun atlanması, yine hız testlerinin, vagon testlerinin Türkiye'de yapılamamış olması... Yani, arkadaşlar, bir projeye girerken garip bir şekilde... Tamam, evet, fabrikayı çalıştıralım, orada atıl durumda işçiler var. Böyle bir proje var, bizi de onurlandırır. Gerçekten, kendimizin, yerli malı olan bir şeyi pazarlayabiliyorsak bu da müthiş bir şey. İnanıyorum ki bu vagondaki yerlilik oranı çok düşük, bu yaptıkları vagonlarda yerlilik oranı çok düşük ve birçok malzemenin de dingiller, tekerlekler, bilmem neler, ana aksamalarının yurt dışından ithal olduğunu biliyorum. Zaten stok konusunda da zararları çıktı.

Evet, bu kangren hâline gelmiş bir konu. Nasıl çözdünüz? Ne oldu? Son durumu ne? Şeyden de bir şey anlaşılamıyor ama... Bunları veremedik galiba değil mi biz?

TÜVESAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK – Vagonlar teslim edildi.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Burada yazmamışsınız cevabınıza.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Neyse... Teslim edildiyse... Yani, sonuçta...

TÜVESAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK – Teslim edildi, 30 Nisan 2013'te teslim edildi bu vagonlar.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sonuçta 13,5 milyonluk bir zarar var. Demek ki aynı diğer projelerde olduğu gibi, bu proje de iyi incelenmemiş, imzaladığımız şartnamenin farkına biz varamamışız. Bu sonuçla da kurum zarar ettirilmiş. Tabii ki bunun bir yaptırımı da olmalı ama bilemiyorum, Sayıştay bu konuda ne diyecek, bu konuda bir şey yapılmış mı kurum tarafından? Metinde geçmiyor, ilgililer niye böyle bir projeyi önce kabul etmişler? Niye projeye uygun, şartnameye uygun üretim yapmamışlar ya da ön çalışmayı niye doğru yapmamışlar? Bunu da anlamak mümkün değil.

Bu bize kötü örnek oldu. Bu 30 vagonla gerçekten yurt dışına açılacaktı bu kurum belki. Daha verimli, daha kaliteli ürünler üretmek için çaba sarf edecekti. Belki bir AR-GE birimi kurulacaktı. Ben nasıl bu işi yaparım? Belki vakumlu tuvaleti biz kendimiz yapabilecektik en azından. Onu da sonra söyleyeceğim. Ama böyle kötü örnekler hem kurumun şevkini kırıyor hem de milletin parasını zarar ettiriyor. Gerçekten, 13,5 milyon belki TCDD'nin genel bütçesi içinde rakam gibi görünmüyor harcanan paralara baktığınızda ama yazık, günah tabii, 1 kuruşun çok önemi var.

Daha dikkatli olunması gerektiğini söylüyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Genel Müdür Vekilim, yeni dış talepler aldınız mı?

TÜVESAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK – Bunun peşinden, Irak'tan 14 vagon alındı, bunlar da yapıldı, kabul işlemleri bitti, şu anda teslim hazır durumdadır. Diğer ihale ve teklifler de değerlendiriliyor.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Zarar etmedik değil mi ondan?

BAŞKAN – Onlarla ilgili bir zarar söz konusu mu?

TÜVESAŞ GENEL MÜDÜR VEKİLİ HİKMET ÖZTÜRK – Yok efendim.

BAŞKAN – İyi, demek ki öğrenmeye başladılar. Şu anda, herhâlde Bakanlık Teftiş Kurulunda ayrıca incelemede.

İzlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teftiş Kurulunda olduğu için mi izliyoruz?

BAŞKAN – İzlenmesini...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Vagonlar teslim edilmiş, zarar sabit. Neyini izleyeceğiz?

BAŞKAN – Ama Bakanlık Teftiş Kurulunda...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 33

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – ...olduğu için izleyeceksiniz. Yani, bir cezai yaptırım olacak mı, olmayacak mı, onun için.

BAŞKAN – Tabii, Sayıştayın izlemesinde yarar var.

7 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 7:

Türkiye Demiryolu Makinaları AŞ'de yatırım programlarının 3 yıllık süreyi kapsayacak şekilde hazırlanabildiği hususu da dikkate alınarak, TCDD siparişlerinin ve bu siparişlere göre belirlenen yapım ve onarım programlarının birden fazla yılı kapsayacak şekilde hazırlanması hususunun ana kuruluş TCDD ile birlikte etüt edilmesi, ayrıca kamu ihale mevzuatının ilgili hükümleri de dikkate alınarak gerek mal ve hizmet temini gerekse dışarıya yaptırılacak imalat işlerinde yerli firmaların desteklenmesi ve üretimde yerli katkı payının artırılması yönünde çalışmalar yürütülmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Cevap : Vagon başına birim maliyetin düşürülerek şirketimiz kârlılık ve verimliliğinin artırılması amacıyla, TCDD Genel Müdürlüğü ile varılan mutabakat doğrultusunda; üretim proseslerimizde iyileştirmelere gidilmiş ve vagon üretim kapasitemiz artırılarak, 2013 yılı için vagon üretim programımız bir önceki yıla göre yüzde 32,5 oranında artırmıştır.

2014 yılı kapasitemiz; vagon üretiminde 472 adet, vagon bakım-onarım ve revizyonunda ise 2650 adet olarak gerçekleşmesi beklenmektedir.

2015 yılı için vagon üretim hedefimiz 1.200 adet, 2016 yılı için 1.352 adet ve 2017 yılı için ise 1.500 adet olarak planlanmıştır.

Bakım-onarım ve revizyonunu yaptığımız yük vagonu hedefimiz; 2015-2017 yılları arasında her yıl için 3.020 adet vagon olarak planlanmıştır.

Üretilen vagonlarda yerlilik oranı yüzde 85'tir. Tedarikçilerimizi yerli ürünlere yönlendirmek için ihalelerimizde özellikle yerli malı belgesi istemekteyiz.

Yarı mamul veya mamul şeklindeki yedek parçaların bir kısmını kendimiz üretirken, büyük bir kısmını da ülkemizde demiryolu yan sanayinin oluşması ve gelişerek büyüebilmesi açısından iç piyasadan karşılamaktayız. Bununla birlikte; tekerlek takımı, fren sistemi (valfler, regülatörler vb.) ve boru bağlantı parçaları gibi vagonun yüzde 15'ini oluşturan diğer parçaları ise yurt dışından temin etmekteyiz. Bu ürünlerin ülkemizde üretilmemesi bizi yurt dışına yönlendirmektedir.

BAŞKAN – 7 no.lu öneriyle ilgili söz talebi?

Sayın Akar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben şeyi merak ediyorum :Buradaki bu vagonların hız limiti nedir? Dingil basınçları kaçtır?

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Okudu ya.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) –Nerede okudu?

Bir daha sorumu tekrarlıyorum: Bu vagonların hız limiti nedir? Dingil basınçları nedir? Hangi raylarda yani yeni döşenen 60'lık raylarda mı çalışır yoksa eski sistem, hâlen mevcut raylarda mı çalışır? Yüzde 15'lik üretilmeyen kesimin, tekerlek takımı, fren sistemi, valfler, regülatörler yani ana unsurlar olduğunu görüyoruz. “Yüzde 85” dediğiniz nedir Allah aşkına, bir de onu söylerseniz çok memnun olurum yani geriye bir şey kalmıyor da. Yüzde 85'i nedir? Koltukları falan mı kastediyorsunuz? Asıl buradaki maliyetin unsurları bu bahsedilen yüzde 85'lik kesimdeki maliyetin unsurları. Bununla ilgili...

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – “Yüzde 15'lik kesim ne kadar, diğer kesim ne kadar?” diye soralım.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, güzel soru, düzeltelim o zaman. Yüzde 15'lik kesimin bir vagondaki maliyeti nedir, yüzde 85'liğin maliyeti ne kadardır?

Teşekkür ediyorum. Bu soruların cevabını alırsam memnun olurum.

TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ YILDIRAY KOÇARSLAN – Efendim, şirketimizde yük vagonları üretilmekte. Vagonun en önemli parçalarından olan boji, firmamız tarafından robotlar marifetiyle üretilmekte. Vagon şasisi ciddi bir yük almaktadır. Bunun yanı sıra, Kardemir AŞ tarafından şu anda yatırımlar devam ediyor, 2016 sonu itibarıyla da tekerleklerimiz Türkiye'de üretilecektir efendim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – 2016?

TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ YILDIRAY KOÇARSLAN - 2016 sonu itibarıyla Kardemir üretecektir.

Bunun yanı sıra, dingil basınç yükümüz 22.500 kilogramdır. Yük vagonlarımızın dara yük toplam taşıma kapasitesi 90 tondur efendim. S sistem hız kullanılmaktadır; doluda 100, boşta 120 olarak gitmektedir Yük vagonları dünya ortalaması budur efendim.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 34

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sadece yük vagonu mu üretiyorsunuz?

TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ YILDIRAY KOÇARSLAN – Evet efendim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Başka vagon yok, tamam. Peki, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Peki, bu “85’i yerli” dediğimizde tutarı üzerinden mi hesaplama yapıyorsunuz? Maliyetleri üzerinden yüzde 85’i mi yerli yoksa...

TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ YILDIRAY KOÇARSLAN – Maliyet efendim.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Kullanılan malzeme.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Malzeme mi, maliyet mi?

TÜDEMSAŞ GENEL MÜDÜRÜ YILDIRAY KOÇARSLAN – Kullanılan malzemelerin maliyeti efendim, parasal olarak.

BAŞKAN – O da sorulardan biriydi de o yüzden tekrarladım.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Soru oydu ama anlamadınız.

BAŞKAN – Ne diyor Sayıştay, izleme mi?

SAYIŞTAY TEMSİLCİSİ – İzleme.

BAŞKAN – Sayıştayın önerisinin izlenmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

8 no.lu öneriyi okutuyorum:

Öneri 8:

TCDD ve bağlı ortaklıklara ilişkin Sayıştay raporlarında yer alan diğer öneri ve tavsiyelerin de yerine getirilmesi.

BAŞKAN – Cevabı alalım.

TCDD APK DAİRE BAŞKANI MURAT ŞENEKEN - Cevap: Raporun ilgili bölümlerinde yer alan diğer öneri ve tavsiyeler de yerine getirilecektir.

BAŞKAN – 8 no.lu öneriyi Sayıştayın izlemesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Komisyonumuzun değerli üyeleri, şimdi genel soru ve cevap kısmına geçiyoruz.

Katkıda bulunmak isteyen üyelerimize ayrıca söz vereceğim sırasıyla.

Sayın Akar...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum Başkan.

Epey konuştuk hem bağlı kuruluşlar hem ana gövde, TCDD hakkında. Bugünkü sunumda baktığımız zaman, hızlı tren hizmeti veren TCDD’nin, sadece hızlı tren hizmeti veren kamu iktisadi teşebbüsü olmadığını bilmemiz gerekiyor. TCDD, aynı zamanda yük taşımacılığına ve liman işletmeciliği, aynı zamanda lojistik köyü işletmeciliği, bunun yanında travers fabrikaları gibi fabrikaları olan dev bir kuruluş. Bizim görevimiz burada sadece hızlı trenin gideceği illeri ve hangi hızla gideceğini değil, tüm bu kurum içerisindeki gördüğümüz olumsuzlukları ya da Sayıştay önerileriyle paylaşılanları hep beraber burada irdelemek, konuşmak çünkü çok önemli bir kurum. Biliyoruz ki Kurtuluş Savaşı’ndan önce Osmanlılar döneminde Devlet Demiryolları -Kurtuluş Savaşı döneminde- Türkiye’yi işgal eden ülkeler tarafından işletilmekteydi ve bu işletilirken de etrafındaki 20 kilometrelik tüm doğal kaynakları da kullanma ve imtiyaz haklarına sahiptiler. Cumhuriyet tarihiyle birlikte, cumhuriyetle birlikte ve Kurtuluş Savaşı’ndan sonra hem bu özel olan Devlet Demiryolları millileştirilmiş, aynı zamanda limanlar millileştirilmiş, bunların paraları ödenmiş. Bu çok önemli bir anekdot cumhuriyet tarihimiz içerisinde. O kadar, böyle reklam arası verilecek kadar basit şeyler değil bunlar, çok önemli anekdotlar. Bunun yanında da, 1950 yıllarına kadar en az satın aldığımız ve millileştirdiğimiz Devlet Demiryolları kadar, o zamanın teknik olmayan imkânları... Bugün, biraz evvel konuştuk, bir TBM makinesiyle günde 4-6 metre tünel açabiliyorsunuz. O zaman ne yapabiliyordunuz? Kazma, kürekle bunları yapabiliyordunuz. Ben bilirim evime çok yakın olduğu için demir yolu, bir rayı koyabilmek için rayın her iki tarafına yirmişer, otuzar adam gidip böyle bir komutla rayı yerine koyarlardı ve saatlerce o rayı monte etmek için uğraşırlardı. Bu konumdan, bu durumdan 2000’li yıllardaki teknolojinin en üst seviyede kullanıldığı, hatta artık otomatik olarak hem balansı döktüğü hem rayı döşediği travers üzerinde olan sistemi hayata geçirmiş dünya ve bunlarla ilgili makineler üretmiş. Beden gücünü tamamen teknolojik güce yöneltmiş olduğu bir sistemden bahsediyoruz. Aslında ihtiyacımız var mı bunlara? Var. Ben şimdi sizin yaptığınız hizmetleri küçültmek için söylemiyorum ama biz hâlâ çağın çok gerisindeyiz yaptığımız hizmetlerde. Bugün eğer Asya ülkeleri 550 kilometrenin üzerinde hızları test edebiliyor ve treni istasyonlarda durdurmadan nasıl yolcuyla indirip bindirebileceğini hesap edebiliyor, bunun üzerine simülasyonlar geliştirebiliyorsa bizim bazı şeylerle çok övünmeden ama gerçekleri bilerek, yaptıklarımızın da güzel olduğunu bir noktaya koyarak, çok övünmeden, gerçekleri bilerek nasıl kendimizi geliştirebiliriz çok iyi irdelememiz gerekiyor.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015 Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 35

Bu kurum gerçekten devasa bir kurum. 2012 yılı zararı yaklaşık 8,3 milyar TL, 2013 yılı zararı 9,5 milyar TL. Şimdi bunu bir irdelediğimizde, baktığımızda, TCDD'nin en büyük gelir kaleminin yük taşımacılığı olduğunu görüyoruz ama o yük taşımacılığının, Türkiye'deki yük taşımacılığının sadece yüzde 5'ini kapsadığını biliyoruz. Demek ki bizim birinci önceliğimiz tabii ki yolcu taşımacılığı olmalıydı. Zaten eğer rayları, sistemi yenileyeceksiniz bu iş yolcu taşımacılığında olacaktı ama sistemin birinci önceliği yük taşımaya doğru kaydırılmalıydı. Bu bazı şeylerde de avantaj sağlayacaktı bize. Bir defa akaryakıt kullanımını müthiş derecede düşürecekti çünkü örneğin, bizim Kocaeli hattı kapatılınca kamyonlardan geçilmez oldu ortalık. Daha çok ithal ettiğimiz bir ürün olduğu için akaryakıt ürünleri, daha çok cari açık vermek durumunda kaldık. Bunların hepsi birbirleriyle böyle bir zincir gibi ilişkili. Bana göre, sistemin, yük taşımacılığını geliştirmede birinci öncelik olarak içine yolcu trafiği de sokulmalıydı ama biz tam tersini yaptık; yolcuyla geliştirelim, yükü de peşinden getirelim gibi bir mantıkla devam ediyoruz. Projelerimiz hâlen böyle devam ediyor. Yolcu taşımacılığı rakamları düşmüştür, doğru; yük taşımacılığı rakamları düşmüştür, bunlar da doğru ama yapılan projelerden dolayı da düşmüştür, bu gerçeği de biliyoruz çünkü İstanbul hattı kapatılınca -yaklaşık otuz altı aya varan bir süredir kapatılmış vaziyette, yeni yeni açılmaya başlanıyor- tabii ki bunun etkisi olacak ve tekrar yük ve yolcu trafiğimiz artacak. Burada amaç o yükü yüzde 5'lerin çok üzerine taşımak olmalı, hedefimize bunu koymalıyız diye düşünüyorum.

Yine, hemen devam ediyorum, raporun 12'nci sayfasında, 2011'de TCDD mülkiyetinde 281 milyon metrekare bir mülkiyet varken 2012'de 297 milyon metrekareye çıkmış ama 2013'te 100 bin metrekarelik bir düşüş yaşanmış. Bu düşüş, herhâlde, satış mı yaptınız, neden bu mülkiyet kaybına uğradınız, başka kurumlara mı verdiniz veya rant, şehir içinde kaldığı için TCDD'nin arazileri üzerinde çok fazla göz var, hem kamu yöneticilerinin gözleri var hem de özel şahsiyetlerin bu arazilerde gözleri var. Böyle bir satış mı yaptınız? 100 bin metrekarelik düşüş var 2012'den 2013'e geçişte. Bilemiyorum, rakamları siz biliyor musunuz?

Burada da şunu soruyorum: Size devredilmesi öngörülen hazineye ait mülkiyeti olan araziler var, onun metrekaresini siz biliyorsunuz veya kaç metrekare onu soruyorum. Hazinesden mülkiyeti size devredilecek olan ne kadar arazi var ve bunun maliyeti nedir, bunu merak ediyorum.

Kiraya verilen taşınmazlarınız var, burada da konutlar var. Konutlarla ilgili hiçbir çalışma yapmıyorsunuz, 7 bin küsur tane lojman işiniz var, 2 bin tanesi boş duruyor ama bunlarla ilgili ne yapıyorsunuz, bunu merak ediyorum. Bunlar atıl vaziyette devam ediyor mu?

Şimdi, asıl önemli problemlerden bir tanesi TCDD'nin, kamulaştırma, zaten dava sayısından da görüyoruz. 2011'de 52,3 milyon metrekare kamulaştırma yapmışlar, sadece bunun 8,4 milyon metrekaresinin ödemesini yapmışsınız. 2012'de 70,2 milyon metrekarelik bir kamulaştırma yapmışsınız, sadece bunun 13 milyon metrekaresinin fiyatını... Toplamda 13'e çıkmışsınız. 2013 -2014'ü bilmiyorum tabii- 70 milyonda kalmış kamulaştırma, daha kamulaştırma yapmamışsınız, ödeme 16 milyon metrekareye çıkmış. Burada vatandaşın bana göre bir kısmı mahkemelik ama ödenmeyen kısmı var, bunu ne zaman ödemeyi planlıyorsunuz veya bu tüm ödendiğinde size maliyeti ne olacak? Yani, 70 milyon metrekaresinin 16 milyon metrekaresi ödenmiş, geri kalan 54 milyon metrekaresinin TCDD'ye maliyeti ne olacak, nasıl bir yük getirecek? Burada çok önemli olduğunu düşünüyorum, bu kadar zarar eden bir kuruluştur.

Şimdi, ilk madde ve malzeme giderlerine baktığımda, 710 milyonluk giderin 536 milyonunun motorin gideri olduğunu görüyoruz. Yalnız orada Sayıştayın bir tespiti var -dikkat ettim ona, özellikle söylüyorum bunu- diyor ki: "Kuruluş bünyesinde çeken araçlar üzerinde yapılan bir çalışmada aynı hattı kullanan farklı veya aynı araçların yakıt giderleri arasında önemli farklılıklar tespit edilmiştir." Bir tespit yapmış Sayıştay ve bu farklılıklar bir süre izlenmiş, birtakım çalışmalar yapılmış ve ciddi oranlarda tasarruf sağlanmış diyor. Bu soru da Sayıştaya: Ne bu farklılıklar? Yani, aynı çekici, aynı model aynı hat, aynı kilometre gidiyor. Bu farklılıklar nedir? Motorin deyince... Eskiden SEKA'ya çok yakın yaşırdık, SEKA'da çalışan şoförler genelde evlerine motorin bidonları koyarlardı, SEKA'nın arabalarından oraya motorin boşaltırlardı. Böyle bir olayla karşı karşıya mıyız acaba diye merak ediyorum. Bunu niye yazmamışsınız? Bu farklılıkların neler olduğunu söylememişsiniz.

Şu çok önemli bir şey, 2012 raporunda yok ama 2013 raporunda var: Ciddi anlamda temsil giderleriniz var. Aslında 2011'den 2012'ye geçerken artmış, 2013'te... Tek tek rakamlara bakmayayım ama temsil giderleriniz var. Ancak bu giderlerin bir kısmını fiş ve faturayla yaptığınız tespit edilmiş, geri kalan kısımları da bir tutanağa bağlamışsınız. Kamu yönetiminde böyle bir tutanak olayı yok. Merak ediyorum, bunu Sayıştay da açmamış 2013 raporunda: Niye tutanak kullanıyorsunuz temsil giderlerinde? Normal fiş ve faturayla yapmış olduğunuz, belgelemiş olduğunuz temsil giderleri rakamı nedir? Tutanakla belgelemiş olduğunuz temsil gideri rakamı nedir? Yani, 2012'deki temsil giderlerinizin, 2013'teki temsil giderlerinizin, 2014'teki temsil giderlerinizin fatura ve fişle belgelenmiş rakamı nedir, tutanakla belgelemiş olduğunuz rakamlar nedir? Ve tutanakla belgelemiş olduğunuz giderler hangi giderlerdir, niçin harcanmıştır, bunu merak ediyorum.

BÜLENT BELEN (Tekirdağ) – Ne kadar?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 36

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ne kadar, sordum zaten.

Tabii, kurumu bir bütün olarak değerlendiriyorum. Bir eksikliği görmüşler hijyen ve sağlık açısından, insan sağlığı açısından -bu hızlı trenlerde var- vakumlu tuvalet olayı. Çünkü eski tuvaletleri biliriz, tuvalete girdiğinizde demir yolu gözükürdü giderken, şimdi tabii öyle değil, vakumlu. Önce depoluyor, sonra da bunlar boşaltılıyor. Eskiden demir yollarına bunlar saçılırdı. Doğru mu? Doğru. Çok sayıda vagona bu eksiklik var ve 65 taneyle yola çıkmışsınız, yaklaşık 2 milyon 300 bin dolar. 65 tane vagonun vakumlu tuvalet hâline getirilmesi yaklaşık 2 milyon 300 bin dolar. Bana çok garip geldi bu rakam. Tanesi 35 bin TL'ye falan geliyor. Bir tuvaleti biz burada yapamıyoruz anladığım kadarıyla ki rakam çok yüksek. Bilemiyorum, yapabiliyor muyuz, becerebiliyor muyuz? Bunu da çok merak ediyorum. Yani, bu bir yerli üretim mi, fiyat ne kadar, niye bu kadar yüksek? Ama sağlık anlamında, insan sağlığı anlamında doğru bir karar verilmiş. Umarım, yaygınlaştırsın ve tüm hizmetleri alırsın.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Devam ediyorum Başkanım.

BAŞKAN – Sayın Akar, 2013'ü de işlediniz. Dolayısıyla bir şey bırakmadınız yani.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ben alt komisyon üyesiyim Başkanım. Ben kurumun genel değerlendirmesini yapıyorum.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkanım, ben sıramı Haydar Bey'e veriyorum.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Teşekkür ediyorum Mehmet Ağabey, sağ ol.

Şimdi, 2012'de konvansiyonel hattın uzunluğu 8.770 kilometre, yüzde 33'ü dingil basıncının 22,5 ton olduğu, kalan 67'lik kısmının da daha düşük dingil basıncı, 20 bin ve daha altı olduğu tespit edilmiş.

Yine, köprü ve menfezlerin yüzde 40'ının dingil basıncının 22,5 ton olduğu, yüzde 59'unun da 20 ton olduğu... Yani bu, sizin rayları yenileme politikanızla uyumuyor. Yani rayları yenilemişsiniz köprü ve menfezlerdeki değişiklikleri yapmadığınız için hâlen o hat üzerindeki basınç 22,5 tonun altında kullanılmak zorunda kalıyor. Bununla ilgili nasıl bir planlama yapıyorsunuz?

Burada Sayıştayın 2013 ve 2012 raporlarında bir çelişki var. Rakamlar olarak tablolarda da bir çelişki var. Onları da size gösteririm. Öneride bulunduğunuz ile tablodaki söylediğiniz şey farklı şeyler. Onların sayfaları da var ama uzatmamak için onları size vermiyorum.

Şimdi, burada, köprü ve menfezlerin durumu nedir madem böyle bir proje yapıyorsunuz, yeniliyoruz diyorsunuz? Şu anda yüzde kaçını yenilediniz gerçek anlamda? 22,5 tona getirdiniz konvansiyonel hatları. Köprü ve menfezlerin de yüzde kaçını bu hâle getirdiniz? Eğer bu hâle getiremezsek, yani 22,5 ton ve üstü yapamazsak bir kıymeti yok bu işin, yaptığımız çalışmaların.

Yine, Sayıştay kitabında bir yanlışlığı da söyleyeyim. “İzmit Köseköy” diyorsunuz Lojistik Köy için tespitlerinizde. İzmit'e bağlı değil Köseköy, Kartepe ilçesine bağlı Kocaeli'nde. Bunu da dikkate alırsanız sevinirim. “Kartepe Köseköy” demeniz gerekiyor.

Yine, son beş yılda 4.210 kilometre yol yenilemeyi planlamışsınız. Ama geline nokta 2.792 kilometreyle yani yüzde 66'lık bir seviyeye gelmişsiniz. Şimdi niye söylüyorsunuz bunları? Diyorum ya TCDD'de sadece bir hızlı tren olayını değil bütünü görmek lazım. Başarı hikâyesi yazılacaksa bütünü üzerinden hep beraber hikâyeyi yazalım diyorum.

Hemen buna örnek de travers üretimini vereceğim ben size. B70 traversler üretiyor. Nerede? Afyon'da ve Sivas fabrikalarında üretiliyor. Bir defa, yine, o tabloda fabrikaların kapasitelerini belirtmemişsiniz. Kapasitelerini belirtirseniz üretimin ne kadar verimli ya da hangi kapasitenin ne kadarının üretim olarak yapılabildiğini daha iyi anlayabilirdik ama anlayamadık, önemli değil. Onu soruyorum. Bu iki fabrikanın kapasitesi nedir? Bu kapasitenin yüzde kaç kullanılıyor?

Burada ilginç olan bir şey var arkadaşlar. Tren yapmaya soyunuyoruz, vagon yapmaya soyunuyoruz, “cer” dediğimiz çekiciyi yapmaya soyunuyoruz, bunları yapabileceğimizi iddia ediyoruz bağlı ortaklıklarla, yurt dışından patentlerle. Travers üretmiyoruz arkadaşlar, travers... Hızlı trenlerde kullandığımız traversi üretmiyoruz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Üretmiyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Üretmiyoruz diyelim. Hepsini ithal ediyoruz.

Hızlı trenlerde yaptığınız hatlarda ithal ettiğiniz travers miktarı ne kadardır, kaç liradır, kaç dolardır, kaç eurodur; bir.

Sivas ve Afyon fabrikalarında ürettiğiniz traversin, eklenti parçalarını ve gerçi çeliği ve bağlantı elemanlarını ithal ediyorsunuz.

Traversi biliyorsunuz değil mi arkadaşlar? Rayın üzerine döşendiği daha önce ahşaptı bunlar şimdi betonla değiştiriyoruz. Niçin bunu söylemeye çalışıyorum?

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Gidiyoruz artık. Yeter ya!

BAŞKAN – Arkadaşlar, ayrılmayalım.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 37

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Gidebilirsiniz. Kurumu böyle değerlendireceğiz. Nasıl değerlendireyim Mehmet Ağabey? Bitiriyorum Sayın Başkan.

MEHMET DOMAÇ (İstanbul) – Baydın ya!

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Siz neye bakıyorsunuz, merak ediyorum ben ya. Sadece hızlı trenin gittiği alanlara mı bakıyorsunuz?

Şimdi, traversten bahsediyorum.

BAŞKAN – Toparlayalım lütfen.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Başkanım, ben alt komisyon üyesiyim. Neyi toparlayacağım?

BAŞKAN – Anlıyorum, anlıyorum ama... O kadar çok detay konulara girdiniz ki. Yani bazı şeyleri yazılı olarak da sorabilirsiniz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sormuyorum. Bir tespit yapıyorum, sonra sorularımı soruyorum.

Bakın bağlantı parçasını söylüyorum, gergi çeliğini söylüyorum, o beton traversin sadece betonunu atıyoruz arkadaşlar, aynen inşaatlarda olduğu gibi. Yani ortada bir başarı hikâyesi yok. Bunları ithal ediyoruz. Bizim ürettiğimiz o traversleri eski konvansiyonel yollara döşediğimiz, yeniliyoruz dediğimiz traversleri ve rayları -rayların bir kısmını KARDEMİR’de üretmeye başladık- hâlen yurt dışından ithal ediyoruz. Bizim becerimiz bu. Yani sadece beton kısmını ürettiyoruz.

Yine, yeni kurulan hatlarda 60’lık döşüyorlar ama B70 traverslerin bunlara uygun olmadığı söyleniyor, öyle tespitler var. O zaman B70’i niye ürettiyoruz?

İhalelere daha gelmedim Başkanım. Geleyim mi ihalelere de? Orada çok sorum var.

BAŞKAN – Siz biraz o zaman dinlenin. Diğer arkadaşlarımız da aktarsın. Onların da yöneltecekleri sorular var.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şu kısmını bitireyim ondan sonra da dinleneyim. Hızlı tren hattını Sayın Genel Müdürle birlikte inceledik. Orada da ciddi tespitlerim var.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Haydar Bey bitirsin.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Peki, şu kısmını atlıyorum.

Arkadaşlar, bakın, yirmi otuz yaşında vagonlarımız ve çeken-çekilenler var, minimum yaşı olanlar var ve bu maliyetleri artırıyor, bakım ücretlerini artırıyor. Yani bir kuruluş zarar ediyor diyoruz, rakam çok büyük. 8,3 milyardan, 9 milyardan bahsediyoruz. Ama burada bunları söylemeden olmaz. Bunun hepsinin söylenmesi gerekiyor.

Yani şunu anlatmaya çalışıyorum: Başarı hikâyesi yok arkadaşlar. Başarı hikâyesi yok. Kimse, bunlarla tartışırız.

Sinyalizasyon diyoruz. Gelişmiş ülkelerin tümünde sinyalizasyon var, bizde yüzde 34 var. Ha, şöyle güzel bir şey yapılıyor: TÜBİTAK’tan üç senedir duyuyoruz -inşallah biter, testi biter- sinyalizasyonu geliştirdi, bunu da yurt dışından ithal ediyorduk, artık Türkiye’de üretilmeye başlandığını düşünüyoruz. Testler başarılı çıkarsa böyle güzel bir olayla da karşılaşmış olacağız.

Yine, konvansiyonel hatlardan bahsetmiştim. 8.770 kilometrenin sadece 3.216’sında elektrikli hat var. Size soruyorum şimdi: 2003’te nerede aldınız bunu, 2014’te nereye getirdiniz elektrikli hatları? Madem böyleydi sizin istatistikleriniz öyle sorayım ben bu soruyu. Bunlara önem verilmediğini düşünüyorum.

Kazalarda ciddi azalma var. Bu çok önemli. Ölümlü kazalarda ciddi anlamda azalma var. Hemzemin geçit çalışmalarını yaptığını biliyorum. Onu da doğru buluyorum, destekliyorum. Biraz daha gayret gösterirsek kazaları önlemiş olacağız.

Sayın Genel Müdürüm, limanlar demiştim ben size. Limanlar TCDD’nin önemli gelir kaynakları, özelleştiriyorsunuz. Şimdi bir soru sormak istiyorum: Kocaeli Derince Limanı’nı özelleştirdiniz, devir aşamasındasınız. Ama özelleştirmeden önce, Özelleştirme Yüksek Kurulunun yayınlamış olduğu genelgeye göre, uzun vadeli kira sözleşmeleri yapılmayacak denmesine rağmen, belli bir grupta o Derince Limanı’nın üçte 1’lik alanını kapsayan gruba 2024 yılına kadar –yanımda bütün belgeler, zaman almasın diye söylemiyorum- niye uzun vadeli, niye kısa vadeli sözleşme yaptıklarınızın üçte 2 fiyatına veya yarı fiyatına bunlarla sözleşmeleri 2014 yılında yenilediniz? Niye bu gruba bu ihaleleri yenilediğinizi soruyorum. Buradaki önemli sorunun da bu olduğunu düşünüyorum.

Yine, hemen bitireceğim, toparlayacağım, bir daha da söz almayacağım.

Hızlı tren hattını birlikte inceledik diyorum. Yine diyorlar ki: “Yüksek hızlı tren hiçbir yerde yok, hızlı tren doğru. Çünkü limitler, rakamlar onu gösteriyor. 160 kilometre ortalama hızla gidiyor. Ama Eskişehir-Kocaeli veya Pendik hattına baktığımız zaman -siz de söylüyorsunuz- 140 kilometre hızla gidecek, sinyalizasyonu bitirilmedi. Sinyalizasyonu bitirilmediği için yük trenini gündüz çalıştıramıyorsunuz, banliyö trenlerini eksik çalıştırmak zorunda kalıyorsunuz. Bana söz verdiğiniz için belki onu açtınız, bilemiyorum. Sinyalizasyon yok.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 38

Yine, Doğançay, baypasla geçtiğiniz kısım ve diğer taraflarda 35 kilometre hızla gidiyorsunuz. Eskişehir-Kocaeli arasında hızlı tren yok arkadaşlar. Eskişehir-Ankara arasında var, gördüm. Karaman'dan bindim İnönü'ye kadar geldim, orada da var. Ama Eskişehir-Kocaeli hattında hızlı tren yok.

En önemli problemlerden bir tanesi de Adapazarı Ekspresi diye adlandırılan, daha önce Haydarpaşa'dan kalkıp Adapazarı Garı'na giden, merkeze giden banliyö trenleriydi ve yaklaşık 30 bin kişi kullanıyordu bu trenleri. Yılbaşı itibarıyla dört gidiş-dört geliş olmak üzere hizmete aldığınız ama Arifiye'ye kadar aldınız.

Bakın, teknoloji şunu getirir: Kaliteyi getirir, teknoloji hızı getirir, teknoloji zamanı tasarruflu kullanmayı getirir, teknoloji maliyetleri düşürür. Şimdi, bu hatta baktığımızda hızda bir hızlanma olduğunu görüyoruz ama benim vatandaşım Adapazarı'ndan trene bindiği zaman direkt Haydarpaşa'ya gidiyor, oradan bir vapurla karşıya geçiyordu. Bu 30 bin kişinin içerisinde öğrenci vardı, bu 30 bin kişinin içerisinde memur vardı, turistik seyahat yapan, vapura binmek için gidenler vardı, ticari amaçlı gidenler vardı, yükünü alıp getirip konfeksiyon mağazalarına satanlar vardı.

Şimdi kaç araçla gittiğine hep beraber bakalım. Şimdi, Adapazarı'ndan Adaray'a binecek Arifiye'de inecek, Arifiye'den Adapazarı Ekspresine binecek Pendik'te inecek, Pendik'ten minibüs, dolmuş ya da otobüse binecek Kartal metrosuna gidecek, Kartal metrosundan binecek Kadıköy'e inecek, Kadıköy'den vapura binecek karşıya geçecek.

Şimdi, getirdiğiniz sistem bu. Adapazarı Garı'na girmek istediğinizi biliyorum. Bugün onunla ilgili basın toplantısı yaptık Sakarya milletvekili arkadaşımınla birlikte. Oraya getirmek istediğinizi biliyorum ama ben bir ülkenin kültürüne, tarihine katkısı olan böyle şeyler, bakın, her tarafta var. Dünyanın çeşitli ülkelerinde merkezlerinde yüz on altı yıllık, yüz yirmi yıllık tren istasyonları var. Siz Haydarpaşa'yı bir AVM'ye, bir otele, bir galeriye feda edemezsiniz diye düşünüyorum. En azından bu trenlerin eskisi gibi Haydarpaşa'ya gitmesi gerektiğine inanıyorum o kentte yaşayan ve yaşayacak olan bir milletvekili olarak.

Ben Sakaryalı iktidar milletvekillerinin de aynı düşündüğünü düşünüyorum. Kocaeli milletvekilleri, İstanbul milletvekillerinin de aynı düşündüğünü düşünüyorum. Bunu gözden geçirmenizi, özellikle tarafları ikna etmenizi talep ediyorum.

Evet Başkan, çok hızlı bir şekilde bitirmeye çalıştım.

Teşekkür ediyorum beni dinlediğiniz için.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

Çok yoğun ve oldukça kapsamlı çalışmışsınız ancak neticede, tabii, Komisyonun diğer üyeleri de söz talebinde bulunacak.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Tabii, tabii, mutlaka. Özür diliyorum onlardan ama bir de kurumu bir bütün olarak görmek var.

BAŞKAN – Eyvallah.

Yalnız bazı detaylı olan konuları yazılı olarak da sorup cevap alabilirsiniz, onu biz de takip ederiz.

Sayın Akyürek, buyurun.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Sayın Başkan ve değerli hazırun, şimdi, KİT Komisyonu olarak hakikaten de bölgemizi gören ve Sayın Bakanımız da Urfa'ya çok zaman gelmiştir bakanlığı zamanında.

Şimdi, haritaya bakıyorum, Şanlıurfa'dan Habur'a kadar maalesef demir yolu ve hızlı tren yok. Bakın, GAP diyoruz. GAP deyince aklımıza ne geliyor başta? Diyoruz ki Türkiye'nin gururu. Bakın, altta elli yıl önceki Suriye'yle sınırımızın bitişiğinde...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Mehmet Ağabey, Urfa'nın adını bile koymamışlar.

MEHMET AKYÜREK (Şanlıurfa) – Ben nereye geleceğim ağabeyime söyleyeyim de? İşte, şimdi, Allah'ın izniyle sizler de görmüşsünüzsünüz ya, sen Anteplisin ama diğer arkadaşlarımız, diğer bölgenin insanları hakikaten Urfa'yı gördüler.

Sayın Genel Müdürüm, sizin bir sözünüz var, diyorsunuz ki: “Kara yolları düz yolu almış, biz de taşlı ve dağlık yolu.” Şimdi ben bunu öneriyorum size. Toplulaştırma yapıldı. Otoban yolu yolun üstünden geçiyor. Onun yanından da Devlet Demiryollarının hızlı tren yani hem Diyarbakır'a hitap edecek hem Mardin'e hitap edecek hem de Habur'a kadar.

Bakın, görüyor musunuz orada? Diyarbakır, Gaziantep'ten sonra, bakın, o ortadan geçirdiğiniz zaman bu işi ta Habur'a kadar götürmüş oluyorsunuz. Şimdiki şeye bakın, Suriye sınırında inanın -kaç aydır daha da çalışmıyor ve daha da çalışmaz- elli yıllık bir şey.

Benim sizden ricam, bu önümüzdeki projelerinizde ve... Bu, bugünkü yarınki olay değil. En az on yıllık bir projedir. Yani bunu, benim sizden ricam ve GAP olarak da tarımın ambarı, suyuyla olsun buğdayıyla olsun güneşiyle olsun yani Türkiye'yi besleyen bir bölgemiz. Bu yatırımın 2023'e kadar yapılmasını ve projenin yapılmasını sizden rica ediyorum.

Hepinize başarılar diliyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederiz.

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 39

Sayın Şeker...

MEHMET ŞEKER (Gaziantep) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Detaylı her şey konuşulduğu için ben de kısaca bir şeyi Sayın Genel Müdüre sormak istiyorum. Bu sunumunda vardı. “Gaziantep’te Gaziray Projesi’ni hayata geçiriyoruz.” demiştiniz. 30/9/2014 tarihinde de bunun yeterlilik ihalesini yapmışsınız. Şu anda durum nedir?

Bir de Gaziantep’te şehrin merkezinde kalan yeriniz var. Onunla ilgili çok da hevesli insan var. Bence orası Devlet Demiryollarını, daha doğrusu vatandaşın Devlet Demiryollarıyla tanışması için önemli bir yer. Orada kalması ve orada eğer bu Gaziray da zaten gerçekleşirse o istasyonun çok önemli olduğunu düşünüyorum. Mutlaka bunu bir değerlendireceksinizdir.

Bir de, arkadaşlar genelde bahsettiler ama, bu taşımacılıktaki en büyük sıkıntı sizin verdiğiniz rakamlara göre 2003 yılında 15,9 milyon ton taşınıırken 2014 yılında sadece yüzde 80 artışla 28,6 milyon ton yük taşınıyor. Oysa Türkiye’nin ihracatı son on beş yılda 4 kat arttı. Üretim de arttı dolayısıyla. Demek ki buradaki taşımacılıkta Devlet Demiryolları yeterli şekilde buradan payı alamıyor. Bundaki en önemli sebeplerden birisi, benim de sanayicilerle görüştüğüm, yavaş olduğunuzla ilgili sıkıntılar var.

Bu lojistik köyleri yaymakla ilgili çok ciddi bir çalışmanın yapılması lazım ve Devlet Demiryolları özellikle sanayi kenti olan Denizli’dir, Gaziantep’tir, Adana, Bursa, Kocaeli gibi büyük sanayi kentlerinde bu taşımacılık için önemli bir çalışma yapması gerekiyor, yoksa yollarımızda, kara yollarında kamyonlardan, tırlardan geçilmez pozisyonda ve Türkiye’de çok ciddi kazalar oluyor. Bunu da önlemenin en önemli yollarından birisinin, Devlet Demiryollarının bu konuda gerçekten taşımacılıkta aktif rol üstlenmesi gerektiğine inanıyorum.

Yolcu taşımacılığında da eksiklerimiz var, ondan da arkadaşlarımız bahsetti.

Bir de, bir başka sıkıntı var. Şehir içinde hafif raylı sistemle belediyeler taşımacılık yapıyor. Evet, bu çok önemli. Fakat, örneğin Gaziantep’te güzergâh tamamen yanlış. Taşımacılık, demir yolu taşımacılığı fakirin olduğu mahallelerden, varoşlardan insanları şehir merkezine, fabrikalara, çalışma ortamlarına getirir. Ama tam tersi, örneğin Gaziantep’teki en zengin kesimin olduğu yerden geçiyor. Zaten herkesin evinde 2 tane arabası var. Burada çok rantabl kullanılmıyor. Dolayısıyla da zarar ettik deniliyor.

Bir başka zararı da trafiği arapsaçına döndürüyor. Çünkü sinyalizasyon sistemi ona göre yapılmamış, yollar ona göre yapılmamış, mevcut yollar da ikiye bölünüyor bu sistemle. Burada da Devlet Demiryollarının gerekirse bir kanunla bu işte mutlaka görüşünün alınması, denetiminin olması gibi bir ibarenin olması lazım. Yani önüne gelenin, isteyenin şehrin içinde demir yolu taşımacılığı yapmaması lazım. Ha, metroya bir itirazım yok. Metro yapabilir, metro için başlatabilir ama şehrin yollarını ikiye üçe bölen demir yolu taşımacılığının çok faydalı olmadığını, trafiği çok rahatsız ettiğini görüyoruz. Bununla ilgili gerekli çalışmaları umarım yaparsınız.

Çalışmalarınızda başarılar diliyorum. Emeği geçen bütün arkadaşlara da teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Sayın Bakanım, Sayın Günay, buyurun.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Ben de kısaca arz etmek istiyorum görüşlerimi.

Sayın Başkan, değerli arkadaşlarım; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Demir yollarının Türkiye’deki tarihi bir anlamda bizim kalkınma tarihimizin, kalkınma tarihinde yaptığımız doğruların ve yanlışların özetinin tarihidir. Demir yolları konusuna Türkiye, dünyadan, Avrupa’dan elli yıl kadar, yarım asır kadar sonra başlamıştır ama Türkiye’de başlayan ilk demir yolları aynı zamanda bir imtiyaz sözleşmesi ve emperyalizmin enstrümanı niteliğini taşımaktadır. İlk başlayan demir yolları Ege Bölgesi’nde Batılıların önemli saydıkları bazı varlıklarımızı yurt dışına taşımanın aracı olarak başlamıştır ve bu hatların çevresinde de çok ciddi –demin arkadaşlarımın da ifade ettiği gibi- imtiyaz hatları düzenlenmiştir.

Bence cumhuriyetin yaptığı en doğru adımlardan birincisi, 1924’te bu imtiyazlara son vererek bu hatları özelleştirmektir ve demir yolu konusuna, bir ülkenin kalkınması için ulaşım altyapısının gelişmesi olduğunu çok iyi bilen bir anlayışla demir yolu yapısına...

TURGAY DEVELİ (Adana) – Devletleştirilmesi diyecektiniz...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Devletleştirilmesi, evet.

Devletleştirilmesi, bir anlamda millileştirme de çünkü özel imtiyazlar vardı orada. O açıdan cumhuriyetin yaptığı en doğru adımlardan bir tanesidir. Mesela bunları bilmeden cumhuriyeti bir reklam arası sayan arkadaşların bu gerçekler karşısında nasıl bir gaffet ve dalalet –hıyanet demeyim ama- içinde olduğunu anlamamız mümkündür gerçekten. Çok doğru bir adımdır. Ve 1930’ların şartları içinde 40’lara kadar, 50’lilerden biraz önceye kadar yılda 240 kilometre, 250 kilometreye yakın o yoksul devletin demir yolu yapmış olması çok doğru bir kalkınma hamlesidir. Türkiye’nin bugün hâlâ bedellerini

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT

Giriş :

Tarih : 21/01/2015

Stenograf :

Kayıt: KİT

Sayfa: 40

ödediğimiz birtakım dışa bağımlılıkları da 1950’lilerden sonra demir yolu politikasını tümüyle askıya almakla, demir yollarından tümüyle vazgeçmekle olmuştur. Türkiye kara yolu politikalarına mahkûm edilmiştir. Kara yolu politikalarının üzerinde dönen her araç Türkiye’nin dışa bağımlılığını artıracak biçimde enerji konusunda, akaryakıt konusunda dışa bağımlılığını artıracak biçimde bir sarmalın içine bizi döndürmüştür.

Ben, o yüzden, 2000’li yıllarda -70’lerde tartışıldı ama önemli adımlar atılmadı ne yazık ki- demir yolu politikasının Türkiye’nin tekrar gündemine gelmiş olmasını büyük bir şans olarak kabul ediyorum.

Burada, tabii, başlangıçta bulanamadım ama, raporları okudum. Öneriler bölümünde tartışılan işte şartnameleri daha iyi düzenleme, etüt proje konusunda daha titiz olmak gibi dikkatler de önümüzdeki yıllarda sarf edilirse bu atılım çok önemli bir noktaya Türkiye’yi taşıyabilir. Burada çok büyük bir ihmal geçmiş yıllarda yaşanmıştır. Şimdi biz bu ihmalin hem bedellerini ödeyegeldik hem de şimdi üstesinden gelmeye çalışıyoruz.

Uzattmak istemiyorum. Bu arkadaşlarımızın tartışageldiği, ayrıntılarına girdiği konularda biraz daha dikkatli davranılırsa Türkiye’nin kalkınması konusunda, Türkiye’nin dışa bağımlılığının azaltılması konusunda, Türkiye toprağının daha iyi değerlendirilmesi, insanının ve üzerindeki yükünün daha iyi taşınması konusunda çok önemli adımlar atmak konusunda güzel bir başlangıcın içinde olduğumuzu düşünüyorum ben.

Bu önümüzdeki süreçte, Haydar Bey Arkadaşım da değindi, yük taşımacılığına daha ağırlık verecek olan projelerin geliştirilmesi önümüzde temel bir ihtiyaç olarak gözüküyor. Bunun altını çizmek istiyorum.

Türkiye gibi dışardan çok fazla ziyaretçi alan bir ülkede demir yolu taşımacılığının biraz turizme de hizmet eder yeni politikalarla takviye edilmesi gerektiğini düşünüyorum ve bu çerçevede demir yolu konusunda şu anda hiçbir -belki birkaç etüt projenin dışında- altyapısı olmayan Akdeniz Bölgesi’nde bir hattın çok acil olduğunu düşünüyorum: Antalya-Alanya hattının. Antalya-Alanya hattı çok sayıda insanın her yıl dışarıdan geldiği ve otobüslerle ulaşımın çok zor olduğu bir hat. Hem taşımacılık güvenliği açısından hem trafiğin yoğunluğu açısından çok sıkıntılar taşıyor. Bu konuda bir projeniz var mı, bir etüdünüz var mı, gelecek yıllarda bir çalışmanız var mı?

Aynı şekilde, Kapadokya’yı, Kapadokya’daki birkaç vilayeti birbirine bağlayan bir çalışmanız var mı? Bunu merak ediyorum.

Yük taşımacılığı konusunda ne gibi gayretleriniz var? Bunu merak ediyorum.

Bir de, demin yine arkadaşlarımızın değindiği bir konunun altını çizmek istiyorum: Sayın Genel Müdür, değerli arkadaşlarım; hepiniz bilirsiniz, demir yolları Avrupa’da birçok şehrin tam merkezindedir ve insanları tam merkeze kadar, havaalanlarından veya başka yerlerden tam merkezlere kadar taşır. Mesela İtalya’da Roma’da şehrin merkezi, şehirde herkesin buluşma noktası, herkesin yer tarif etme merkezi Termini’dir. Demir yollarının geldiği merkezdir. Her yerden oraya ulaşılır. İstanbul’da Haydarpaşa’nın devre dışına bırakılması... Bir kere Haydarpaşa, bizim demir yolculuk tarihimize özdeşleşmiş, edebiyatımıza girmiş, ulaşım edebiyatımıza, demir yolu edebiyatımıza girmiş bir merkezdir. Ve bir de Asya’dan insanların gelip Avrupa’nın eşiğine bırakan bir merkezdir. Hiçbir biçimde, hiçbir rant karşılığında terk edilmemesi, Demiryollarının terk etmemesi gereken tarihî bir mekândır. Sizin simgenizdir. Yani oradan vazgeçmiş olmak bütün demir yolu tarihimizin prestijinden vazgeçmiş olmak anlamını taşır.

Kaldı ki Pendik’te insanları indirmek, İstanbul’a ilk defa gelen insanları bir bilinmezliğin içine terk etmek anlamını taşır. Orada ısrarlı olmanız gerektiğini düşünüyorum.

Şimdiye kadarki gayretleriniz için teşekkür ediyorum. Güzel iş birliklerimiz oldu traversler konusunda.

Bir de bu tarihî istasyonlarınızın, tarihî atölyelerinizin devre dışı bırakılmaması, harabeye dönüşmemesi konusunda güzel örnekler üretildi Cernodern gibi. Bunların devamı konusunda da sizin gayretli olmanızı temenni ediyorum.

Teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ederim.

Evet, başka söz talebi olmadığına göre Sayın Genel Müdürüm, yöneltile soru ve değerlendirmelerle ilgili size söz vereceğim.

Buyurun.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Sayın Başkan, müsaade ederseniz, Sayın Ertuğrul Günay Bakanımın sorularıyla başlamak istiyorum.

BAŞKAN – Bazı sorulara da yazılı olarak cevap verebilirsiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bir kısmına zaten verip diğerleri, çok sorusu var Haydar Bey’in onları yazılı vereceğim.

Bu Haydarpaşa konusu hakikaten gündeme çok geliyor. Biz şöyle bir araştırma yaptık Haydarpaşa’da: Halka sorduk, dediler ki: “Bu alt kısmı, istasyon olarak kullanılan yeri bizden almayın çünkü biz İstanbul’a böyle geldik.” Onun için orası istasyon olacak, diğer bölümler ise... Haydarpaşa deyince bir bina var, orası bizim gerçekten üzerinde titrediğimiz yer, bir de

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 41

büyük, 1,5 milyon metrekaarelik bir alan var. İşte liman falan. Oralarda da biz sadece koruma amaçlı imar planı yaptırdık belediyelerle, sivil toplum kuruluşlarıyla. Oradan çıkacak sonuçlara göre değerlendirilecek. Ama Haydarpaşa Binası istasyon kalacak. Orada bir sıkıntı yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Adapazarı Ekspresi oraya kadar gidebilecek mi?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Elbette yani. Orada bir sıkıntı yok.

Şu anda sıkıntımız şu Sayın Bakanım: Yani Pendik ile Haydarpaşa arasında eski çalışan sistem, mevcut sistemi yenilemek için proje yaptık. O çalışılıyor. Biraz orada hızlanmamız gerektiğini biliyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şunun için soruyorum: “Marmaray’a bağlıyoruz.” diyorsunuz ya...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bir kısmı da karşıya geçecek. Yani Halkalı’ya kadar gidecek hızlı tren. Halkalı’ya gidecek, Halkalı da yetmeyecek. Yatırım programına alındı Sirkeci-Edirne. Orayı da Avrupa Birliği fonlarıyla yapmaya çalışıyoruz. İnşallah Edirne’ye kadar gidecek Ankara’dan.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Binanın gabarisini aşan bir yeni yapılaşmaya imkân vermeyeceksiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Hayır, hayır. Öyle bir şey yok şu anda.

Bu Antalya’yla ilgili çalışmalar sürüyor. Şöyle projemiz oraya 2 tane. Bu haritada da görebilirsiniz. Birisi Eskişehir-Kütahya-Afyon’dan Antalya’ya, birisi de asıl turizm hattı dediğimiz ama projesine de yeni, bu sene yatırım programına aldığımız, başlayacağımız, Antalya’ya turist gelince oradan Konya-din turizmi- Kapadokya –tarihî turizm- gibi bir turizm hattı oluşturmaya çalışıyoruz. Kayseri’ye kadar o hat gelecek şekilde proje yapıyoruz ve Antalya-Alanya arasında da proje çalışmaları devam ediyor.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bu yıl var mı?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Oranın fizibilite projesini yaptık ama şu anda kesin proje ihalesine çıktık. Antalya-Alanya arasına daha henüz çıkmadık. Manavgat-Konya yani Antalya-Konya-Aksaray-Kapadokya ve Kayseri için.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Antalya-Kapadokya bağlantısı için. Ama Alanya hattının aciliyeti var.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Daha şu anda yok. O çalışmayı da daha önce yap-işlet-devretle yapabilir miyiz diye çalıştık.

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Bunu da projeye katarsanız çok faydalı olur.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Peki.

Türkiye’de gerçekten ihtiyacımız var demir yolları olarak. Demir yolları, tren merkeze gelir diyoruz ama hemen hemen her şehir trenin merkezden... Bilmediği için merkezden uzaklaştığını söylüyor. Sayın vekilim demişti Gaziantep’te işte en zengin yer tren istasyonunun yanında. Zaten nereye giderse gitsin tren istasyonu, oralar gelişecek ve zenginliği... Dışarıda alsak zenginleşecek ama bir de o kontrolü, yani demir yolları nereye yapılınsın kontrolünü DLH yapıyor zaten. Onun yetkisi var. Demiryolları değil de DLH’nın yetkisinde.

Müsaade ederseniz, Haydar Bey’in birkaç tane sorduğu şey vardı: Birisi, tuvaletleri yerli yapıyoruz. Türkiye’de yapılıyor.

İkincisi de travers fabrikaları...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Fiyatı konusunda ne düşünüyorsunuz?

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Arka kabinlerde de değişiklik olduğu için biraz belki... Hakikaten bu fiyatlar tartışılabilir. Biz bir muhammen bedel çıkarıyoruz. Bize Meclis hangi yetkiyi veriyorsa onu kullanıyoruz. Muhammen bedel çıkarıyoruz. O muhammen bedelle ihaleye çıkıyoruz. Rekabet sağlandığı takdirde ihaleyi bağlıyoruz.

Bu traversler... Travers fabrikamız 2 tane. Biri Afyon’da, birisi de Sivas’ta. İkisi de tam kapasite çalışıyor ve mevcut yolların yenilenmesinde kullanıyoruz.

Travers ithal etmiyoruz. Konu şu: Hızlı tren traversleri ilk Ankara-Eskişehir yapıldığında Türkiye’de bu travers üretimi yoktu. Dolayısıyla, İspanyollar almıştı yani 2000’li yıllarda ihale edilmişti. Orada biraz ithal edildi ama ondan sonra etmedik çünkü bize gerek kalmadı, 5 tane özel sektör geldiler, travers fabrikası kurdular. Biz de ihaleye çıkıyoruz, hangisi uygun verirse ondan alıyoruz. Yani, buna devlet olarak yatırım yapmayı planlamadık ama daha öncekilerin yatırımı olmadığı için.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Sizin fabrikalarınızda o gergi çeliği falan...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Onlar evet. Ya, bu gergi çeliği çok...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Bunları ithal ediyorlar mı?

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 42

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – İthal ediyoruz, maalesef. Kardemir üretmek için uğraşıyor ama bazı konular var ki “Türkiye’de üretilmiyor.” diyemiyorum; üretilmiyor. Çünkü kapasitesinin fazla olması lazım. Yani, senede şu kadar ton gergi çeliği üretirse adam sistemi kuracak. Şu anda Kardemir...

ERTUĞRUL GÜNAY (İzmir) – Pazar...

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Pazar oluşt.

Demiryollarının şu sıkıntısı var: Önceden gelişme olmadığı için; demir yolu mühendisi yok, demir yolu doktoru yok, profesörü yok, enstitüsü yok, üniversitesi yok, hiçbir şeyi yok.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – En uzman kurum sizsiniz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yeni yeni oluşturmaya çalışıyoruz, orada bile sıkıntılar yaşıyoruz. Mesela, ilk defa Karabük Üniversitesi demir yolu mühendisliği bölümü açtı. Türkiye’de ilk defa sanat okullarında demir yolu bölümleri açılmaya başladı. Çünkü özel sektör ilk defa demir yoluna giriyor. Elbette yani bu gelişme içinde her şeyi yeni yaparken hatalar da olabilir.

Yani, ilk defa tuvalet yapıyoruz Türkiye’de yani yerli yapıyoruz.

Diğer şeylerde de...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ama tuvalet önemli, her toplantıda konuşuyoruz.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bu Derince Limanı özelleştirilirken Sayın Vekilim, daha önceki şeyler varsa onları biz izin alıyoruz Özelleştirme İdaresinden yani uygunsal... Mesela, araç ihracatı yapıyor. Yani, biz ona veriyorsak onu kesemiyoruz ki.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yok, araç değil. Benim elimde belgeler. Özelleştirme de size yazmış.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yok, hepsini izin alarak yapıyoruz. Yani, şu anda...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Yani, hakikaten çok garip rakamlar var.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Tamam. Yani, onu da görüşelim de şu anda özel limanların şeyi Özelleştirme İdaresinde. Biz sadece işletmesini yapmaya çalışıyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – O kadar şey bildirilmiş ki şartnamelere şey olunca, özelleştirse bu limanlar öyle, diğerleri, bahsettiğim yüksek fiyattan yer kiralayanlar, özel sektör aldığı zaman onları çıkarabiliyor ama uzun vadeli yapılanları çıkaramıyor, şartname böyle.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yani, efendim, konu şöyle...

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – CİNER Grubu, onu da söyleyeyim Sayın Genel Müdür.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yok, şimdi şöyle Sayın Vekilim: Bu limanların şeyi Özelleştirmeye devredildi, buradan alınan bir kararla Özelleştirmeye verildi. Biz ne yapıyorsak Özelleştirme İdaresinden izin alıp yapıyoruz. İzin verirse yapıyoruz, vermezse yapmıyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Özelleştirmeyi incelediğimiz zaman onlara sorarız.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Şimdi, Sayın Haydar Akar’ın bir sorusu daha var, bu çok speküle ediliyor. Yani, şöyle: Tren hızları, öyle 550 kilometre hızla giden trenler. Bir tane 450 kilometre hızla giden Çin’de var. Biz hiç görmedik yani demir yolcuları da görmedi. Tren hızları genelde ortalama 250-300 arasında. Japonya’da çok methedilen trenler de 280 kilometre.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Ya, onlar yüksek hızlı tren yani 250’yi geçince.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Bizimki de yüksek hızlı tren.

BAŞKAN – Biz de geçiyoruz.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – 255 yapıyoruz biz, evet.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Eğer bir hattın...

BAŞKAN – Haydar Bey binmemiş daha yüksek hızlı trene.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Yok, beraber bindik. Zaten ondan sonra açıldı.

HAYDAR AKAR (Kocaeli) – Şeyi söylemeyi unuttum: O tünellerin ışıklandırılması. Karaman’dan gelirken ışıklandırılmışınız ama bizim hattakiler daha ışıklandırılmamış.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Işıklandırılıyor şu anda.

Ya, bazı konular da Sayın Vekilim, demir yolları bizde geliştiği gibi, dünyada da geliyor. Mesela o şartnamede ışıklandırma daha önce yoktu. Dediler ki: “Bunlar ışıklandırılırsa daha iyi olur.” Onun üzerine biz de ihaleye çıktık, ışıklandırıyoruz. Yani, 250 kilometre hızla trenle giderken ışığın çok bir önemi yok ama olsun, belki kalırsa lazım olur diye yapıyorlar, bakım için gerekiyor.

Efendim, diğer kalanları müsaade ederseniz biz yazılı olarak vereceğiz.

BAŞKAN – Evet, yazılı olarak lütfen size tutanakların ulaşmasını müteakip on beş gün içerisinde...

T B M M

Tutanak Hizmetleri Başkanlığı

Komisyon : KİT Giriş : Tarih : 21/01/2015 Stenograf : Kayıt: KİT Sayfa: 43

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Son bir şey, Sayın Vekilim ayrıldı ama şöyle: Yani, zarar eden bir Demiryollarını biz de istemiyoruz Demiryolları olarak ama kurulduğundan beri, diğer ülkelerde de demir yollarında zarar var. Çünkü hem altyapıyı hem işletmeciliği Demiryolları yapınca zarar ediyor. Şimdi, Karayolları ayrıldığı için belli olmuyor. Yani, Karayolları kâr mı ediyor? Şimdi gitsek kâr mı var? Demiryollarına biraz burada haksızlık yapıyor gibi. İnşallah bunu da halledeceğiz. Kanun çıktı. Ayrıldığı zaman işletmecilikte kâr edilecek.

BAŞKAN – Evet, gelir tablosundan görebildiğim kadarıyla bu zararın önemli unsurlarından birisi de finansman giderleri.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Efendim, amortisman, finansman giderleri, tazminatlar, hepsi etken oluyor.

BAŞKAN – 1 milyara yakın, 900 milyon civarında bir banka kredisi gözüktüyor bilançoda. Belki bir öz kaynak takviyesiyle zararın önemli bir bölümü karşılanabilir.

TCDD GENEL MÜDÜRÜ SÜLEYMAN KARAMAN – Arz ederim efendim. Sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz.

Değerli Komisyon üyesi arkadaşlarım, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıkları Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii A.Ş.; Türkiye Demiryolları Makinaları Sanayi A.Ş. ve Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.’nin 2012 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarına ait alt komisyon raporlarının sonuç bölümlerini ayrı ayrı okutup ibranıza sunacağım.

Buyurun.

Sonuç:

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünün 2012 yılı bilançosu ve 877 milyon 508 bin 749,22 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Türkiye Lokomotif ve Motor Sanayii Anonim Şirketinin 2012 yılı bilançosu ve 4 milyon 325 bin 873,95 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketinin 2012 yılı bilançosu ve 22 milyon 301 bin 508,66 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Türkiye Demiryolu Makinaları Sanayi Anonim Şirketinin 2012 yılı bilançosu ve 42 milyon 375 bin 425,78 Türk lirası dönem zararıyla kapanan gelir tablosu tasvibe sunulur.

BAŞKAN – İbra edenler... Etmeyenler... İbra edilmiştir.

Teşekkür ediyorum.

Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğünüzün şahsında, iştiraklere bağlı tüm arkadaşlarımıza da başarılar diliyorum.

Böylece, Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü ve bağlı ortaklıkların 2012 yılına ilişkin bilanço ve netice hesaplarının görüşmeleri tamamlanmıştır.

TEDAŞ ve bağlı ortakları ile TEİAŞ'ın 2012 yılı hesap ve işlemlerinin görüşülmesi için 22 Ocak 2015 Perşembe günü (yarın) saat 10.30'da toplanmak üzere birleşimi kapatıyorum.

Kapanma Saati: 18.38